

Дніпропетровський національний університет

На правах рукопису

ШЛЯХОВ Олексій Борисович

УДК 94 (477) “19/20” + 629.5 (477) (09)

**СУДНОВЛАСНИКИ І МОРЯКИ АЗОВО-
ЧОРНОМОРСЬКОГО БАСЕЙНУ В МОДЕРНІЗАЦІЙНИХ
ПРОЦЕСАХ КІНЦЯ ХІХ-ПОЧАТКУ ХХ СТ.**

07.00.01 – історія України

Дисертація

на здобуття наукового ступеня доктора історичних наук

Науковий консультант:

Болебрух Анатолій Григорович

доктор історичних наук, професор

Дніпропетровськ - 2004

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3-12
РОЗДІЛ I. Стан наукової розробки проблеми та її джерельна база.....	13-50
1.1. Історіографія проблеми	13-36
1.2. Джерельна база та методологія дослідження	36-50
РОЗДІЛ II. Судновласники та судноплавні підприємства Півдня України в 90-х рр. XIX - на початку XX ст.	51-145
2.1. Основні тенденції в розвитку морського транспорту Азово-Чорноморського басейну наприкінці XIX – початку XX ст.	51-70
2.2. Підприємницька діяльність, склад та соціальне обличчя судновласників басейну.....	70-108
2.3. Виникнення монополій та конкурентна боротьба в торговельному флоті.....	108-145
РОЗДІЛ III. Формування кадрів моряків та їхнє становище наприкінці XIX - початку XX ст.	146-240
3.1. Джерела формування, чисельність і склад судових команд	146-173
3.2. Політика царизму та пароплавних підприємств з робітничого питання.....	173-192
3.3. Правове та матеріальне становище моряків: динаміка змін.....	192-224
3.4. Менталітет і соціальна поведінка робітників-моряків Півдня України.....	224-240
РОЗДІЛ IV. Соціальні конфлікти в торговельному флоті.....	241-391
4.1. Страйкова боротьба судноробітників на початку XX ст.	241-283
4.2. Профспілковий рух серед моряків комерційного флоту.....	283-337
4.3. Діяльність політичних партій у середовищі торговельних моряків наприкінці XIX – початку XX ст.....	337-391
ВИСНОВКИ.....	392-399
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ.....	400-445

ВСТУП

Нині багато авторів, приділяючи головну увагу національно-визвольним змаганням, проблемам державотворення, здебільшого відсуває на задній план прискіпливий аналіз соціально-економічних факторів. Але останнім теж належала важлива роль в українській історії. Історію України не можна обмежувати «лише потоком національно-культурного розвитку, – відзначав відомий український історик О.Оглоблин, – а треба бачити в ній широку й повноводну течію економічного, політичного й культурного життя великої країни та її великого народу» [472, с.52].

Проголошення незалежності України поклало початок тривалим і складним трансформаційним процесам, важливою складовою яких є перехід до ринкової економіки, виникнення приватного сектору. Багато в чому зараз Україна, хоча і на іншому історичному етапі, повторює свій шлях другої половини XIX – початку XX ст., коли в Наддніпрянщині йшов процес початкового накопичення капіталу, відбувалося становлення буржуазного суспільства. Все це посилює інтерес до першовитоків капіталістичних відносин у країні, вимагає наукового осмислення власного історичного досвіду в цій сфері, а зрештою – не повторювати тих помилок, яких припускалася в той час правляча еліта, молодий клас підприємців України. До того ж, як нині, так і в той час ці перетворення сприймалися громадськістю досить неоднозначно. Отже, злободенність соціальної сторони в сучасних докорінних реформах, зумовлює необхідність ретроспективного погляду на минуле України, є вкрай важливою для усвідомлення питань, пов'язаних із налагодженням соціального партнерства в суспільстві.

Розробка вузлових проблем вітчизняної історії в завершальний період існування Романівської імперії, до якої тоді входила значна частина українських земель, також наполегливо вимагає спеціальних та ґрунтовних розвідок тих історичних передумов, які викликали політичну кризу 1917 р., з'ясування наскільки неминучими та об'єктивно закономірними були наступні події в Україні, що призвели до розколу в суспільстві, а врешті-решт, і до поразки національно-

визвольних змагань, невдачі тогочасних спроб розбудувати власну державу. В зв'язку з цим актуальним є аналіз соціально-економічних і політичних процесів, які мали місце в українських губерніях царської Росії наприкінці XIX – початку XX ст., коли відбувався швидкий перехід до індустріального суспільства, дослідження своєрідності цієї трансформації. Згадані особливості позначилися і на формуванні в Україні класів та соціальних груп, характерних для буржуазного суспільства, їхньому менталітеті. Саме від взаємовідносин робітництва та представників капіталу багато в чому залежали політична стабільність у суспільстві, вирішення майбутніх питань націотворення. Як відзначав О.П. Рєєнт: «Для становлення і розвитку української нації не останнє значення мали умови діяльності... промисловців, банкірів, купців корінного походження, а також характер формування і національний склад пролетаріату» [515, с.11]. Все це робить актуальним та важливим висвітлення питань щодо становлення в той період верств підприємців-власників і робітників, їхніх стосунків.

Треба також констатувати зростаючу роль регіональних студій в сучасній Україні. Регіональна проблематика має важливе значення для реконструкції загальнонаціональної історії, посідаючи чільне місце в структурі історичної науки. Отже, поряд із вивченням проблеми в цілому, в масштабах всієї України, наукову цінність та значення становить і дослідження її окремих аспектів, що дає можливість з'ясувати своєрідність генези і утвердження капіталізму в окремих регіонах та галузях економіки, виявлення стереотипів поглядів і соціальної поведінки буржуазії та пролетаріату українських губерній Російської імперії, враховуючи при цьому їхню специфіку.

Значний інтерес у цій площині становить дослідження процесів модернізації, які розгорталися в морському транспорті Азово-Чорноморського басейну і ще недостатньо вивчені в історичній літературі. Багато в чому саме від становища торговельного флоту залежала життєдіяльність великих приморських територій України, формування єдиного господарського механізму. З відкриттям «чорноморських пристаней», за словами І.Лисяка-Рудницького, «торгівля як правого, так і лівого берега переорієнтувалася в південному напрямі. Це був вирішальний крок

до економічної інтеграції українських земель та до створення географічно об'єднаного українського народного господарства» [441, с.34]. На винятково значну роль Чорного моря, «до котрого ведуть нас наші ріки і повинні б були повести всі наші дороги», неодноразово звертав увагу М.Грушевський. Говорячи про політичну та економічну орієнтацію самостійної Української держави він підкреслював: «Подем нашої діяльності, нашої власної творчості повинні бути краї... об'єднані Чорним морем як центром комунікації й ріжнородних культурних і політичних взаємин» [353, с.154-155]. Не підлягає сумніву, що у вирішенні цих питань основну роль повинен був відіграти комерційний флот басейну.

Важлива ця проблематика і з погляду на реалії сучасності. Глобалізація світової економіки, посилення економічної взаємозалежності країн призвели до стрімкого зростання транснаціональних транспортних потоків, значна частина яких проходить через Чорноморський регіон. Тут розгортають діяльність такі міжнародні організації, як ГУУАМ та Чорноморське економічне співробітництво. Все це також робить актуальним дослідження історії становлення морського транспорту, розвитку підприємництва в торговельному судноплаванні регіону.

Зрештою аналіз процесів, які відбувалися в комерційному мореплаванні періоду капіталістичної індустріалізації, надає сприятливу можливість дослідити такі явища, як становлення буржуазії України та її склад, поширення різних форм підприємництва, утворення монополій, взаємовідносини підприємців із правлячим режимом, а також питання джерел формування пролетаріату, його правового і матеріального становища, розгортання в середовищі робітництва страйкового та професійного руху, впливу на пролетаріат тих або інших політичних сил. Незважаючи на певну специфіку праці, деякі особливості в своєму складі, діям та уявленням підприємців і моряків торговельного флоту регіону, їхнім взаємостосункам були притаманні ті ж самі риси, що й для переважної більшості представників капіталу і промислового пролетаріату українських губерній.

Отже, актуальність теми визначається такими чинниками, як необхідність висунення та обґрунтування нових концептуальних підходів до розв'язання фундаментальних проблем історії модернізації України наприкінці ХІХ – початку

XXст., її закономірностей та своєрідності. Авжеж без вивчення особливостей переходу України до буржуазного суспільства неможливо пояснити специфіку національного історичного процесу, виявити місце України у світовій цивілізаційній динаміці.

Ступінь розробки теми дисертаційної роботи характеризується відсутністю узагальнюючих досліджень, присвячених особливостям поглядів та соціальної поведінки судновласників і моряків комерційного флоту Азово-Чорноморського басейну в модернізаційних процесах кінця XIX – початку XX ст. Згадана проблематика, у попередній період розглядалася фрагментарно та епізодично. До того ж теоретико-методологічна одновимірність історичної літератури радянських часів обумовила обмеженість поглядів на взаємовідносини праці та капіталу в комерційному мореплавстві регіону, прояви тут соціального конфлікту. Останнє зазвичай розглядалося як черговий доказ на користь теорії стосовно гегемонії пролетаріату у визвольному русі Російської імперії, неминучості краху капіталізму та здійснення соціалістичних перетворень в країні.

Поза увагою авторів залишалися питання своєрідності переходу українських губерній до буржуазного суспільства та тих чинників, які це обумовили, прояви цієї своєрідності у менталітеті та діяльності керівників пароплавних підприємств і моряків-робітників. Не має також і спеціальних розвідок, присвячених історіографії проблеми. Лише у працях Л.Г. Мельника та Ю.П. Коновалова дається огляд літератури стосовно розвитку морського транспорту басейну в пореформений час [449; 409]. Докладніше рівень наукової розробки теми дисертаційної роботи, наукова література з відповідної проблематики проаналізовані в першому розділі праці «Стан наукової розробки проблеми та її джерельна база».

Джерельна база дисертації достатньо репрезентативна і цілковито дозволяє розв'язати досліджувані питання. Структурно вона складається як з актових, так і наративних джерел (мемуарна література, періодика, епістолярії). У процесі архівних розшуків дисертантом опрацьовані та використані матеріали 40 фондів центральних та місцевих державних архівів України та Російської Федерації. Більш

докладна інформація щодо джерельної основи дисертації подана в першому розділі.

Зв'язок із науковими програмами, планами, темами. Обраний напрямок дослідження пов'язаний з держбюджетною науково-дослідницькою темою над якою працює колектив кафедри української історії та етнополітики ДНУ: «Українське суспільство в умовах системних трансформацій (друга половина XIX – XX ст.)». Дисертацію виконано в рамках держбюджетної теми історичного факультету Дніпропетровського національного університету «Етнонаціональна історія духовного розвитку Наддніпрянщини XVI - поч. XX ст.: суспільна думка та воєнна історія» (затверджена Міністерством освіти і науки України за №15/20-148. Державна реєстрація за номером – 0101U001527).

Мета і завдання дослідження. Мета дослідження полягає в тому, щоб вирішити комплексну проблему діяльності судновласників та моряків Азово-Чорноморського басейну на тлі модернізаційних процесів кінця XIX – початку XX ст. для розкриття специфіки становлення капіталістичного суспільства в Україні.

Для реалізації вищеназваної мети дисертант визначив такі дослідницькі завдання:

– висвітлити стан, основні етапи та напрямки досліджень з розвитку підприємництва в комерційному флоті Чорного та Азовського морів, формування та соціальної поведінки таких груп населення, як судновласники та робітники-моряки регіону, визначити здобутки історіографії проблеми та перспективи для подальших студій;

– визначити та класифікувати джерельну базу дослідження, встановити її репрезентативність та вірогідність для досягнення поставленої мети;

– висвітлити процеси, пов'язані з становленням прошарку судновласників Азово-Чорноморського басейну, дослідити особливості їх складу, соціального обличчя;

– на прикладі розвитку підприємництва в комерційному мореплавстві Півдня України вивчити форми залучення капіталу в економіку українських губерній, процес утворення монополістичних об'єднань, їх форми та природу;

– з'ясувати характер та своєрідність стосунків підприємців з правлячим режимом, висвітлити основні напрямки політики царизму стосовно розвитку бізнесу в комерційному мореплавстві;

– дослідити процес формування такої групи транспортного пролетаріату України як робітники-моряки, проаналізувати їх соціальний та національний склад, надати їм розгорнуту психологічну характеристику;

– встановити особливості правового і матеріального становища робітництва у морському транспорті басейну та вивчити зміни, що відбувалися в цій царині, розкрити специфіку тогочасної політики підприємців та самодержавства з робітничого питання;

– виявити природу та характер страйкового і професійного руху у морському транспорті Півдня України, висвітлити перебіг страйків судноробітників та їхні наслідки, діяльність організацій моряків;

– на матеріалах комерційного флоту Чорного та Азовського морів дослідити форми, напрямки та результати діяльності політичних партій серед робітництва України, з'ясувати ступень їхнього впливу на пролетарські маси.

Об'єктом дослідження є соціально-економічні та суспільно-політичні процеси, які мали місце в Україні в період капіталістичної трансформації суспільства. Предметом – судновласники та моряки-робітники торговельного флоту Півдня України, їхній склад та особливості поведінки в модернізаційних процесах кінця XIX – початку XX ст.

Методи дослідження. Методологія дослідження базується на принципах об'єктивності, історизму та світоглядного плюралізму. Для того щоб врахувати всі особливості історичного розвитку українських губерній в складі Російської імперії наприкінці XIX – початку XX ст., уникнути однобічності при висвітленні діяльності підприємців та судноробітників, розкрити глибинні причини тогочасного загострення в суспільстві класової боротьби, автор використав хронологіч-

ний, історико-генетичний, порівняльно-історичний та статистично-аналітичний методи в тих межах і в тому аспекті, в яких вони дали можливість вивчити проблему, дійти аргументованих висновків і досягнути поставленої мети. Детально творча лабораторія автора розкривається в першому розділі дисертаційної праці.

Хронологічні межі дисертації обіймають період від початку 90-х рр. XIX ст. до 1914 р. Ці рамки обумовлені, з одного боку, часом завершення промислового перевороту в морському транспорті басейна, який припадає на межу 80 – 90-х рр. XIX ст., коли відбувається остаточна перемога пароплавства над парусним судноплавством, а з іншого – початком Першої світової війни. Останнє пояснюється тим, що розгортання бойових дій, закриття проток Босфор та Дарданелли, створення з комерційних суден так званої транспортної флотилії, яка підлягала військовому-морському відомству та впровадження воєнного режиму на пароплавах, помітно вплинули на ситуацію в торговельному флоті Чорного та Азовського морів, суттєво обмежили район його операцій, змінили комерційний характер діяльності на такий, що визначався суто військовими завданнями, потребами воєнного господарства.

Просторові межі дисертаційного дослідження охоплюють великий регіон Півдня України, приморські губернії – Херсонську, Таврійську та Катеринославську, в портах яких базувалося майже 70% пароплавів, до того ж найбільшого тонуажу і 90% усіх вітрильників басейну, а зрештою тут була зосереджена переважна кількість торговельних моряків та приватних судновласників. Отже, на думку автора, це дає підстави розглядати комерційний флот Чорного та Азовського морів, саме як флот України. Водночас, коли це обумовлювалося потребами дослідження, автор звертався до матеріалів, які за своїм походженням відносяться до інших територій Російської імперії, що прилягали до Азовського або Чорного морів, зокрема Облaсті Війська Донського, Чорноморської та Бессарабської губернії, а також Кубанської області, серед населення якої етнічні українці, як відомо, склали чималий відсоток.

Наукова новизна дисертації полягає в тому, що в ній здійснено комплексну реконструкцію модернізаційних процесів, які відбувалися в морському транспорті

Півдня України наприкінці XIX – початку XX ст., діяльності судновласників і робітників-моряків Азово-Чорноморського басейну. Вона визначається такими результатами дослідження:

- висвітлені та інтерпретовані чинники, які зумовили специфіку становлення капіталістичних відносин у торговельному флоті Чорного та Азовського морів;

- поглиблено уявлення про джерела формування та динаміку змін у соціальному та національному складі підприємців і судноробітників басейну;

- всебічно розкрито вплив пережитків традиційного суспільства на формування поглядів і поведінку основних соціальних груп у морському транспорті Півдня України;

- висвітлено характер стосунків підприємців із державними структурами Російської імперії – царським урядом, Державною думою, представниками місцевої влади, органами політичної поліції, проаналізовано законодавство царизму в царині торговельного мореплавства;

- простежено негативні наслідки втручання самодержавства в справи розвитку підприємництва в комерційному мореплавстві Чорного та Азовського морів, зміст протекціоністської політики царизму в цій галузі господарства;

- вперше здійснено всебічний аналіз взаємовідносин праці та капіталу в морському транспорті басейну, розкриті прояви тут соціального конфлікту, уточнено час існування матроських організацій та хронологічні рамки страйків у торговельному флоті, кількість їх учасників;

- спростовано низку стереотипів й ідеологічних кліше стосовно характеру та оцінки суспільно-політичних та соціально-економічних процесів у торговельному флоті регіону наприкінці XIX – початку XX ст., які значний час домінували в історичній думці.

Зрештою, в дисертації обґрунтовується висновок, що своєрідність переходу царської Росії і, в тому числі українських губерній, від традиційного до індустріального суспільства породжувала численні проблеми в соціально-економічному та суспільному розвитку, які ані уряд ані підприємці були неспроможні своєчасно вирішити. В свою чергу це призвело до загострення стосунків між працею та ка-

піталом, політизації робітничого руху, виникнення в країні гострої політичної кризи.

Практичне значення дисертаційної роботи полягає в тому, що зібрані фактичні матеріали, висновки і рекомендації можуть використовуватися під час написання узагальнюючих наукових праць з соціально-економічної та суспільно-політичної історії України XIX – початку XX ст. Результати дослідження вже відіграють прикладну роль у навчальному процесі при викладанні курсу «Історії України» в Дніпропетровському національному університеті, в науковій роботі кафедри української історії та етнополітики ДНУ.

Теоретичні положення дисертації, її висновки дозволяють також більш глибоко усвідомити сутність проблем, з якими Україна зіткнулася під час становлення ринкових відносин в сучасний період. Отже, враховуючи історичний досвід переходу українських губерній до буржуазного суспільства наприкінці XIX – початку XX ст., матеріали дисертації можуть бути використані для надання допомоги підприємцям та відповідним органам влади при розробці різних напрямків ідеологічної роботи, політики з робітничого питання, вирішення соціальних конфліктів та суперечностей в суспільстві.

Особистий внесок дисертанта в історичну науку полягає в самостійному і комплексному розв'язанні важливої і недостатньо вивченої проблеми, у виявленні особливостей соціальних поглядів та діяльності підприємців та моряків Півдня України, що в свою чергу дало можливість реконструювати історичні події, пов'язані з специфікою становлення в Україні індустріального суспільства. Фактично всі авторські праці з указаної тематики написані здобувачем одноосібно.

Апробація результатів дисертації здійснювалася на таких міжнародних форумах, як «Історична наука: проблеми розвитку» (Луганськ, 2002), «Формування національних і загальнолюдських цінностей в системі вищої історичної освіти» (Дніпропетровськ, 2003), «Пам'ятні дати в історії рідного краю» (Херсон, 2003), а також на всеукраїнських конференціях «Перша російська революція 1905-1907 рр. в контексті нового політичного мислення» (Горлівка, 1990), «Політичні партії та суспільні рухи в трьох російських революціях» (Донецьк, 1991), «Українознавст-

во і гуманізація освіти» (Дніпропетровськ, 1993), «XX століття – століття революцій» (Дніпропетровськ, 1997) та на Всеукраїнському круглому столі «Велика війна 1914-1918 рр. і Україна» (Київ, 2004).

Результати дослідження доповідалися на міжрегіональних та регіональних наукових конференціях: «Українсько-російські культурні зв'язки: історія і сучасність» (Дніпропетровськ, 1997), «Історичне краєзнавство Наддніпрянщини» (Дніпропетровськ, 2002), «Проблеми всесвітньої історії» (Дніпропетровськ, 2002), «Історична та суспільна думка Російської імперії другої половини XIX – початку XX ст.» (Дніпропетровськ, 2003), а також на XII та XIII наукових сесіях НТШ у Дніпропетровську (2001, 2002).

Крім того апробація матеріалів дисертації здійснювалася на конференціях професорсько-викладацького складу університету. Результати дослідження обговорювалися та були схвалені на засіданнях кафедри української історії та етнополітики ДНУ. Основні матеріали дослідження, викладені в монографії дисертанта «Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну: 90-ті рр. XIX ст. – 1914 р.», знайшли схвальний відгук наукової спільноти. Позитивні рецензії на цю розвідку в 2004 р. були надруковані в збірнику наукових праць Херсонського державного університету «Південний архів» та в «Наукових працях історичного факультету Запорізького державного університету» [420; 559].

Публікації. Дисертація є синтезом наукового доробку автора, який прагнув відтворити всю складність та специфіку соціально-економічних та суспільно-політичних процесів, які відбувалися під час капіталістичної трансформації України наприкінці XIX – початку XX ст. Основні результати дослідження знайшли відображення в двох монографіях, навчальному посібнику і 22 наукових статтях (загальним обсягом 45 умовно друкованих аркушів), а також у матеріалах тринадцяти науково-практичних конференцій.

Матеріал дисертації подано в проблемно-хронологічній формі. Структура праці визначається змістом проблеми, поставленою метою і завданнями дослідження. Дисертаційна робота складається з вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел та літератури.

РОЗДІЛ II

СУДНОВЛАСНИКИ ТА СУДНОПЛАВНІ ПІДПРИЄМСТВА ПІВДНЯ УКРАЇНИ В 90-рр. XIX – НА ПОЧАТКУ XX ст.

2.1. Основні тенденції в розвитку морського транспорту Азово-Чорноморського басейну наприкінці XIX – початку XX ст.

Оскільки процес формування прошарку підприємців-власників у торговельному флоті, їхня діяльність у значній мірі визначалися особливостями становлення та функціонування морського транспорту басейну, зупинимося на основних напрямках його розвитку. Останні, в свою чергу, нерозривно були пов'язані з загальними тенденціями в тогочасному соціально-економічному житті Російської імперії, із своєрідністю її переходу до індустріального суспільства.

В середині XIX ст. царська Росія вбачала в країнах Заходу, що більш динамічно розвивалися, і приклад і суттєву загрозу. Зрештою модернізація, як прояв глибинного та багаторівневого процесу оновлення економічних, соціальних і політичних структур, перетворення ціннісних систем суспільства і повсякденного життя, розпочата урядом Олександра II, фактично і була на це відповідною реакцією. Слабкість механізмів саморозвитку провокувало бюрократію на примусове «осучаснення» країни. Отже, мета наздоганяючої, форсованої модернізації, що почала здійснюватися в той період на теренах Романівської імперії, за словами російського дослідника С.В. Васільєва, було намагання «приспосувати командно-адміністративну структуру, яка позбавлена потенцій для динамічного саморозвитку, до виклику епохи, що змінилася. Цей виклик у XIX-XX ст. набув чітких рис західної ринково-приватновласницької структури із усім притаманним їй шлейфом цивілізаційних характеристик й інституціональних норм» [521, с.11].

В результаті проведених царизмом реформ певні зміни відбуваються в економіці країни та суспільному житті, більш динамічно починають розвиватися товарно-грошові відносини. Разом з тим на темпі та проявах модернізаційних процесів суттєво позначався той факт, що відбувалися вони в рамках старих політич-

них структур, за існування в країні поліцейсько-авторитарного режиму та багато в чому були задані зовнішнім геополітичним контекстом. Все це обумовило гіпертрофовану роль держави та бюрократії в економічному житті, намагання самодержавства здійснювати майже повний контроль над економікою країни, а зрештою обмежити свободу приватного підприємництва, запровадити його дріб'язкову регламентацію.

Треба згадати і слабкість, нерозвинутість внутрішнього ринку імперії, низький рівень життя переважної більшості населення, що стримувало процес накопичення фінансів. Отже, величезна за територією держава не мала достатньої кількості капіталів. «Загальна сума капіталів, які були залучені не тільки в... акціонерну, промислову і торговельну справу, але й на потреби державного, міського, банківського та земельного кредиту», – відзначав у своїй доповіді цареві в 1900 р. С.Ю. Вітте, складала 11 млрд. крб., «з них близько половини надійшли з-за кордону», в той час, як у Німеччині і Франції ця цифра сягала 30 млрд. крб. [414, с.17-18]. Нестача капіталів у свою чергу призвела до того, що буржуазія – клас, який уособлював у собі прогрес суспільства, була нечисленною та політично недосвідченою.

Слід вказати, що капіталістичний ринок, який тоді формувався, потребував розвинутої комерційної інфраструктури, досконалої системи шляхів сполучення. Значення нових транспортних комунікацій полягало в тому, що вони забезпечували вільну циркуляцію капіталів, робочої сили і товарів між окремими регіонами країни. Однак, транспортна мережа Російської імперії жодним чином не відповідала цим вимогам. Так, представник західної історіографії А.Рібер у своїй праці відзначав «жахливо низький рівень розвитку російської дорожньої системи. До 1870 року в європейській частині Росії було побудовано усього лише 10 000 км шосейних доріг, для порівняння, у Франції того часу їх довжина становила 261 000 км». До того ж, наголошував він, «висока коштовність будівництва (залізниць. – О.Ш.), нестаток інвестиційного капіталу та величезна довжина доріг... затримували створення залізничної мережі у масштабах країни та суттєво зменшували конкурентноздатність Росії в світовій торгівлі...» [518, с. 104-105].

В цих умовах значний тягар товарообміну припадав на річковий та морський транспорт. Як підкреслював той же А.Рібер: «Протягом усього московського і імперського періодів правителі Росії намагалися створити «внутрішній коридор» з річок, що протікали на півночі та на півдні країни, зміцнити позиції на берегах двох внутрішніх морів, що були зв'язані водними шляхами з центром країни» [518, с. 103].

Зрештою саме торговельний морський флот відігравав непересічну роль у здійсненні промислової модернізації, експортно-імпортних операціях царської Росії. На початку ХХ ст. на долю останнього припадало близько 75% загального російського експорту і 55% товарів, які ввозилися до країни [529, №2, с.86]. В 1908 р. часопис «Промышленность и торговля» підкреслював: «Національна активна торгівля не може мати місця без вітчизняного флоту. Флот пробуджує запозитливість, є рушієм торгівлі та промисловості. Торговельний флот – один із засобів економічного і політичного впливу» [529, №2, с.85]. Переживаючи сам в 60-80-х рр. ХІХ ст. технічну революцію, впровадження парових двигунів, комерційний флот ставав важливим чинником, який сприяв завершенню промислового перевороту, початку процесів індустріалізації.

Все це повною мірою стосувалося й України для якої суттєве значення мав розвиток комерційного мореплавства в Азово-Чорноморському басейні. За допомогою торговельного флоту українські губернії підтримували зв'язки з Кавказьким узбережжям, країнами Середземномор'я, Далекосхідним краєм. Зростання торговельного землеробства, необхідність вивозу продукції сільського господарства поряд із продукцією видобувної промисловості, а також потреби імпорту обумовили в пореформений час швидкий розвиток морського транспорту регіону.

Початок становлення парового мореплавства на Півдні України припадає на 1828 р., коли здійснив свій перший рейс пароплав «Одесса». Але ще тривалий час регулярне пароплавство на Чорному та Азовському морях перебувало фактично в зародковому стані. Лише в пореформений період парові судна починають застосовуватися більш широко. В першу чергу це відноситься до пасажирських переве-

зень. Згодом пароплави все частіше використовувалися і для транспортування вантажів за кордон.

Водночас в 60-70-ті роки XIX ст. вантажообіг між портами басейну відбувався, головним чином, за допомогою вітрильників, що свідчило про недостатній розвиток машинної індустрії торговельного мореплавства імперії. Вітрильники перевозили зерно до основних вивізних портів – Одеси та Таганрогу, транспортували вугілля з Маріуполя та Ростову до міст чорноморського узбережжя, возили ліс, сіль, гас. Їхні послуги користувалися попитом у багатьох вантажовідправників. У результаті, певний час спостерігалось ще досить помітне зростання вітрильного флоту. Так, з 1871 по 1883 р. кількість парусників на Чорному та Азовському морях збільшилася з 584 до 1195. Станом на 1880 р. серед усіх суден пароплави становили лише 8% [486, с.82].

Незабаром ситуація в морському транспорті басейну докорінно змінюється. Вже протягом 80-х рр. парові судна починають швидко витіснити вітрильники не тільки на закордонних лініях, а й у каботажних перевезеннях*. Цьому сприяли більша потужність та швидкість пароплавів, їх значна економічність. Дрібні господарі парусних суден не в змозі були конкурувати з могутніми компаніями чий пароплави швидко доставляли в місця призначення різноманітні вантажі і пасажирів. Крім того фахівці звертали увагу на той факт, що парусники були «маломісткі, не задовольняли за типом та конструкцією останнім вимогам морської практики, мали погане оснащення та малий хід» [489, с.168]. Страхові товариства також зазвичай страхували вантажі, які перевозилися на вітрильниках, на 75% вище ніж на пароплавах.

Усе це призвело до занепаду вітрильного мореплавства. Так, в 1890 р. власники вітрильних суден скаржилися до міністерства фінансів, що чорноморський вітрильний каботаж переживає кризу, яка виявлялася майже в повному припинен-

Примітка. Каботаж – судноплавство між портами однієї країни. Розрізняють великий каботаж – перевезення пасажирів та вантажів між портами різних морів та малий каботаж – здійснення рейсів проміж портами одного і того ж моря.

ні усіляких перевізних операцій. Зокрема, вони вказували на факт «виникнення численних пароплавних товариств на Півдні Росії, які шляхом зменшення фрахтів і конкуренції, прихилили на свій бік усі вантажі вугілля, перевезенням яких раніше займався вітрильний каботаж» [266, №121-122, с.129]. Певним чином це стосувалося і транспортування нафти з портів Кавказького узбережжя.

Внаслідок розвитку парового флоту, вітрильники фактично позбулися двох найважливіших вантажів – кам'яного вугілля з Маріуполя та нафти з Батуму. Наприкінці XIX ст. вони перевозили між портами Чорного та Азовського морів тільки дрібні партії солі та лісу. В 1893 р. на частку вітрильних суден басейну припадало в закордонному плаванні лише 1% тоннажу, а в каботажному – 5,7%. Це свідчило, що на початку 90-х років морський машинний транспорт одержав остаточну перемогу над вітрильним флотом.

Завершення технічного перевороту в судноплаванні Чорного та Азовського морів сприяло прискоренню вантажообігу, підвищенню експортної спроможності українських губерній. Наприкінці XIX ст. кількість вантажів, які вивозилися через порти Азово-Чорноморського басейну, постійно зростала. Якщо в 1866-1870 рр. на їхню частку припадало 46,8% вартості вивезених і 20,7% товарів, імпортованих через європейські порти царської Росії, то в другій половині 90-х рр. XIX ст., за даними І.О. Гуржія, ці цифри становили, відповідно, 57,3% та 27,5% [355, с.36].

У 1895 р. порти Чорного та Азовського морів відвідало 5471 судно закордонного плавання, що становило 46,6% від відповідного показника по усій імперії. Провідне місце серед портів басейну беззаперечно належало Одесі. Зовнішньоторговельний обіг одеського порту на початку 90-х рр. XIX ст. становив близько 100 млн. крб. У 1902 р. з Одеси відплило 8570 суден, з яких до іноземних країв пішло 1133 пароплави. В огляді одеського градоначальства за 1907 р. вказувалося: «Одеський порт займає перше місце в ряду всіх портів Росії, як для відпускнуї і привізної торгівлі, так і для судноплавства по закордонному та каботажному плаванню» [300, с.10].

Слід відзначити, що з причорноморських та приазовських портів, головним чином, вивозилися зерно (45% тоннажу), вугілля (20%), руди (8%), метали (2,6%),

цукор (2%), будівельні матеріали, худоба тощо [349, с.3765]. Особливо швидкими темпами зростав експорт хліба, який везли морем до Англії, Франції, Італії, Туреччини та інших країн. В 1891-1893 рр. на частку південних портів імперії припадало 76,5% російського вивозу хліба. В 1911 р. з південних портів було відправлено за кордон 4/5 від усього обсягу пшениці, яку експортувала Російська імперія [260, №15, с.117]. Разом з тим порти Чорного та Азовського морів відігравали в історії регіону роль, яка далеко виходила за межі їх безпосередньо економічного значення. «Саме через портові міста Південь України був зв'язаний з Європою, – відзначали автори монографії «Південна Україна: модернізація, світова війна, революція (кінець ХІХ ст. – 1921 р.)». – Звідси по всій Україні поширювалась інформація про економічне і політичне життя в розвинених країнах Заходу, спосіб життя західних європейців» [558, с. 31].

В пореформений час комерційне пароплавство басейну обійняло провідне місце серед інших флотів імперії майже за усіма показниками – кількості суден, тоннажу та ін. Так, на межі століть, в 1900 р., 42% пароплавів царської Росії (тоді їх налічувалося 709) були приписані саме до портів Півдня України (враховуючи Ростов і Таганрог). Тут же вони мали і найбільший середній тоннаж – 591,1 тонн на одне судно [275, №5, с.152]. До кінця ХІХ ст. парові судна тоннажем більше 2000 тонн були тільки в Азово-Чорноморському басейні і належали РТПіТ та Добровольному флоту.

І в наступний час паровий флот Чорного та Азовського морів продовжував розвиватися досить динамічно. Так, за період з 1896 до 1914 р. кількість пароплавів тут збільшилася на 207 або на 90%. Тоннаж зріс на 254.131 реєстрових тонн (р.т.) або на 156%. Це дозволяє стверджувати, що в паровому флоті Півдня України, поряд із кількісним зростанням, відбувалися якісні зміни, тобто з кожним роком у дію вводилися все більш значні за розмірами судна. Наочне уявлення щодо динаміки змін складу комерційного флоту Азово-Чорноморського басейну від середини 90-х рр. ХІХ ст. до початку Першої світової війни дає табл. 2.1.

Таблиця 2.1*

Зміни в складі торговельного флоту Азово-Чорноморського басейну від кінця XIX ст. до першої світової війни

Паровий флот Чорного та Азовського морів	На початок 1896 р.	На початок 1900 р.	На початок 1905 р.	На початок 1910 р.	На початок 1914 р.
Число суден	231	292	361	385	438
Тоннаж у р.т.	162.875	247.270	331.214	345.365	417.006

Вона свідчить, що особливо помітно кількість пароплавів басейну зросла в період з 1900 по 1905 р. – на 69 суден або на 23,6%. А тоннаж у ці роки збільшився на 83.944 р.т. або на 34%. Таким чином, не дивлячись на економічну кризу, яка в той час охопила країну, пароплавні товариства, діяльність яких багато в чому була пов'язана з експортними операціями, користуючись сприятливою кон'юнктурою споживчих ринків Західної Європи та Близького Сходу, а також чималими урядовими субсидіями, активно розгортали свою діяльність.

Пізніше зростання комерційного флоту басейну уповільнюється і за наступні п'ять років складало лише 24 пароплави. Останнє пояснюється, як наслідками революційних подій 1905-1907 рр. в імперії, що завдали чималих збитків пароплавним підприємствам, так і фінансовою невизначеністю найбільшої компанії – РТПіТ, пов'язаної з невирішеністю питання щодо наступних державних субсидій цьому товариству.

Однак з початком промислового піднесення в країні, збільшенням виробництва сільськогосподарської продукції, знов спостерігається бурхливе зростання торговельного флоту. Так, за період з 1910 по 1914 р. кількість парових суден збільшується ще на 53 одиниці (13,8%), а тоннаж на 71.641 р.т. (20,7%). Усього ж

Примітка. Складена на підставі даних: 307, с.XLVI-XLVII; 309, с.XXXVI, XXXVII.

станом на 1 січня 1914 р. число пароплавів у басейні було 438, а загальний тоннаж дорівнював 417.006 р.т. Як і раніше, до портів басейну були приписані і найбільші за розмірами судна. Зокрема, серед пароплавів із вантажопідйомністю більше 300 тис. пудів, яких напередодні світової війни в морському транспорті Російської імперії нараховувалося всього тридцять одиниць, двадцять плавали в південних морях [286, №9, с.33]. У середній вантажопідйомності парові судна Чорного та Азовського морів поступалися в цей час лише Балтиці.

Загальну картину стосовно зростання цього показника серед пароплавів різних морських басейнів країни наприкінці XIX – початку XX ст. відбиває табл.2.2.

Таблиця 2.2*

Тоннаж пароплавів Російської імперії за окремими морськими басейнами

Морський басейн	Середня вантажопідйомність одного пароплава в пудах	
	1896 р.	1910 р.
Чорне та Азовське моря	53.095	79.500
Біле море	18.037	34.061
Балтійське море	24.484	107.012
Каспійське море	37.307	47.863

Процес зростання кількості комерційних суден супроводжувався їхньою концентрацією у незначній кількості власників. Так, частка семи найбільших пароплавних підприємств басейну станом на 1910 р. – РТПіТ, Добровольного флоту, Північного товариства, Російського транспортного та страхового товариства, торговельних домів Ф.Звороно і Е.Ді-Полоне, Ш. і Е. Карпатницьких та пароплавства П.Регір, тобто компаній, сумарна місткість пароплавів яких перевищувала 3 тис. р.т., у загальному тоннажу парового флоту Чорного та Азовського морів складала 63,7%. Перед тут вело Руське товариство, яке мало в своєму розпорядженні 75 пароплавів тоннажем у 65.799 р.т., що в свою чергу становило 33,9% тоннажу парового флоту басейну [307, с.XXXV-XXXVIII]. Зауважимо, що в статті присвяченій судноплавству в Азовському морі, вміщеної на шпальтах «Енцикло-

Примітка. Складена на підставі даних – 298, с.LVIII.

педії історії України», помилково відзначається, що в 1913 р. загальна кількість пароплавів РТПіТ, Добровольного флоту та Ространсу становила 438 одиниць [370, с.31]. Насправді відповідна кількість парових суден, до того ж станом на 1914 р., належала усім власникам Азово-Чорноморського басейну.

На початку ХХ ст. посилюється тенденція щодо зменшення ролі вітрильного судноплавства. Найактивніше цей процес відбувався саме в Азово-Чорноморському басейні. Зокрема, з усього тоннажу торговельних суден, які були приписані до портів Білого моря, місткість вітрильників станом на 1 січня 1902 р. складала 74,5%, Балтики – 64,9%, Каспію – 48,1%, Чорного та Азовського морів – лише 18,7% [275, №5, с.152].

Власники вітрильників повинні були діяти в ситуації, яка з часом для них тільки ускладнювалася. Великі акціонерні товариства, використовуючи парові судна, міцно тримали в руках перевезення майже всіх вантажів і пасажирів не тільки на закордонних, але й на внутрішніх рейсах. За вітрильними суднами залишалося фактично тільки транспортування солі. В результаті – постійне скорочення обсягів їхніх операцій. Так, в 1909 р. вітрильники та баржі доставили до Одеси тільки 25% каботажних вантажів, тоді як ще в 1903 р. на їх частку тут припадало майже 70%. Крім того в цей час страхові компанії або ж взагалі відмовлялися страхувати вантажі, що перевозилися вітрильними суднами, або вимагали за це суму в розмірі до 80% від вартості фрахту [275, №8, с.210]. На діяльності вітрильного флоту позначалися і деякі інші фактори. Так, начальник порту Одеси відзначав: «Недостатня довжина причальної лінії каботажної гавані одеського порту також помітно впливає на занепад вітрильного каботажу... Вони (вітрильники. – О.Ш.) розташовуються в 3 або 4 лінії за чергою прибуття і повинні по довгу чекати, поки судна, що прийшли раніше, закінчать вивантаження і звільнять місце біля набережної» [293].

Негативний вплив на розвиток вітрильного флоту справляла і діяльність так званого соляного синдикату, який монополізував видобуток солі в південних губерніях. Останній фактично диктував судохазявам бажані йому розміри фрахтів вантажів. Це призвело до того, що чимало власників вітрильників частково розо-

рилися, а інші з труднощами «перебивалися перевезенням солі та частково антрациту». На початку ХХ ст. журнал «Русское судоходство» констатував: «Важку кризу переживає вітрильний каботаж... Багато хто з судновласників намагається, з чималими для себе втратами, ліквідувати свою справу» [275, №6, с.173].

Зміни складу вітрильного флоту Чорного та Азовського морів, протягом періоду, що досліджується, демонструє табл. 2.3*.

Таблиця 2.3.

Склад вітрильного флоту басейну наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст.

Рік	Кількість вітрильників	Тоннаж у р.т.	Середній тоннаж одного вітрильника в р.т.
1896	700	53.337	68,98
1900	655	46.680	64,15
1905	667	45.339	60,04
1910	748	47.494	55,64

Отже, хоча за 15 років кількість вітрильних суден у цілому дещо зросла, на 48 одиниць, але загальний тоннаж зменшився на 5.843 р.т. Це свідчить про те, що вилучення з експлуатації старих суден не компенсувалося будівництвом нових крупних за розмірами вітрильників. Так, з 1896 до 1910 р. їх середня місткість впала на 13,34 р.т. Окрім того в 1896 - 1905 рр. спостерігалось і абсолютне скорочення чисельності вітрильників басейну на 33 судна. Лише з початком промислового піднесення в імперії кількість і місткість вітрильників знову збільшується. Відносна дешевизна парусників, використання ними дармової сили вітру, обумовили той факт, що останні ще тривалий час застосовувалися дрібними судновласниками. Збільшення чисельності вітрильного флоту (в 1914 р. у порівнянні з 1910 р. воно становило 139 суден і 9.559 р.т.) також було проявом інтенсивного зростання в цей період дрібнотоварних промислів [309, с.XL].

Разом із зростанням комерційного флоту басейну, постійно поширювався і обсяг його діяльності. Так, з 1903 р. пароплави Руського товариства почали щорічно здійснювати чотири рейси між Одесою та Басрою. В порти Перської затоки

Примітка. Складена на підставі даних: 307, с.XLVI-XLVII.

парові судна «Тигр» та «Евфрат» тоннажем у 200 тис. пудів транспортували борошно, ліс, гас, посуд, металеві вироби та бавовняні тканини. Звідти везли фініки, рис, саф'ян, шкіру. За десять років, з 1903 по 1913 р., вантажообіг з портами затоки зріс з 671.745 пудів до 939.618 [369, с.4]. На початку ХХ ст. торговельні судна басейну все частіше здійснювали рейси і в інші порти Близького Сходу. Так, за чисельністю відвідувань константинопольського порту, пароплави під російським прапором в 1909 р. вже переважали відповідний показник німецького та італійського флоту і «майже не поступалися австро-угорцям» [434, с.77].

Водночас активно розвивалася і вся інфраструктура морського транспорту – порти та портове господарство, судноремонт тощо. Слід відзначити, що на початку ХХ ст. на Азовському та Чорному морях діяло 42 порти. В 1910 р. до них прибуло 49.446 суден, що майже вдвічі перевищує чисельність суден, які в цьому році відвідали всі інші порти царської Росії [284, №4, с.60]. Відповідно морська експортна торгівля імперії здійснювалася головним чином саме з портів басейну. В 1910 р. «за цінністю вивозу південноросійські порти стояли на першому місці (43%)», - відзначав часопис «Промышленность и торговля» [260, №8, с.399]. В цей період на їх частку припадало 100% загальноімперського вивозу рейок, 92,9% марганцевої та 61,5% залізної руди, 71,4% цементу тощо [260, №8, с.399].

Продовжував зростати з чорноморських портів і експорт хліба. За даними М. Слабченка в 1901 р. звідси «виражено було зерна за кордон» 7.199 тис. пудів, а в 1903 р. – 16.142 тис. пудів [541, с.226]. Основну роль у цьому грав одеський порт. В 1911 р. з Одеси вивезли 70% від загальної кількості борошна, відправленого за кордон. Головним чином його везли в Туреччину, куди було відправлено 1.788 тис. пудів та в Єгипет – 416 тис. пудів [260, №15, с.118]. Водночас пшеницю транспортували до Великої Британії, Голландії, Німеччини, Італії та Туреччини. Експорт жита з південних портів мав два стабільні ринки – Голландію та Німеччину, а головними споживачами ячменю були Англія, Німеччина та Голландія [392, с.198].

Недивлячись на певні успіхи в розвитку морського транспорту басейну тривалий період феодалізму обумовив значну залежність царської Росії від закордон-

них партнерів. Майже всі зовнішньоторговельні морські перевезення здійснювалися тоді на іноземних суднах. В 1897 р. судна під російським прапором транспортували за кордон 26 млн. пудів вантажу, а іноземні пароплави 686 млн. пудів, тобто частка вантажу, яка перевозилася на російських суднах становила лише 3,8% [342, с.263]. Досить вагомою роль іноземних судновласників була і в здійсненні каботажних рейсів. В 1890 р. російська преса відзначала, що великі пароплавні підприємства, і в першу чергу РТПіТ, фактично «віддали справу перевезення вантажів між чорноморськими і азовськими портами в іноземні руки, тому що вважали такі дрібні перевезення для себе не вигідними» [266, №121-122, с.145]. В результаті, за підрахунками Імператорського товариства судноплавства, країна щорічно втрачала мінімум 80 млн. крб.

І хоча згодом російські пароплавні товариства почали брати дещо активнішу участь у морських комерційних операціях, однак все одно при цьому їхня частка тут залишалася вкрай малою. Так, за період з 1907 по 1911 рр. у середньому за рік з усіх морських портів імперії вивозилося 1.350.459 тис. пудів вантажу. З них на частку судноплавних компаній царської Росії припадало лише 103.229 тис. пудів, тобто 7,64% [185, арк.4 зв.]. Ще більш вагомою залишалася участь закордонних пароплавів у транспортуванні вантажів безпосередньо з чорноморських та азовських портів. Із загальної кількості в 660.091 тис. пудів, судна, що ходили під російським прапором, вивезли в цей час з портів басейну 27.184 тис. пуд. або тільки 4,1% [185, арк.4 зв.].

Провідне місце у вивозі з російських портів посідала Велика Британія. Так, американський історик В. Блеквелл відзначав, що «більшість російських товарів транспортувалося» саме англійськими суднами [608, р.15]. Приблизно 57% експортно-імпортних операцій, які здійснювалися морським шляхом на межі XIX-XX ст., припадало на цю країну. Водночас пароплави під італійським прапором забезпечували 15-17% від загального обсягу перевезень з одеського порту, що припадав на іноземні судна. Далі за цим показником йшли австрійські, грецькі, німецькі пароплави [392, с.197]. «Майже весь наш експорт знаходиться в іноземних руках», - з гіркотою констатували автори журналу «Русское судоходство» [416, с.75].

Згаданий факт вкрай турбував самодержавство, яке розглядало комерційний флот, як могутній чинник свого політичного та економічного впливу в світі. «В результаті зростання товарообігу портів залежність від іноземних прапорів відчувалася все сильніше і сильніше, і все більш нагальною ставала потреба у власному торговельному флоті, який би міг відповідати нуждам внутрішньої та зовнішньої торгівлі», - відзначала доповідь Відділу торговельного мореплавства [185, арк.3]. Цікаво, що вже в зовсім іншій історичний час на цю проблему звертав увагу М.Грушевський. В 1918 р. голова Центральної Ради наголошував на необхідності того, щоб український експорт здійснювався власними силами, щоб товари «не вивозились із чорноморських портів всякими іншими сторонніми кораблями – французькими, англійськими, датськими, норвезькими, тільки не українськими...» [353, с.156].

Проте на шляху розвитку комерційного флоту Півдня України, його технічного вдосконалення наприкінці ХІХ – початку ХХ ст. було чимало перешкод. Значною мірою вони обумовлювались особливостями становлення буржуазного суспільства в Російській імперії і, в першу чергу, відсутністю достатньої кількості капіталів у країні. Це і визначило порівняно невеликі розміри пароплавних товариств, зокрема тих, що здійснювали операції на Чорному та Азовському морях. Загальний тоннаж найбільшого мореплавного підприємства, Руського товариства пароплавства і торгівлі, судна якого були приписані до портів басейну, був у декілька разів менше відповідного показника іноземних фірм. Так, тоннаж пароплавів Гамбургсько-Американської компанії становив приблизно 900.000 р.т., Північно-Німецького Ллойду – близько 800.000 р.т., а французька Messageries Maritimes мала флот у 304.000 р.т. В свою чергу в Великій Британії діяло шість пароплавних компаній, кожна з яких володіла тоннажем від 300 до 500 тис. р.т. [529, с.86].

Поступаючись за своїми розмірами іноземним, пароплавні підприємства країни повинні були мати більш значний основний капітал, а звідси робити більше відрахувань на сплату відсотку (дуже високого, що пояснювалося бідністю країни) за отримані кредити та страхування тоннажу, що негативно позначалося на прибутковості. Крім того давався взнаки менший тоннаж пароплавів, які пла-

вали під російським прапором. В 1900 р. тільки 12,5% парових суден імперії мали тоннаж 1 тис. р.т. У німецькому ж комерційному суднопластві такі судна склали 74% [605, с.257]. Як відзначав М.Слабченко: «Нашим пароплавам доводилося сильно й невдало конкурувати з закордонними судами, що мали більшу тоннажність і брали нижчий фрахт» [541, с.65]. Крім того менша завантаженість пароплавів, а також менший період навігації обумовили той факт, що експлуатація судна в царській Росії була майже на 25% дорожчою ніж за кордоном. Все це стримувало надходження нових капіталів у цю галузь народного господарства.

Не відповідав міжнародним вимогам і устрій портів басейну. Для переважної більшості з них була характерні мілководдя та занадто мала довжина причальних ліній. Найбільші порти імперії були «в 2,5-5 разів тісніше головних закордонних портів» [456, №7, с.420]. Звідси – тривалі простої суден. «Причали,- підкреслював у своїй праці М. Слабченко,- були дуже малі, так що чужоземним кораблям доводилося чекати на чергу для розвантаження по 1½ міс.» [541, с.226]. В одеському порту мав місце випадок, коли «30-40 пароплавів чекали черги протягом 20-ти днів, щоб отримати можливість розпочати вантажні операції» [Там само].

Крім того слід звернути увагу й на слабку технічну оснащеність майже всіх портів Чорного та Азовського морів. «Розвантаження та навантаження відбуваються вручну або за допомогою судових лебідок»,- писав у 1908 р. журнал «Промышленность и торговля» [456, №7, с.422]. Багато портів не мали засобів для освітлення території вночі, що теж уповільнювало проведення вантажних робіт. Користуючись такими портами пароплавні компанії зазнавали значних втрат, які, за свідченням керівництва, інколи перебільшували розміри фрахтів. Отже, на думку діячів Імператорського товариства суднопластва, з якою автор багато в чому згоден, незадовільне становище торговельного флоту Півдня України пояснювалося «нестачею капіталів та дорожнечею кредиту..., неустроєм майже всіх Чорноморських і Азовських портів» [489, с.170].

Водночас на розвитку комерційного морепластва позначалися і деякі інші чинники. Значна частина торговельних суден, яка використовувалася пароплавними компаніями басейну, була старих конструкцій і потребувала постійного ре-

мону. Справа в тому, що купці не маючи в своєму розпорядженні значних капіталів, а також у гонитві за прибутком, воліли купувати за кордоном пароплави, які вже до того були у вжитку і, відповідно, коштували значне дешевше*. Так, на побудову нового судна підприємцям треба було витратити 200 або 300 тис. крб., тоді як купівля старого судна тієї ж місткості, за словами журналу «Русское судоходство», дозволяла «обмежитися усього 75 або 100 тис. крб., що давало можливість отримати до 10% і більше прибутку» [283, №7, с.73].

Внаслідок цієї практики, станом на 1896 р., лише 8 пароплавів басейну мали від часу побудови до одного року, а ще 33 судна були в плаванні від одного до п'яти років. Разом з тим 39 суден мали вік від 5 до 10 років, ще така ж кількість пароплавів працювала від 10 до 15 років, 27 суден – 15-20 років, 59 пароплавів – від 20 до 30 років і 23 судна використовувалися вже більше як 30 років. Отже, 36% усіх пароплавів Чорного та Азовського морів належали до суден старої побудови і знаходилися в плаванні більше як 20 років. Це перевищувало відповідний середній показник по імперії, який дорівнював приблизно 30% [305, С.XV].

Особливо багато таких суден нараховувалося в РТПіТ. Серед пароплавів компанії, що здійснювали закордонні рейси, більше половини, з точки зору журналу «Русское судоходство», вже «підлягали здачі в брукт». Наприклад, пароплав «Імператор Александр II» на початку ХХ ст. знаходився в експлуатації вже більш 50 років і його технічний стан не відповідав навіть мінімальним вимогам. У свою чергу це призводило до численних аварій. Пароплави часто виходили з ладу, мали потребу в ремонті. В 1911 р. одеський портовий технік після огляду 11 суден РТПіТ, дійшов висновку щодо необхідності заміни котлів у п'яти з них та капітального ремонту ще двох [102, арк.408].

Примітка. Станом на 1910 р. з 385 пароплавів, які були приписані до портів басейну, 331 або 86% придбано за кордоном. Основним їх постачальником у Росію була Велика Британія. В цій країні побудували 193 пароплави або половину від тогочасної загальної кількості парових суден басейну. Крім того 65 пароплавів судовласники придбали в Австро-Угорщині, 38 – у Німеччині [281, №1, с.3].

В 1907 р. на зборах акціонерів Руського товариства відзначалася «величезна сума» ремонту суден – в 1.300 тис. крб., яка перевищувала на 400 тис. ремонт минулого року. Причину цього вони вбачали в тому «як не вигідно купувати старі пароплави, а головне – не витратити своєчасно декілька сот карбованців, щоб не дати пароплавам зруйнуватися» [376, с.2]. Але в політиці керівництва РТПіТ з цього питання надалі нічого не змінювалося.

Щоб подолати згадані негативні тенденції царизм вдався до заходів, які з його точки зору могли привести до піднесення торговельного мореплавства. Мета уряду, відзначав наприкінці ХІХ ст. директор Департаменту мануфактур і торгівлі В.І. Ковалевський, полягала в тому, щоб «возити вантажі на суднах, які належать Росії, будувати ці судна в Росії, піклуватися розвитком каботажу, щоб відняти в іноземців хоча б частку тих прибутків, які вони отримують від перевезення російських вантажів на своїх суднах» [272, №203-204, с.28]. Задля досягнення цих цілей передбачалося передати каботажні рейси виключно російським судновласникам, а також призначати суттєві грошові субсидії мореплавним підприємствам за утримання ними строкових (обов'язкових) рейсів, встановити безмитний пропуск пароплавів, придбаних за кордоном, надавати позики судновласникам на придбання суден, які були побудовані в Росії і т. ін.

Реалізуючі ці наміри, в 1897 р. царизм віддав перевезення в малому каботажі, а в 1900 р. і весь великий каботаж на відкуп підприємцям, що мали російське підданство. Цей крок викликав суперечливі оцінки сучасників. Частина консервативно-націоналістичних кіл, а також окремі представники торговельного капіталу відзначали, що саме це дало можливість торговельному флоту країни «зміцнити і захистило його в певній мірі від світових криз, тому що слабкі у фінансовому відношенні наші судноплавні підприємства, не в змозі витримати тиску з боку досвідчених і сильних конкурентів» [528, с.32]. Такої ж думки дотримувалися і «Московские Ведомости», які в 1900 р., вказуючи на необхідність розвитку російського каботажного мореплавства на Півдні імперії, відзначали, що останній буде сприяти «витискуванню англійського вугілля з портів російського узбережжя Чорного моря». В свою чергу, на думку видання, це допомогло б утриманню капіта-

лів у середині країні, а також – «виникненню нової галузі промисловості Півдня..., стало б джерелом заробітку берегового населення» [266, №121-122, с.145].

В той же час, на початку ХХ ст. голова фінансової комісії Державної думи Г.Лерхе, висловлюючи думку прибічників свободи приватного підприємництва, ліберально налаштованої спільноти країни, справедливо відзначав, що для розвитку торговельного флоту треба не обмежувати іноземні перевезення з російських гаваней, а розвивати свій флот шляхом установлення премій і покращання портів, їхнього обладнання [324, с.3480]. Приблизно такої ж точки зору дотримувався і автор видання «До питання про наше торговельне мореплавство», чиновник царського міністерства закордонних справ (МЗС) М.Ф. Бруннер. Він наголошував, що жодна країна для потреб своєї морської торгівлі не обходиться виключно національним флотом. Отже, автор приходив до висновку, що Російська імперія просто недостатньо використовує наявні «морські перевізні засоби», що її частка у вивозі морем була малою внаслідок неорганізованості експортної справи [280, №8, с.143].

Щодо іноземної конкуренції, то більшість судновласників вважало, що витримати її вітчизняні пароплавні компанії могли б тільки за умови суттєвої фінансової підтримки з боку уряду. Остання ж, на їхню думку, беручи до уваги меншу собівартість експлуатації іноземних суден і, відповідно, меншу ціну фрахтів, які бралися ними за транспортування вантажів, повинна була існувати у вигляді сплати скарбницею різниці між мінімальними та максимальними фрахтами, «які б встановилися в певний час і в певному пункті». Це, в свою чергу, дозволило б російському флоту відтягнути вантажоперевезення на себе. На витрачену таким чином урядом суму треба було «дивитись як на добре вкладений капітал, який в майбутньому обіцяє великі проценти. В руках російських промисловців він перетвориться або на нове підприємство, або на розширення вже існуючих» [273, №214-220, с.44, 54].

Треба відзначити, що царизм вважав за необхідне сприяти становленню морського транспорту імперії шляхом надання окремим судноплавним підприємствам субсидій та помільної платні, за здійснення ними важливих в економічному

або політичному значенні рейсів. Як згадував великий князь Олександр Михайлович, йому, під час перебування на посаді керівника Головного управління торговельного мореплавання, «вдалося домогтися від нашого важкого на підйом уряду, щоб була... забезпечена значна субсидія від уряду чотирьом російським пароплавним товариствам, які почали успішно конкурувати з німцями й англійцями» [209, с.203]. Щорічно царизм спрямовував на цю справу 2,5-3 млн. крб. В порівнянні з іншими країнами це було не так багато. Наприклад, на початку ХХ ст. асигнування на утримання строкових ліній складали в перерахунку на російські гроші, у Франції 25, в Японії – 12,5, Англії – 11,25, Німеччині – 4 млн. крб. [528, с.31]. Отже, з точки зору судновласників імперії, сума, яку витрачав уряд на підтримку комерційного мореплавства, була «вельми незначною».

Але і ці гроші, на думку останніх, витрачалися не так як слід. «Низка урядових заходів за останні роки показує хиткість та безсистемність у цій важливій державній справі», – зазначала тогочасна преса. Обурення багатьох судновласників викликало те, що державну допомогу, отримували декілька найбільших пароплавних компаній, зокрема РТПіТ. Останні використовували її не для посилення конкуренції з іноземцями на закордонних лініях, а для зміцнення свого монопольного становища в торговельному флоті басейну. Як писав журнал «Русское судоходство», у «скарбниці були сини, у вигляді улюблених компаній, і пасинки, у вигляді таких же компаній» [416, с.74]. Вважаючи це не нормальним явищем, підприємці наполягали на необхідності існування рівних умов для всіх. «Допомога повинна бути надана справі, поставленій в однакові умови, а не особам», – цілком слушно відзначалося в статті М.Крилова «Наш торговельний флот» [416, с.75]. Але знайти порозуміння в цьому питанні підприємці Півдня України та самодержавство так і не змогли.

Зрештою рішення передати каботажні рейси в користування власників, які мали виключно російське підданство, не змінило загальну картину щодо здійснення експортно-імпортних операцій в Азово-Чорноморському басейні, в яких, як і раніше, домінували іноземні пароплавні підприємства. Водночас воно, на думку багатьох сучасників, фактично «вбило конкуренцію» і призвело до значного під-

вищення цін на перевезення, які здійснювалися місцевими пароплавними компаніями на внутрішніх лініях. Зокрема, платня за рейс від Ізмаїлу до Одеси почала «переважати вартість фрахту від Лондона до Одеси» [270, №185, с.54]. До того ж монопольне становище окремих компаній не примушувало шукати шляхи для покращання обслуговування пасажирів, оновлення складу своїх пароплавів і т. п.

Ще одним заходом, до якого вдалося самодержавство з метою посилити позиції власного торговельного флоту, було рішення, прийняте в 1898 р., про скасування мита за пароплави, які ввозилися з-за кордону. Щоправда пізніше, намагаючись стимулювати розвиток суднобудівної промисловості, царизм вирішив за краще знов почати стягувати збір за іноземні судна. В 1910 р. МТіПр внесло на розгляд Ради міністрів подання щодо скасування безмитного пропуску через кордон морських суден. Це рішення викликало ледь не панічні настрої серед судновласників. Судно, яке «коштує за кордоном 100 тис. крб. у нас обійдеться близько 200 тис., – наголошували останні. – Це стане могутнім чинником швидкого занепаду торговельного флоту, який у нас зараз існує» [283, №1, с.3].

Намагаючись внести спокій до лав підприємців і водночас не відходити від своїх попередніх позицій, царизм в 1912 р. затвердив положення про суднобудівні премії, за яким передбачалося сплачувати власнику судна різницю між вартістю пароплава при його побудові в Росії та можливою ціною у випадку спорудження останнього за кордоном. Однак це не заспокоїло керівників пароплавних підприємств. Вони вважали, що останні кроки уряду негативно позначаються на інтересах мореплавства. «На своїх верфях пароплави замовляти все одно не будуть», – підкресливали судновласники.

Свою позицію вони обґрунтовували (можливо, не дуже розраховуючи на щедрість уряду при сплаті суднобудівних премій) високою собівартістю побудови судна в Росії, внаслідок встановлення синдикатом «Продамет» значної ціни на метал, а також більш високими технічними показниками іноземних пароплавів. «Якщо вже бажаєте будь-що насадити таку, в усілякому разі другорядну галузь промисловості, – звертаючись до уряду, відзначав один з авторів журналу «Русское судоходство», – то змусьте напівказані підприємства та підприємства,

що субсидуються, користуватися послугами цих верфей, але облиште в спокої інші російські морські торговельні підприємства» [283, №7, с.74]. Все це свідчило, що в поглядах судновласників Півдня України та царизму на питання розвитку торговельного флоту, можливі заходи щодо вдосконалення його діяльності, існували суттєві розбіжності, які згодом так і не були полагожені.

Таким чином, можна зробити висновок, що комерційний флот Азовського та Чорного морів в період, який досліджується, розвивався досить динамічно. На початку ХХ ст. парові судна остаточно запанували в морському транспорті, майже витіснивши вітрильник. Разом з тим проблеми, з якими зустрічався торговельний флот басейну в своєму розвитку подолати фактично так і не вдалося. Протекціоністські ж дії уряду, які багато в чому були незважені і до кінця не продумані, зокрема стосовно обмеження перевезень на іноземних судах, часто взагалі мали негативні наслідки. В свою чергу це позначалося на формуванні та становищі основних соціальних груп у торговельному флоті – прошарку судновласників та судноробітників, стримуючи зростання їхньої чисельності, перешкоджаючи надходженню капіталів у цю галузь економіки.

2.2. Підприємницька діяльність, склад та соціальне обличчя судновласників басейну

Необхідно відзначити, що базовою умовою появи та розвитку підприємницької активності є наявність у суспільстві економічної свободи. Певні її прояви спостерігалися в Російській імперії в другій половині ХІХ ст., коли опісля проведення низки буржуазних реформ, суспільство, що вступило в смугу ринкових відносин, відчувало могутній приплив господарської енергії, а приватне капіталістичне підприємництво набувало великого розмаху.

Означені процеси не обійшли й українські губернії імперії, зокрема, морський комерційний флот Чорного та Азовського морів. На Півдні України, як відзначав відомий історик І.Ф. Гіндін, в пореформений час «переважало підприємництво в сфері торгівлі (особливо хлібом та іншими сільськогосподарськими про-

дуктами), судноплавства і т.п.... На цьому підґрунті склалися великі торговельно-промислові фірми, які ворочали мільйонами карбованців» [338, с.58]. Зрештою завершення становлення прошарку судновласників басейну припадає на 80-90-ті рр. ХІХ ст., коли машинна техніка, розвиток пароплавства поступово перетворили підприємництво в сфері комерційного мореплавства в джерело досить швидкого і гарантованого отримання прибутку.

В яких же організаційних формах здійснювалася підприємницька діяльність у торговельному флоті регіону? Перш за все, це були приватні підприємства, які належали окремим особам. Слід відзначити, що в порівнянні з пароплавством інших регіонів Російської імперії, комерційні операції в Чорному та Азовському морях проводила значно більша кількість саме одноосібних судновласників. На 1 січня 1896 р. вони мали в своєму розпорядженні 84 судна або 36% від загальної кількості пароплавів, які були приписані до портів басейну [305, с.ХІІ]. Серед окремих приватних власників найбільшими в той час було пароплавство А.Стороженка, яке володіло 12 паровими суднами та Д.Мануссі (9 пароплавів). Інші ж власники, як правило, мали від одного до трьох пароплавів, до того ж у своїй переважній більшості їхні судна були невеликими за розмірами.

Фактично та ж частка, біля 36% від загального числа пароплавів, належала одноосібним власникам басейну і в 1910 р. В абсолютних цифрах це становило 137 суден [307, с.ХХХVІІ]. Перед тоді вело пароплавство П.Регір, яке володіло 6 суднами. Це підприємство було створене ще в 1889 р., коли розпочав рейси пароплав «Прогресс», транспортуючи вугілля з Маріуполя до портів Чорного моря. 7 та 6 пароплавів в 1910 р. мали Х.Феофані та Ф.Звороно, але їм належали, головним чином, дрібні судна.

В наступний період одноосібний капітал, який залучав до своїх лав все нові покоління людей та нові соціальні прошарки, зберігав досить вагоме місце в комерційному флоті Півдня України, хоча його питома вага поступово зменшувалась. Напередодні Першої світової війни, в 1913 р., окремі судновласники володіли 32,2% пароплавів басейну [308, с.ХV].

Слід відзначити, що організувати і утримувати нові пароплавні лінії та ще й витримувати конкурентну боротьбу, під силу було тільки могутнім, фінансово-сильним підприємствам. Крім того, більш висока коштовність експлуатації суден у царській Росії, ніж за кордоном, обумовила той факт, що підприємці повинні були оперувати досить великими основними капіталами. Все це призводило до того, що окремі судновласники вдавалися до об'єднання своїх коштів, щоб вже спільними зусиллями долати конкурентів і в результаті отримувати більший прибуток.

Консолідація капіталів буржуазії в морському транспорті здійснювалася в різних формах. Це були торговельні дома, компанії, товариства, монополістичні об'єднання. Треба відзначити, що російське законодавство XIX – початку XX ст. передбачало існування фактично лише двох видів капіталістичних об'єднань – торговельні дома та акціонерні компанії. В торговельних домах коло учасників справи звужувалося до незначної кількості особисто знайомих людей, які повністю довіряли один одному. Участь у них передбачала повну майнову відповідальність кожного з пайовиків в усіх справах фірми. Відкриття діяльності торговельного дому відбувалося явочним шляхом. Для його створення необхідно було лише зареєструвати нове підприємство в купецькій або міській управі. Суму установчого капіталу торговельного дому дозволялося в будь-який час вільно змінювати.

Певним різновидом торговельних домів були організаційно більш еластичні та соціально мобільні так звані товариства «на вірі» або командитні товариства. Останні являли собою щось на зразок безстатутного варіанта акціонерної компанії. Вкладники цих товариств відповідали за зобов'язаннями лише в сумі тих вкладів, які зробили. В той же час, вони повністю усувалися від управління справами товариства й тому цілком залежали від дій повних товаришів. Станом на 1896 р. торговельним домам та співвласникам на Чорному та Азовському морях належало 29 пароплавів або 12,5% від загальної кількості парових суден басейну. Найбільшими фірмами серед них у цей період були підприємства братів Анатра та І.Коваленко і Р.Вебстера, які мали в своєму розпорядженні відповідно 6 і 5 пароплавів [305, с.XII].

З часом питома вага цих форм об'єднань капіталу в морському транспорті помітно збільшується. В 1910 р. здійснювали операції вже 13 торговельних домів і товариств «на вірі» (враховуються тільки підприємства, що мали в своєму розпорядженні комерційний флот, загальний тоннаж якого перевищував 500 р. т.), які разом володіли 91 судном, що складало приблизно 24% від усіх пароплавів, які були приписані до портів басейну. Найбільшими серед них були фірми Ф.Звороно і Е.Ді-Полоне та Л.Дрейфуса і П.М. Варварових, кожна з яких мала по 8 суден [307, с.XXXVI]. У подальшому можна простежити тенденцію до швидкого зростання кількості суден, які належали саме торговельним домам та товариствам «на вірі». Так, в 1913 р. їхня вага в паровому флоті зросла до 30% [308, с.XV]. Зрештою, як слушно відзначала Т.І. Лазанська, «незважаючи на те, що акумуляція коштів у торговельних домах була нижчою, більш архаїчною у порівнянні з організацією капіталів в акціонерних підприємствах, вона сприяла розширенню і поглибленню капіталістичних ринкових відносин в Україні» [428, с.39].

Зауважимо, окремі з торговельних домів, які провадили свої операції в морському транспорті басейну, діяли за вагомою участю іноземного капіталу. Серед них була створена в 1885 р. компанія купців Вебстера та Коваленко (англійський капітал), яка здійснювала рейси лінією Одеса-Акерман. Фактично на італійські гроші існував торговельний дім братів Анатра, заснований ще в 1869 р. В свою чергу компанією Луї Дрейфуса та Є.Аджемова керували з Парижу. Разом з тим слід відзначити, що судноплавні фірми, куди іноземні капітали вкладалися в підприємницькій формі, були нерозривною частиною економіки Російської імперії. Отже, роль іноземного капіталу тут не слід переоцінювати. Особливого впливу на політику в царині торговельного мореплавства вони не справляли.

Напружені економічні змагання, хронічна нестача коштів у другій половині XIX ст. викликали до життя нові організаційно-правові форми підприємництва в торговельному флоті – акціонерний капітал. Акціонерні товариства розглядалися як найзручніша форма для залучення вільних приватних капіталів у справі розвитку промисловості і транспорту країни.

Закон 1836 р. щодо акціонерних компаній передбачав створення в Російській імперії «товариств на паях» та акціонерних товариств (компаній). Перші з них об'єднували порівняно вузьке коло пайовиків (акціонерів). Частіш за все, «товариства на паях» утворювалися внаслідок розвитку діяльності підприємств, які раніше перебували в індивідуальній або сімейній власності. Для збереження переважаючого впливу на справи фірми колишніх власників передбачалося щоб паї (акції) випускалися іменними, до того ж високого номіналу, а можливість їхнього перепродажу обмежувалася статутом. Переважним правом придбання паїв користувалися інші пайовики. Ця форма організації підприємств, забов'язуючи власників давати публічну звітність, полегшувала отримання банківського кредиту, і в той же час дозволяла зберігати старий «родинний» характер власності та не допускати до співучасті сторонніх осіб. Можливість захоплення таких підприємств іноземними капіталістами або банками зводилася до мінімуму.

На відміну від «товариств на паях», в акціонерних компаніях коло акціонерів могло бути будь-яким широким, для чого забезпечувалась можливість вільного переходу акцій з рук у руки, в тому числі, їх обіг на біржі. Зауважимо, що операції з цінними паперами на межі XIX-XX ст. здійснювалися в семи біржах Російської імперії, в тому числі, в Київській, Одеській та Харківській. Провідною в імперії була фондова біржа Санкт-Петербурга, де відбувалися операції з найбільшою кількістю акцій, а встановлені нею курси приймалися, як керівні, іншими біржами країни. Крім того, на Київській та Одеській біржах здійснювалося самостійне котирування цінних паперів місцевих акціонерних товариств.

Треба підкреслити, що заснування акціонерної компанії було можливим лише за згодою уряду. Зокрема, ці питання розглядалися на рівні Кабінету Міністрів, а опісля затверджувалися імператором. Передбачалося також видання спеціального закону (Статуту), який містив положення відносно мети діяльності підприємства, суми акціонерного капіталу, органів управління, прав та обов'язків членів товариства тощо. Таким чином, у Російській імперії діяла система дозволу на створення акціонерних товариств. Усі ж спроби приватного бізнесу отримати згоду царизму на впровадження тут явочного принципу так і не дали результату.

В 1896 р. акціонерним компаніям та акціонерно-пайовим товариствам належало 96 суден або 41,2% від загального складу парового флоту Азово-Чорноморського басейну. До того ж це були найбільші за вантажопідйомністю та тоннажністю пароплави. Надалі спостерігається зростання кількості акціонерних компаній, з деяким одночасним зменшенням їхньої частки в загальному числі парових суден басейну. Так, в 1910 р. діяли 16 акціонерно-пайових товариств і акціонерних компаній, які володіли 149 пароплавами, що складало 39% від їх загальної кількості [307, с. XXXV]. У 1913 р. 18 акціонерним компаніям належало 142 парових судна або 34,4% від сумарної кількості пароплавів на Чорному та Азовському морях [308, с. XV].

За весь час, який досліджується, беззаперечну перевагу серед усіх акціонерних компаній за кількістю і тоннажем свого флоту утримувало Руське товариство пароплавання і торгівлі. Створено воно було за ініціативою батька відомого українського історика адмірала, генерал-ад'ютанта М.А. Аркаса в серпні 1856 р. Початковий капітал товариства склав 6 млн. крб., який було поділено на 20 тис. акцій. Правління компанії, до складу якого входили і два представника уряду, знаходилося в Петербурзі, Головна контора діяла в Одесі. Директором РТПіТ в 1857 р. був призначений саме Аркас.

Основними акціонерами компанії були купці міст узбережжя Чорного та Азовського морів, зацікавлені в розвитку суднобудування і налагодженні морських сполучень для подальшого розгортання власної торгівлі. Це співпадало і з інтересами дворянства регіону, яке теж активно поповнювало лави акціонерів РТПіТ. Серед останніх було і чимало осіб з середовища петербурзької аристократії. Так, станом на 1889 р. акціонерами РТПіТ були 18 представників титулованого дворянства та двоє великих князів, які разом володіли 1319 акціями [545].

Згодом чисельність представників найтитулованіших родин імперії серед власників цінних паперів Руського товариства ще збільшується. В 1907 р. їх було вже 29. Останні володіли 1530 акціями на загальну суму в 765 тис. крб. Крім того акціонерами РТПіТ у цей час були 6 членів царської фамілії, які мали у своєму розпорядженні ще 420 акцій на суму в 210 тис. [546]. Зокрема, найбільшими акці-

онерами РТПіТ на початку ХХ ст. були доктор медицини Я.А.Каган, який мав 300 акцій, князь К.А. Горчаков (290 акцій), граф М.І. Остен-Сакен (225 акцій), графиня Н.В. Толстая (212 акцій). Усього ж 30 акціонерів компанії мали по 100 та більше акцій [546]. В той же час серед 820 акціонерів приблизно половина, 440 осіб, під час голосування на загальних зборах товариства не мали права голосу (правом вирішального голосу, згідно Статуту РТПіТ, володіли лише ті акціонери, які мали в своєму розпорядженні не менш як 15 акцій).

Царизм, для якого велике значення мали міркування морської могутності та політичного впливу, вважав за потрібне підтримувати РТПіТ усіма засобами, які від нього залежали. Так, уряд одразу придбав 6670 акцій компанії, що становило біля третини від загальної кількості, на суму в 2 млн. крб. Протягом шести років увесь дивіденд з цих акцій йшов виключно на користь РТПіТ. В усіх портах ба-сейну найкращі ділянки були безкоштовно виділені владою під склади, майстерні та причали компанії. Товариству також належали антрацитовий рудник у Донбасі, судноремонтний та суднобудівний заводи в Одесі.

В той же час РТПіТ повинно було по усіх лініях безкоштовно перевозити пошту, кур'єрів та фельд'єгерів, осіб які служили в поштово-телеграфному відомстві, а також тих російських підданих, які залишилися за кордоном без засобів для існування. Військових чинів компанія перевозила по половинному, а казенні вантажі по особливому зменшеному тарифу [560, с.7]. Пароплави РТПіТ здійснювали рейси на Близькій Схід, Балтику, до Середземноморських міст, транспортували пасажирів та вантажі між портами Чорного та Азовського морів.

Досить значним був і обсяг діяльності Чорноморсько-Дунайського пароплавства, створеного у 1886 р. Контрольний пакет на суму в 194 тис. крб. належав торговельному дому «Князь Ю.Гагарін і К°», який фактично і був ядром, з якого утворилося означене товариство. В члени його правління могли обиратися тільки особи, що володіли не менш як 40 акціями. Серед великих акціонерів товариства були відомі представники російського та українського капіталу – брати Морозови, П.М. Трет'яков, М.А. Терещенко. Правління компанії діяло в Петербурзі, Головна контора – в Рені. Основний капітал товариства складав 1 млн. 637 тис. крб. Номі-

нальна вартість акцій починаючи з 1893 р. була встановлена у 150 крб. Діяльність пароплавства, головним чином, зосереджувалася на Верхньому Дунаї та на Пруті.

Однією з найбільших акціонерних компаній басейну було також Російське транспортне та страхове товариство. Це підприємство було утворене в 1887 р. з основним капіталом у 500 тис. крб. З 1893 р. капітал фірми складав вже 3 млн. і був поділений на 30 тис. акцій по 100 крб. кожна. Правління компанії знаходилося в Петербурзі, Головна контора – в Одесі. Основними акціонерами були Р.М. Мюллер, Л.І. Бродський та Е.Ф. Рафалович. Шість пароплавів компанії здійснювали пасажирські та вантажні рейси між російськими портами Чорного моря.

Серед найбільш значних акціонерних підприємств, які діяли на Чорному та Азовському морях, слід згадати створене в лютому 1900 р. Північне пароплавство. Останнє володіло капіталом у 2 млн. крб. поділений на 8 тис. акцій [561, с.1]. Правління фірми перебувало в Петербурзі, контори діяли в Одесі та Владивостоці. Товариство підтримувало пасажирське та вантажне сполучення між Балтійським морем та портами Азово-Чорноморського басейну, а також між Одесою та Владивостоком.

Напередодні Першої світової війни часопис «Русское судоходство» відзначав «небачене пожвавлення в справі організації великих пароплавних підприємств» [284, №1, с.50]. У цей час свою діяльність у регіоні розпочали Російське Чорноморсько-Дніпровське пароплавство, Азово-Чорноморське товариство та Російське товариство комерційного пароплавства. Зокрема, останнє було створено в 1912 р. П.П. Регіром молодшим. До складу правління входили також П.П. Регір старший та А.Я. Фельдман. Капітал компанії, який становив 1 млн. крб., був поділений на 4 тис. акцій по 250 крб. кожна. В 1913 р. дивіденд по цінним паперам товариства дорівнював 14% [с.312].

Одночасно із створенням нових компаній поступово зростав і попит населення на акції судноплавних підприємств, інтерес до їхнього біржового курсу. Так, як згадував у своїх мемуарах керівник Головного управління портів та торговельного мореплавства великий князь Олександр Михайлович, у той час суспільство «з головою поринуло в ділові комбінації». «Швидка зміна форм власності в

країні, яка далеко випередила її промисловий розвиток, поклала на біржі початок спекулятивній гарячці, – писав він. – Адвокати, лікарі, вчителі, журналісти та інженери були невдоволені своїми скучними професіями. Здавалося ганьбою працювати, щоб заробляти копійки, коли відкривалася повна можливість заробити десятки тисяч карбованців на купівлі-продажу двохсот акцій... Провінція приєдналася до спекулятивної гарячки столиці» [209, с.237]. І хоча на початку ХХ ст. подібного ажіотажу навколо акцій пароплавних підприємств басейну і не спостерігалося, наведений вислів досить наочно характеризує тогочасну картину із розвитком ділової активності в царській Росії, в тому числі в українських губерніях.

Слід підкреслити, що серед усіх судноплавних підприємств саме акціонерні компанії оперували і найбільшими капіталами. Всього, за підрахунками Л.Є. Шепелева, в пароплаванні імперії станом на травень 1914 р. діяло 50 акціонерних товариств із загальним капіталом у 79,5 млн. крб. [573, с.234]. Зокрема, на той час капітал РТПіТ дорівнював 18,6 млн. крб., Товариства Азовського пароплавання – 5 млн., Товариства «Океан» – близько 5 млн., Ространсу – приблизно 4,3 млн. [286, №12, с.50-51]. Про фінансову міць вищезгаданих підприємств свідчить і той факт, що середній капітал акціонерних компаній Росії на той час складав приблизно 2 млн. крб.

Треба звернути увагу, що тогочасне законодавство імперії чітко регламентувало розміри основного капіталу акціонерних товариств, суму якого без дозволу уряду змінювати не дозволялося. Теж саме торкалося і вартості їх цінних паперів. Так, за законом від 21 грудня 1901 р. «Про зміни та доповнення діючих постанов про акціонерні компанії» мінімальний розмір акціонерного капіталу встановлювався в сумі 200 тис. крб., а ціна акцій – у 250 крб. Пізніше ці суми були зменшені, відповідно, до 100 тис. крб. основного капіталу та 100 крб. за одну акцію. Необхідність збереження високої купюри акцій, зазвичай, пояснювалась бажанням захистити населення від біржових спекуляцій та пов'язаних з цим матеріальних втрат. Так, Рада з'їздів представників промисловості і торгівлі вважала випуск акцій навіть у 25 крб. недоречним. Останнє, на думку її членів, могло «залучити до спекуляції занадто широкі і малокультурні верстви населення» [573, с.266].

Внаслідок вищезгаданих вимог законодавства, акціонерні товариства, що діяли в морському транспорті басейну, випускали акції дуже високого номіналу. Так, вартість цінних паперів РТПТ на початку ХХ ст. складала 500 крб., а Російського Східно-Азіатського та Північного товариства – 250. Найменшими за ціною були акції Ространсу та Товариства Азовського пароплавства, які коштували по 100 крб. Таким чином, придбання акцій судноплавних компаній було майже унеможливлено для дрібних службовців, а для робітників виключалося повністю. Це вже не відповідало інтересам судновласників, не даючи їм можливості мобілізувати на ринку вільні дрібні капітали. Недарма на початку ХХ ст. з боку осіб, причетних до комерційного судноплавства, висувалися численні пропозиції щодо необхідності «стати на ґрунт демократизації мореплавних підприємств шляхом допущення для акцій цих підприємств найдрібніших купюр аж до 10 крб.» [565, с.162].

Зазначимо, що «Положення 1836 р. про компанії на акціях», дозволяло існування в імперії виключно іменних акцій, що, в свою чергу, гарантувало російське підданство акціонерів. Останнє пояснювалося небажанням уряду допустити до керівництва акціонерними компаніями іноземців. Лише з часом позиція царизму зазнає змін. Так, в 1890 р. міністерство фінансів внесло пропозицію стосовно дозволу судноплавним товариствам випускати неіменні акції. При цьому уряд керувався метою «розвитку каботажу, щоб відняти в іноземців хоча б частину тих прибутків, які вони отримують від перевезення російських вантажів на своїх суднах». Останнє ж, на його думку, було неможливо без іноземного досвіду і грошей. Пояснюючи свою позицію, міністерство фінансів підкреслювало, що воно «ставить успіх розвитку національного торговельного мореплавства в безпосередню залежність від залучення іноземних капіталів та знань» [272, №203-204, с.29].

Ці дії не зустріли розуміння та викликали різкі зауваження представників націоналістичних сил, правої преси. В 1890 р. на з'їзді російських діячів у галузі технічної і професійної освіти наголошувалося, що цей крок «вб'є мореплавний промисел» у Росії, що в результаті іноземний капітал завоює «морські зносини» [266, №129, с.105]. Разом з тим інші виступаючі відзначали, що для таких побою-

вань не було жодних підстав. Навпаки, «його дозвіл (іноземного капіталу. – О.Ш.) може сильно розвинути російське судноплавство та суднобудування». Отже, треба було допустити іноземні капітали до участі в мореплавних підприємствах під російським прапором. «Іноземні капіталісти, які вкладуть свої гроші в підприємства каботажного плавання, отримують тільки 10-15% з валового прибутку, а інші 85-90%, вжиті на експлуатацію підприємства, залишаються в Росії», – наголошував колишній службовець РТПТ, капітан 1-го рангу М.І.Казі [266, №129, с.107].

Громадські діячі вказували і на той факт, що іноземна конкуренція призведе до зменшення цін на послуги судновласників. «У той час як фрахти на міжнародних морських перевезеннях в останні 20 років зменшилися більш ніж вдвічі, у нас в каботажному плаванні вони навіть дещо підвищилися», – відзначалося на вищезгаданому з'їзді [266, №129, с.106]. Представники Імператорського товариства судноплавства також підкреслювали «малорухомість іменних акцій, у силу чого банки стороняться цих підприємств» [351, с.23].

Врешті-решт, в 1896 р. міністерство фінансів дало згоду випускати акції не тільки іменні, а й на пред'явника. Відповідаючи супротивникам такого рішення, С.Ю. Вітте відзначав, що випуск акцій на пред'явника і, відповідно, залучення в промисловість та транспорт імперії іноземного капіталу, «ще не перетворює підприємство, яке ним користується, в іноземне, тому що закордонні власники акцій у переважній більшості випадків мало цікавляться напрямком дій самого підприємства й турбуються лише про отримання прибутків з тих цінних паперів, які знаходяться в їхньому володінні» [573, с.181]. Більш важливим, на його думку, було питання щодо того, хто буде здійснювати управління тим чи іншим акціонерним товариством.

Відповідно, з другої половини 90-х рр. ХІХ ст., обмеження в акціонерному законодавстві імперії були перенесені на склад керівних органів акціонерних компаній. Тепер статuti товариств, у випадку випуску останніми акцій на пред'явника, повинні були містити положення щодо обов'язкової більшості в складі правління або дирекції російських підданих. Також це означало, що відповідні акціонерні компанії повинні були мати правління і головні контори в межах

імперії. Щодо торговельних домів, то серед засновників останніх хоча б один повинен був бути російським підданим.

Усі вищезгадані зміни в організаційно-правових засадах діяльності компаній на акціях, позначалися і на товариствах, які діяли в морському транспорті Азово-Чорноморського басейну. У листопаді 1896 р., фактично вперше в своїй практиці, міністерство фінансів дозволило Азовському пароплавству здійснювати випуск акцій, які не були іменними. Цей факт у той час викликав неоднозначну реакцію, критику з боку деяких засобів масової інформації. Так, в 1899 р. на ім'я голови Ради із справ торговельного мореплавства надійшла спеціальна записка «Про шкідливе значення випуску акцій на пред'явника мореплавними підприємствами». Йшлося про те, що під виглядом російських товариств, іноземні судновласники тепер де факто «відбивали в російських підприємств роботу в галузі каботажу» [281, №4, с.4].

Подібна думка в той час була досить поширеною серед громадськості країни. На необхідності зберегти особливий шлях розвитку Російської імперії наполягали консерватори на чолі із К. Победоносцевим. Але для С.Ю. Вітте та інших прибічників модернізації країни в урядових колах, «особливість Росії» полягала виключно в її відсталості [374, с.417]. Подолати ж останню можна було тільки за рахунок надходження іноземних капіталів та європейського досвіду.

Відповідно випуск акцій на пред'явника не припинявся. На початку ХХ ст. неіменні акції існували вже в декількох судноплавних компаніях, що займалися підприємництвом у морях Півдня України – Ространсу, Північного товариства, Російського Східно-Азіатського товариства. Разом з тим певною поступкою уряду «борцям» з іноземним впливом стало прийняття закону від 6 червня 1904 р., який зобов'язав пароплавні підприємства мати виключно іменні акції. Цей акт не мав зворотної сили і не визначав терміну переходу компаній з акціями на пред'явника на іменні цінні папери. Він лише передбачав «створення певних мотивів для поступової націоналізації (тобто переходу виключно під російський прапор. – О.Ш.) усього торговельного флоту». Сприяти цьому передбачалося шляхом «поширення пільг лише на судна, які задовольняли закону 1904 р.» [189, арк.3].

Представники великого бізнесу та чиновники МтіПр поставилися до цієї правової норми виключно негативно. На їхню думку, «закон цей, який цілком перешкодив надходженню іноземного капіталу, був, за нестачею російських капіталів, гальмом розвитку торговельного флоту». Водночас вони цілком справедливо відзначали, що «націоналізація, яка досягається цим законом, є уявною, завдяки участі банків у фінансуванні пароплавств», тому що ці банки часто оперували саме іноземними капіталами [189, арк.3].

Так або інакше означений закон фактично нічого не змінив у питаннях власності в торговельному флоті і пароплавні компанії, які мали акції на пред'явника, продовжували здійснювати свою діяльність. Відповідно статутні документи вищезгаданих підприємств містили в собі певні обмеження щодо підданства членів керівних органів. Так, за статутами Азовського пароплавства та Ространсу виконавчі директори цих компаній повинні були мати російське підданство. Статут Північного товариства передбачав, щоб два серед трьох директорів компанії були виключно росіянами, а Російського Східно-Азіатського – встановлював кількість директорів-росіян у три особи (з п'яти) [286, №12, с.50-51]. Водночас зауважимо, що дві вищезгадані компанії фактично діяли на іноземному, відповідно, німецькому та датському капіталі.

Слід відзначити, що в акціонерних компаніях у морському транспорті практично всім розпоряджалися власники контрольних пакетів акцій, які узурпували всю повноту влади. Саме вони формували склад правління та забезпечували проведення необхідних рішень через де-факто вищий орган – загальні збори. Усвідомлюючи це, дрібні акціонери майже ніколи не відвідували збори, справедливо вважаючи, що від їхньої думки там нічого не залежить. Отже, на останні, за визнанням урядовців, з'являлися тільки акціонери «правлячої групи або особи, які отримали акції від цієї ж групи». В результаті, в діяльності акціонерних товариств мали місце численні зловживання, а роль контрольних органів – наглядової ради та ревізійної комісії зводилася до формального затвердження документів, що були підготовлені керівництвом компаній.

Намагаючись подолати цю тенденцію, царизм вдався до заходів, які, з його точки зору, могли активізувати дрібних акціонерів, посилити їх вплив на прийняття рішень. Для цього передбачалося активніше використовувати ревізійні органи товариств, а також підняти значення загальних зборів. Так, за законом від 21 грудня 1901 р., збори акціонерів компанії були повноважними за умови, що на них були б представлені вже не 1/2, як було раніше, а 1/5 частина від загальної кількості акцій. На думку уряду, це примусило б дрібних акціонерів частіше відвідувати засідання вищого органу товариств. Крім того, акціонери, які мали не менш, як 1/5 усіх голосів від репрезентованих на зборах, отримували право вибору одного представника до ревізійної комісії. Згідно з новим законом, органи управління та нагляду також не мали права брати участь у балотуванні звіту, який ними було представлено.

Проте всі ці нововведення не змогли докорінно змінити ситуацію, зокрема, в пароплавних компаніях. В останніх, за словами автора статті «Про бажані зміни в управлінні акціонерними Товариствами» О.Фонтана, всім розпоряджалась «маленька купка спритних ділків» [566, с.15]. В 1909 р. часопис «Русское судоходство» зауважив, що керівництво пароплавних фірм завжди має можливість підбирати бажані йому акціонерні голоси, а звідси, загальні збори компаній – це «іграшка в руках вправних панів, які пробралися до правління» [281, №7, с.122].

Найяскравіше вищезгадані негативні явища можна було спостерігати на прикладі діяльності того ж Руського товариства пароплавства і торгівлі. Зокрема на загальних зборах акціонерів компанії в 1904 р. мала місце ціла низка порушень. Голова зборів М.П. Боткін, він же член правління компанії, за словами пересічних акціонерів, не давав винести на обговорення низку питань. Ігнорувалися також вимоги акціонерів стосовно закритого голосування. Всупереч чинному законодавству в балотуванні звіту правління Руського товариства щодо його діяльності в 1903 р., взяли участь і члени наглядової ради компанії. Отже, на думку багатьох учасників, збори акціонерів РТПіТ були перетворені «на збіговисько, де усіляка ділова промова втрачала своє значення, а виступало єдине бажання, будь що провести під галас та вигуки питання, які намітило Правління» [477, с.7].

Все це викликало обурення акціонерів, які піддали гострій критиці діяльність керівництва. Так, акціонер Ф.К. Фонтон відзначив шкідливі наслідки перебування на посаді голови правління РТПіТ М.М. Суцова. Останній, за його словами, «вживав усі заходи, щоб акціонери не могли мати будь-якого поняття щодо становища справи, в якій вони господарі. Звіти, які склалися під його керівництвом, були вершиною бухгалтерського мистецтва, але не були дзеркалом, в якому відбивалося дійсне становище справи» [476, с.11]. «Як у призначеннях, так і в інших відношеннях, у нас панує не справедливність, а цілковите свавілля»,- підкреслював Фонтон. Але, не дивлячись на усі зауваження стосовно діяльності компанії, її розпорядчих органів, все і надалі тут залишалося по-старому.

Неможливість реально вплинути на хід справ РТПіТ призвела до того, що значна кількість дрібних акціонерів просто ігнорувала роботу загальних зборів товариства. Так, на зборах в 1893 р. були присутні тільки 26 власників акцій, серед яких до того ж було 5 членів правління та 15 членів наглядової ради. В 1896 р. лише 3% присутніх на зборах можна було б дійсно розглядати як незалежних акціонерів. Усі ж інші акції компанії були представлені членами керівних органів [566, с.10]. В 1902 р. на збори з'явилося 49 акціонерів (загальна кількість останніх тоді складала близько 700 чоловік), а в 1904 р. – 67 осіб [375, с.4]. У зв'язку з цим журнал «Русское судоходство» писав, «чим гірше йдуть справи товариства, тим менше з'являється акціонерів на Загальні збори».

Значні недоліки та «численні зловживання» мали місце і в функціонуванні Чорноморсько-Дунайського товариства. Так, Державна Рада в 1898 р. відзначила, що правління компанії «багатьох положень статуту Товариства не дотримувалося, вартість його суден по балансам показувалася вищою за дійсну» і т. п. [365, с.4].

Слід звернути увагу й на ту роль, яку в діяльності акціонерних підприємств в комерційному мореплавстві грали банки. Останні нерідко використовували закладені в них акції клієнтів для участі в справах товариств і проведення, таким чином, вигідних їм рішень або обрання власних представників у керівні органи компаній. Недивлячись на той факт, що міністерство фінансів в 1898 р. заборонило банкам уживати акції, які були у їхньому розпорядженні, для участі в зборах

акціонерів, ця практика й надалі мала місце. Зокрема, велика вага в управлінні справами РТПіТ припадала на банки Петербурзький міжнародний, Петербурзький для зовнішньої торгівлі та інші. В правлінні та раді РТПіТ і Петербурзького міжнародного банку були фактично одні й ті ж особи. Голова правління цього банку М.М. Анциферов одночасно обіймав посаду керівника наглядової ради Руського товариства. Голова правління РТПіТ в 90-х рр. XIX ст. М.І. Жеванов був одним з членів ради того ж банку, а член правління компанії М.М. Суцов – віцепрезидентом банку.

Невипадково, що на загальних зборах Руського товариства в 1896 р., серед репрезентованих там 5160 акцій, 2041 з них належала банкам [566, с.13]. В 1907 р. банки разом володіли 2416 акціями компанії на суму 1.208 тис. крб. Найбільше цінних паперів РТПіТ серед них мали в цей час Петербурзький дисконтний і позичковий банк – 443 акції, Товариство Взаємного Кредиту – 419, Волжсько-Камський – 354 та Петербурзький міжнародний банк – 342 акції [546].

У першій половині 90-х рр. XIX ст. майже повним господарем Ространсу став Російській для зовнішньої торгівлі банк, який мав у своєму розпорядженні 5832 акції компанії на суму в 583.200 крб. Члени керівництва цієї фінансової установи – Д.О. Бенкендорф та А.А. Орлов входили до складу наглядової ради Ространсу [458, с.162]. Напередодні Першої світової війни до проводу компанії належав голова правління Російсько-Азіатського банку, відомий підприємець О.І.Путілов [317, с.315].

Отже, відбувалося зрощення банків із пароплавними підприємствами морського транспорту, що свідчило про виникнення тут нових форм капіталістичної організації притаманних фінансовому капіталу, своєрідних фінансово-промислових груп. Останні справляли визначальний вплив на діяльність торговельного флоту Чорного і Азовського морів. Голос банків «завжди є рішучим», – констатувала тогочасна преса [287, №11, с.23]. Водночас пропозиції рядових акціонерів «залишалися в переважній більшості без уваги і проводилося тільки те, що вигідно банкам», – відзначав на шпальтах «Русского судоходства» М.І. Жанко-

ля. Такий монополізм у прийнятті рішень далеко не завжди позитивно відбивався на розвитку пароплавних компаній Півдня України.

На шляху до покращання діяльності акціонерних товариств у торговельно-му флоті були й інші перепони. Зокрема, платня службовцям найвищого рангу зовсім не залежала від того, наскільки успішно йшли справи компаній, від розміру отриманого дивіденду. Зрозуміло, це аж ніяк не примушувало членів правління та директорів особливо піклуватися питаннями поліпшення показників діяльності підприємств, збільшення прибутковості морських перевезень. Так, директор Чорноморсько-Дунайського пароплавства за статутом товариства отримував певний відсоток у залежності від кількості перевезених пароплавами компанії вантажів, «навіть за відсутністю чистого прибутку від експлуатації» [365, с.7].

Більшість акціонерних підприємств басейну витрачала надзвичайно великі суми на утримання свого управлінського апарату. У РТПТ на це йшло приблизно 5% із загальної суми витрат, у Чорноморсько-Дунайського пароплавства – 7,2%. Руське товариство щорічно сплачувало директору-розпоряднику 33 тис. 737 крб. (пізніше ця сума була зменшена до 18 тис.), що дорівнювало платні міністра. На утримання членів правління та ради компанії кожен рік витрачалось 40 тис. крб., ще 297.302 крб. сплачувалося службовцям агентств [267, №130-131, с.98]. Відповідні цифри в Чорноморсько-Дунайському пароплаванні становили 3600 крб., 1840 крб. та 70.909 крб.

Пропозиції щодо подолання означених недоліків і поживавлення ділової ініціативи акціонерних компаній, які діяли в комерційному флоті Чорного та Азовського морів, неодноразово з'являлися в тогочасній пресі. «Тільки контроль та конкуренція дають можливість вести всіляку справу вигідно», – ще в 1897 р. справедливо зауважив журнал «Русское судоходство» [566, с.41]. З останнім важко не погодитись, звертаючись і до сьогодення України, становища з розвитком приватної ініціативи та підприємництва в нашій державі.

Характеризуючи форми розвитку підприємництва в морському транспорті, слід згадати, що в 1907-1909 рр. судновласники досягли певної консолідації своїх лав, створивши великі територіальні спілки. «Діловий світ намагався знайти влас-

не місце в громадсько-політичному житті країни. Важливу роль в цьому відіграла діяльність... галузевих організацій підприємців», - відзначав російський дослідник М.Баришніков [317, с.13]. Виникнення подібних організацій у комерційному мореплаванні обумовила зацікавленість як одноосібних приватних власників, так і господарів великих пароплавних компаній в спільному обговоренні та найшвидшому вирішенні назрілих питань діяльності торговельного флоту, намагання колективними зусиллями відстоювати свої інтереси перед самодержавством та впливати на політику царизму.

Необхідно відзначити, що в історіографії майже не приділялося уваги питанням організаційного об'єднання судновласників, створення ними на початку ХХ ст. своїх представницьких органів. Лише в статті Я.І. Лівшина згадується факт виникнення в комерційному флоті з'їздів судновласників імперії [440, с.107]. Однак діяльність цих об'єднань, в тому числі з'їзду підприємців Азово-Чорноморського району, в ній не висвітлюється. До того ж радянська історична література зазвичай розглядала виникнення представницьких організацій підприємців імперії виключно в якості «бойових штабів контрреволюційної буржуазії», головним чином з точки зору їхньої антиробітничої політики [502, с.19]. Інші напрямки їх діяльності фактично ігнорувалися

Зазначимо, ще 20 квітня 1906 р. представники деяких судноплавних підприємств запропонували створити організацію, яка б об'єднувала інтереси всіх російських судновласників. У результаті Микола II 31 січня 1907 р. затвердив «Положення про з'їзди судновласників». Останні створювалися з метою «з'ясування загальних та місцевих потреб російської судноплавної промисловості, для розробки заходів, спрямованих на її розквіт». І вже в лютому 1908 р. в столиці імперії відбувся загальний з'їзд діячів у царині торговельного мореплавання [501, с.1]. Однак це була досить елітарна організація. Її членами могли бути лише судновласники, які володіли майном на суму не менш як 150 тис. крб.

Пізніше, в грудні 1908 р., МТіПр ухвалило «Положення про порайонні з'їзди судновласників». Їхнє завдання уряд вбачав в «об'єднанні судновласників для правильного з'ясування та раціонального захисту інтересів торговельного мо-

реплавства..., для того, щоб давати компетентні висновки... стосовно найважливіших питань місцевих потреб» [554, с.5]. На підставі Положення протягом 10–20 серпня 1909 р. в Одесі пройшов перший з'їзд судновласників Чорноморсько-Азовського району. Відбувався він в приміщенні купецької біржі. Членський внесок для його учасників складав 75 крб. на рік. Зрештою участь у з'їзді взяли підприємці, які володіли приблизно 40 % всього парового флоту імперії, а також окремі представники царської бюрократії, зокрема начальник одеського порту В.В. Давидов, начальник училища торговельного мореплавства тощо. Всього 27 осіб [555, с.1].

Головуючий на з'їзді П.Регір у вступній промові визначив основне завдання об'єднання, яке щойно утворилося – «допомогти загальноросійській організації розробити вірну мореплавну програму» [551]. У подальший час відбулося ще декілька подібних з'їздів. Так, з 27 вересня по 4 жовтня 1910 р. працював другий з'їзд діячів комерційного судноплавства Чорного та Азовського морів, 7-10 жовтня 1912 р. – третій, 25-27 вересня 1915 р. в Одесі відбувся четвертий порайонний з'їзд.

У той період було створено і постійно діючий орган вищезгаданих з'їздів – Комітет. До його складу ввійшли судновласники Азово-Чорноморського басейну Ф.Т. Звороно та І.О. Островський, директор РТПіТ А.К. Тимрот, представник товариства «Океан» Б.П. Марков і «Пароплавства І.М.Рабіновича» – Г.М. Марголін. Головою Комітету було обрано П.П. Регіра [555, с.1]. Протягом року, до часу проведення в 1910 р. II з'їзду, цей Комітет провів 12 засідань.

Отже, підприємництво в царині торговельного мореплавства на Чорному та Азовському морях поступово набирало все більших обертів, сприяючи розвитку ринкових відносин в Україні, процесам промислової модернізації. Водночас треба відзначити, що значна частина ділових кіл країни, зокрема українських губерній все ще з недовірою та певним упередженням ставилася до комерційних операцій в морському транспорті. Як підкреслювали тогочасні автори, «для багатьох морські торговельні підприємства ще залишаються «тёмной водой во облацех» і їм більше та ближче знайома звичайна фабрично-заводська справа» [273, с.41]. Крім того

чимало представників торговельного капіталу не влаштовував той факт, що діяльність у комерційному мореплаванні не обіцяла з їхньої точки зору «швидких та великих баришів». Тоді як у металургійній промисловості або в гірничозаводській справі прибуток підприємця складав до 20%.

Все це дало підстави царським урядовцям констатувати недостатньо «інтенсивний інтерес до морського комерційного флоту... широкого загалу» [281, №4, с.161]. Намагаючись подолати згадану тенденцію та посилити комерційну активність у цій галузі, царизм в 1914 р. запропонував дати урядові гарантії «по облігаціям пароплавних підприємств». Але і цей крок помітно не вплинув на обивателів імперії, які побоювалися ризикнути грішми за для участі в не дуже їм знайомій, і до того ж, як вони вважали, ризикованій справі. «Широкий загал активній участі в справах, які приносять навіть безсумнівну вигоду, віддає перевагу більш спокійному внеску капіталів до ощадних кас..., який дає 5% прибутку щорічно», – зазначав журнал «Русское судоходство» [373, с.24].

Цілком вірогідно, що на шляху залучення до підприємництва в торговельному флоті нових людей та капіталів були і суто психологічні причини. Зауважимо, що соціальне становище прошарку підприємців, які займалися комерційним мореплаванням, як і всієї буржуазії царської Росії, було досить двозначним. Їх називали носіями прогресу і водночас експлуататорами. Не тільки в робітників, а й серед інтелігенції і навіть царської бюрократії часто переважав не тільки критичний, а й відверто недоброзичливий погляд на підприємницьку діяльність. Так, автор історико-біографічного довідника «Діловий світ Росії» М. Баришніков звертав увагу на соціальну «неповноцінність» підприємців в Російській імперії, «відсутність можливості отримати громадське визнання своїми діловими успіхами», «відверте небажання влади бачити в них самостійну політичну силу» [317, с.12-13]. Зрештою, за свідченням сучасників, «на промисловців російська публіка дивилася як на оббирачів населення» [330, с.32].

Можна погодитись із думкою Т.І. Лазанської, що таке «критично-негативне сприйняття образу капіталіста-підприємця спричинила в значній мірі тогочасна історична реальність. Незавершеність процесу первісного нагромадження капіта-

лів, який химерно переплітався у другій половині ХІХ ст. з методами уже буржуазного накопичення, породжував серед новонародженої буржуазії непомірну тягу до збагачення, нерозбірливість у засобах його досягнення, обмеженість інтересів, деспотизм і невігластво» [427, с.114-115]. До цього слід додати, що у свідомості багатьох в той час ще переважало негативне ставлення до накопичення, яке не було пов'язано із працею на землі, а звідси – і до заповзятливості окремих осіб. Все це надзвичайно ускладнювало процес становлення капіталістичного суспільства в Україні та Росії.

Що ж являла собою така група буржуазії, як судновласники Азово-Чорноморського басейну? Питання джерел її формування, чисельності та складу, ще не знайшли достатньо повного висвітлення в історіографії. Теж саме стосується і рис, які відрізняли її погляди та поведінку. Авжеж, з точки зору дисертанта, здається важливим з'ясувати ставлення керівників пароплавних підприємств та одноосібних власників до царського режиму, рівень їх національної свідомості, ділової активності та заповзятливості, визначити моральні якості, участь в громадському житті. Зрештою аналіз менталітету судновласників є передумовою усвідомлення рушійних чинників їх поведінки, зокрема, політики підприємців з робітничого питання.

Треба відзначити, що дати узагальнену характеристику цієї групі підприємців вельми не просто. Остання була досить різномірною за своїм соціальним становищем. Тут були представники купецького капіталу і почесні громадяни, дворяни і чиновники, представники інтелігенції, міщани та селяни. До того ж соціальний склад приватних власників у паровому флоті та вітрильному судноплаванні суттєво відрізнявся. Так, серед власників парових суден представників селянської верстви населення були лише одиниці. Подібне явище багато в чому визначала неабияка вартість пароплавів (останні коштували від 100 тис. до 1 млн. крб.), придбати які, на відміну від вітрильників, переважній більшості селян було майже неможливо.

Помітні відмінності щодо складу учасників, особливостей їхньої поведінки та психології мали місце і в різних за формою пароплавних підприємствах, зокре-

ма, серед керівного персоналу акціонерних товариств (складався з директорів, членів правлінь і рад компаній) та одноосібних власників. Зокрема, як відзначав Ю.Коновалов, створенню судноплавних акціонерних товариств віддавали перевагу торговельно-промислові та фінансові кола центральних (Московського, Петербурзького) районів Російської імперії [410, с.103]. Разом з тим з ініціативою організації торговельних домів та одноосібних пароплавних підприємств частіш за все виступали підприємці міст і селищ узбережжя Чорного та Азовського морів.

Стан джерел дозволяє більш-менш повно описати групу судовласників, яка була причетна до діяльності акціонерних структур в комерційному мореплаванні Півдня України. Зауважимо, серед менеджменту компаній, які діяли в морському транспорті басейну, було багато чиновників різних міністерств. Акціонерні та пайові товариства охоче пропонували керівні посади особам, які перебували на державній службі, намагаючись, таким чином послугуватися їхніми зв'язками, знанням петербурзького світу, близькістю до урядових кіл. Як відзначав у своїй монографії американський історик Л. Кехен, «приватні фірми приваблювали впливових посадових осіб неймовірними сумами з метою використати їх офіційні зв'язки та знання методів, необхідних для отримання урядових субсидій» [610, р.161]. Мабуть не випадково керівні органи акціонерних компаній, які діяли в Азово-Чорноморському басейні, частіш за все створювались саме в столиці імперії. Так, І.Ф. Гіндін звертав увагу на той факт, що «великі акціонерні підприємства важкої промисловості, річкового та морського транспорту, незалежно від їхнього територіального місцезнаходження, засновувались у Петербурзі» [337, №2, с.65].

Щоправда з 1884 р. участь вищих державних службовців в управлінні справами приватних компаній обмежувалась, а сумісництво прямо заборонялося для чинів перших трьох класів таблиці про ранги. Для інших чиновників це залежало від дозволу керівництва у кожному конкретному випадку. Але все це не зупиняло бажаючих отримати додатковий прибуток. З 90-х рр. XIX ст. почастишали випадки переходу провідних чиновників до правлінь великих підприємств та банків. Так, членом ради Ространсу був виходець з відомого німецького роду, дійсний статський радник і камер-юнкер, у минулому секретар російського посольства в

Берліні, Дмитро Бенкендорф [458, с.162]. Засновником Північного товариства у 1900 р. став таємний радник В.М. Рейтц [561, с.1]. Напередодні світової війни посаду голови правління Російського Східно-Азіатського пароплавства обійняв колишній міністр торгівлі і промисловості В.І. Тимірязєв.

Входили до вищого керівництва пароплавних компаній і особи, які безпосередньо належали до імператорського двору або підтримували зв'язки з царськими фаворитами. Так, головою правління Ространсу на час початку Першої світової був відомий біржовий маклер І.П. Манус, який мав тісні контакти з сумнозвісним Григорієм Распутіним [478, с.479]. В цей же період до складу правління РТПіТ входив К.Д. Нілов – адмірал, флаг-капітан імператора, який відносився до найближчого оточення Миколи II [317, с.321].

Значний відсоток управляючих становили також представники царського генералітету, вищі військово-морські чини. Так, директорами РТПіТ були адмірали М.А. Аркас та М.М. Чихачьов, а головою правління цієї ж компанії тривалий час перебував генерал-лейтенант М.І. Жеванов. Функції директора Азовського пароплавства у 90-ті рр. XIX ст. виконував контр-адмірал А.В. Житков. На початку XX ст. управляючим Російсько-Дунайського пароплавства перебував генерал-майор М.В. Черкасов.

Серед керівництва компаній, особливо їхніх управляючих-розпорядників, було й чимало в минулому капітанів великих пароплавів. Так, директорами Руського товариства у різні часи були колишні капітани О.Л. Радлов, М.А. Ржевуський та І.Є. Жирар. Посаду директора Чорноморсько-Дунайського товариства в 90-ті рр. XIX ст. обіймав капітан С.Туркул [364, с.7]. У цьому випадку, без сумніву, учасники акціонерних товариств намагалися використати технічні знання, неабиякий практичний досвід вищезгаданих осіб у сфері торговельного мореплавства.

Відзначимо, що для верхівки керівництва пароплавних товариств було характерним тяжіння до стабільності, намагання ретельно зважити всі плюси та мінуси прийняття відповідних рішень, бажання звести ризик до мінімуму, врахувати всі фактори, що впливали на кон'юнктуру ринку на тривалу перспективу. Всі ці, багато в чому позитивні якості, в поведінці управляючого персоналу фірм, інколи

переходили всі припустимі межі і перетворювалися, зокрема в діяльності РТПіТ товариства, на відверту ділову пасивність. Журнал «Русское судоходство» неодноразово відзначав консерватизм поглядів багатьох керівників та акціонерів компанії, які «наполягали єдине на ощадливості та економії» [281, №3, с.79]. В свою чергу преса міст чорноморського узбережжя цілком слушно писала, що Руське товариство пароплавства «довго йшло шляхом рутини та виключного накопичення матеріального достатку» [268, №161, с.130]. Недолік ділової ініціативи в керівництві товариства, його пасивність підкреслювали і представники самої компанії. Так, член ради РТПіТ М.Ржевуський в 1904 р. відзначав: «Самостійно Руське товариство не йде шляхом пошуку нових ринків, заснування нових ліній і тільки тоді кидається на них, коли яка-небудь більш заповзятлива особа або товариство перебирають на себе ініціативу» [366, с.15].

Вищезгадані особливості соціальної поведінки були притаманні і менеджменту багатьох інших судноплавних підприємств. Невипадково, що в своєму поданні до Державної думи в лютому 1911 р. міністр торгівлі і промисловості Тимашов звертав увагу на «слабо розвинутий в нашій морехідній промисловості дух заповзятливості» [182, арк.65]. Останнє пояснювалось тим, що через своє соціальне становище, особливості виховання, більшість представників дворянства, чиновників та офіцерів, які складали управлінський персонал судноплавних фірм, не мали достатніх навичок підприємницької діяльності, необхідних ділових якостей для роботи в комерційному мореплавстві.

З іншого боку, для управлінців деяких акціонерних компаній було притаманне прагнення використати своє керівне становище для особистого збагачення. Тогочасна преса не раз відзначала увагу, що члени правління залишались «безконтрольними і безвідповідальними розпорядниками всієї справи», які неодноразово вирішували власні питання за рахунок товариства. Внаслідок цього, на думку авторів «Русского судоходства», в діяльності судноплавних підприємств були «не тільки зовсім непродуктивні витрати, але й прямі зловживання» [566, с.15].

Відзначимо і певну відсутність почуття соціальної відповідальності членів правлінь окремих великих судноплавних компаній, коли намагання отримати

якомога більший зиск нерідко переважувало громадські потреби, інтереси держави. Так, в 1892 р., коли країна потерпала від нестачі продовольства, обурення громадськості викликала відмова керівництва Руського товариства пароплавства, везти хліб у голодуючі губернії за зниженими розцінками [270, №183, с.120].

Звичайно, згадане було притаманне далеко не всім пароплавним підприємствам, які діяли в Азово-Чорноморському басейні. Керівництво Ространсу, Добровольного флоту та Азовського пароплавства намагалося привабити до себе клієнтів якісним обслуговуванням та досить низькими цінами за проїзд і фрахт вантажів. Наприклад, на суднах Ространсу пільгами за проїзд, які становили до 50% вартості квитка, користувалися учні та екскурсанти. В тому ж Добровольному флоті, в порівнянні з іншими фірмами, відносно кращим було і становище судноробітників. Останнє не заважало цьому підприємству працювати з чималим прибутком. Багато в чому саме зусилля цих пароплавних компаній та управлінського персоналу обумовили швидке зростання торгівлі та розквіт міст і селищ чорноморського узбережжя, економічне піднесення регіону.

Серед одноосібних власників та власників торговельних домів у паровому флоті беззаперечно переважало гільдійське купецтво приморських міст – Одеси, Херсону, Керчі, Маріуполя, Таганрога, Ростова-на-Дону. За даними Л.Г. Мельника, у 90-ті рр. XIX ст. представникам торговельної буржуазії належало більше 2/3 парових суден, тоді як дворянам і чиновникам – 12,3%, міщанам – 8,8%, селянам – лише 0,2% [448, с.179]. Цю ситуацію визначав той факт, що саме купці як правило, мали практичний досвід у сфері торгівлі, з більшим або меншим успіхом орієнтувалися в господарській кон'юнктурі ринку, володіли, врешті-решт, чималими грошми. Так, капітал судноплавної фірми братів Анатра оцінювався більш ніж у 10 млн. крб. [424, с.73]. А пароплавне підприємство З.Ашкеназі мало основний капітал у 1,5 млн. крб.

Часто торговельним мореплавством починали займатися вуглепромисловці, власники шахт Донбасу. Серед останніх можна згадати почесного громадянина, вихідця з козацтва І.С. Кошкіна. Наприкінці XIX ст. він сформував флотилію з 6 суден, які транспортували вугілля з Маріуполя до портів Азово-Чорноморського

басейну. Помітний слід у комерційному судноплаванні басейну на початку ХХ ст. залишив син колишнього пастуха, а потім вуглепромисловця, мільйонер, почесний громадянин І.Я. Древицький, який мав у своєму розпорядженні 12 парових суден. До занять мореплаванням часто вдавалися і торговельні дома, які експортували зерно як фірма Ф.Франгопуло і Ф.Феофані.

Іншими соціальними групами, за рахунок яких рекрутувався склад одноосібних судновласників басейну, були поміщики та чиновництво. Але їхня частка поступово скорочувалася, що пояснювалося труднощами адаптації до нових соціально-економічних умов життя, браком комерційних здібностей. У результаті останні прагнули до участі в таких формах підприємництва в торговельному флоті, які б не вимагали при цьому особистої участі. Однак були з цього і виключення.

Помітний слід в історії комерційного судноплавання регіону залишила представниця родини обрусілих німців, вдова колежського асесора С.Б. Фальц-Фейн. Уродженка Катеринослава Софія Богданівна Кнауф (1835-1919 рр.), уклавши в 1863 р. шлюб із Е.Фальц-Фейном, активно займалася підприємницькою діяльністю. Як згадували сучасники, вона «відрізнялася не тільки виключним умом, але й ядро вираженим честолюбством» [225, с.164]. Мешкаючи в с. Преображенське Таврійської губернії в 1897 р. фактично заснувала порт Хорли, через який проходило чимало вантажів до Одеси, Херсона, Миколаїва, Севастополя, а також за кордон. Так, в 1907 р. звідси було відправлено в Англію, Грецію, Голландію, Італію та Німеччину 2,2 млн. пудів вантажу, головним чином зерна. А в 1913 р. вантажообіг порту вже склав 6,3 млн. пудів [459, с.199].

Уроджена Софія Кнауф стала також власницею «Південно Російського товариства пароплавання «Фальц-Фейн». Як відзначав у спогадах В.Фальц-Фейн, підсумком її «різнобічної та цілеспрямованої діяльності стало заснування пароплавання. Воно мало власні вантажні і пасажирські пароплави, декілька буксирів» [225, с.164]. Зокрема пароплав під назвою «Софія» ходив між Одесою, Скадовськом та Хорлами, приносячи за кожен рейс чималий прибуток [126, арк.2-3].

З кінця XIX ст. до лав підприємців, які займалися торговельним мореплаванням, посилився приплив представників інтелігенції та колишніх судноводіїв – штурманів і капітанів комерційного флоту. Високий рівень фахової підготовки, технічні знання об'єктивно створювали підґрунтя для їхнього залучення в цю галузь економіки. Серед судновласників, представників цих верств населення станом на 1910 р. можна назвати петербурзького інженера А.Бунге та ростовського інженера С.І. Панченка, архітектора з Таганрога А.Г. Емеріка, штурманів І. Романенка з Одеси і Г.Кралеви́ча з Бердянська, капітанів 1-го розряду А.Н. Камбані з Маріуполя та Я.Козенкраніуса з Новоросійська, а також кандидатів права А. Чернікова і М.С. Абрамовича [307, с.1-67]. В той же час питома вага інтелігенції серед судновласників басейну за весь період, що досліджується, залишалася незначною.

Головними рисами соціальної поведінки одноосібних власників або власників торговельних домів у торговельному флоті, і перш за все серед тих, що походили з представників купецького стану або почесних громадян, були енергійність, висока трудова активність, обачливість у справах та ініціативність, чіпкий розум та наполегливість у досягненні мети. Наприклад, як відзначав начальник ростовського порту, з перших кроків пароплавної діяльності судновласника Древицького, «тобто коли Руське товариство пароплавання і торгівлі було конкурентом його (Древицького. – О.Ш.) підприємства, він хоча і зазнав збитків, але все ж не схотів кинути справу, яку він розпочав» [179, арк.118].

Деякі судновласники басейну усвідомлювали свою відповідальність перед суспільством, яка матеріалізувалася в меценатстві, їх службі на громадських посадах. Так, чимало уваги благочинній діяльності приділяла Софія Фальц-Фейн, заснувавши для потреб службовців села Преображенське споживче товариство. Судновласник, купець першої гільдії Д.О. Хараджаєв на будівництво лікарні в рідному місті Маріуполі пожертвував 30 тис. крб. Значну суму грошей він виділив і на створення протитуберкульозного санаторію, а також постійну фінансову допомогу надавав маріупольській міській гімназії, «протягом 30 років був її почесним піклувальником» [531, с.192].

Брали судновласники участь і в громадському житті міст Півдня України. Так, купець першої гільдії П.П. Регір певний час виконував функції голови одеського біржового комітету, а судновласник М.С. Рабінович очолював біржовий комітет Херсону [313, с.129]. Вищезгаданого Д.О. Хараджаєва в 1910 р. було обрано головою біржового комітету Маріуполя. Водночас він виконував функції «гласного міської думи, повітового та губерньського земських зборів..., обирався почесним мировим суддею..., головою товариства допомоги бідним» [531, с.192]. В свою чергу судновласник З.Є. Ашкеназі на початку ХХ ст. був членом комітету торгівлі та мануфактур Одеси, а також входив до складу міської комісії з питань надання допомоги [547, с.V-VIII]. Він же в 1914 р. працював у складі організаційної комісії зі скликання в Одесі II з'їзду представників промисловості і торгівлі Півдня Росії [558, с.42]. Виборним від одеського купецького стану був А.А. Трапані [547, с.V-VIII]. Разом з тим рівень громадсько-політичної активності більшості судновласників не можна не визнати недостатнім. Усвідомлення ними взаємозв'язку між своїм і суспільним багатством, долею країни в цілому ще не відбулося. Не виявляли вони особливого інтересу і до діяльності партій, були політично в'ялими та апатичними.

Характеризуючи моральне обличчя тогочасних підприємців у комерційному мореплаванні басейну слід вказати і на пристрасть багатьох приватних власників до збагачення, коли гроші для них цілком заступали все інше, намагання будь-якими засобами отримати більший прибуток, до того ж у найкоротші строки. Так, коли підприємці Західної Європи вважали за нормальне працювати з прибутком у 6-7%, судновласників Російської імперії такий зиск не влаштовував. «Жоден середній капіталіст не погодиться використати свій капітал на таку справу, яка дає не більше 7%», – писав один з авторів «Русского судоходства» [283, №7, с.73].

Останнє призводило до того, що значна частина новоутворених фірм, які діяли в торговельному флоті басейну, використовувала, як вже відзначалося вище, фізично та морально застарілі пароплави, придбані за невелику ціну на Заході, що давало можливість отримати зайвий прибуток. Наявність подібних суден ставила під загрозу безпеку морських перевезень. Але на останнє судновласники воліли не

звертати уваги, особливо якщо зважити на те, що вантаж, який транспортувався морським шляхом, зазвичай було застраховано. «Їм рішуче немає ніякого діла до людського життя...– наприкінці ХІХ ст. наголошував часопис Імператорського товариства судноплавства. – В них переважає виключне прагнення до дивідендів, вигод, баришів» [268, №154, с.24-25].

Можна згадати і такі якості, притаманні деяким ділкам торговельного капіталу, як зневажливе, презирливе ставлення до простого люду. Так, представник МТіПр зазначав, що на пароплавах вищезгаданого І. Древицького чорнороби і косарі розміщувалися просто на палубі, до того ж у страшенній скупченості. Однак сам підприємець вважав це цілком прийнятним та нормальним. «Для них іншого і не треба», – наголошував він [181, арк.55 зв.].

Отже, треба відзначити соціальний егоїзм багатьох підприємців. Недаремно в 1909 р. український громадський діяч, публіцист, у майбутньому член Центральної Ради Ф.Матушевський у своїх листах підкреслював, що «наші українські капіталісти-багатирі» байдужі до сучасних національних потреб українського народу, «до справ щоденного нашого життя» [446, с.43]. Разом з тим автор дисертації вважає, що судновласникам, етнічним українцям, все-таки був притаманний певний рівень національної свідомості. Про це, на наш погляд, свідчать ті назви, які вони давали своїм пароплавам. Наприклад, судно дворянина А. Педашенка називалося «Тарас Бульба», а пароплав фірми І. Коваленка носив ім'я Тараса Шевченка.

Необхідно також звернути увагу на ставлення судновласників до існуючого режиму, царського уряду. Не підлягає сумніву, що за ідейними переконаннями ці люди частіш за все дотримувалися консервативних поглядів (особливо вихідці з дворянського середовища), були прибічниками монархічного ладу, розглядали політичну стабільність в державі, як запоруку успішності своєї підприємницької діяльності. Водночас можна констатувати, що взаємовідносини влади та судновласників регіону були далекі від ідеальних. В історіографії визнана теза щодо відсутності збігу інтересів самодержавства та буржуазії в країні на початку ХХ ст., особливо стосовно відсутності свободи підприємницької діяльності, яка регламе-

нтувалася державою. Це ж стосувалося і ситуації в морському транспорті. Судновласники неодноразово скаржилися на адміністративне свавілля з боку владних структур, невизначений правовий статус підприємця, недосконале торговельно-промислове законодавство тощо. Інколи невдоволення викликала і поведінка вищих посадових осіб, не виключаючи і особи імператора. Наприклад, група підприємців у своєму зверненні в МТіПр в 1907 р. відкрито висловила негативне ставлення до царського указу від 1906 р. щодо можливості страйків судноробітників, зробивши це у досить неповажній формі, називаючи його нікуди не гідним [197, арк.267].

В той же час керівники окремих пароплавних товариств були відносно близькі до урядових кіл і часто співробітничали із царизмом. Отже, спостерігалася бажання судновласників набути свободу від урядового втручання в свої справи і водночас мати сприяння з боку влади, урвати собі якусь частку з субсидій та премій, які виділялися на підтримку вітчизняного торговельного мореплавства. Це пояснюється, перш за все, загальними умовами торговельно-промислової діяльності в імперії за період існування самодержавства, коли успіхи підприємництва багато в чому залежали не від становища на ринку товарів чи сировини, а від можливості отримати фінансову допомогу від царизму. Даючи оцінку суперечливої ситуації, яка існувала на той час щодо розвитку бізнесу, російський дослідник І.Яковенко слушно зазначав: «Капітал та нові верстви суспільства (підприємці. – О.Ш.), з одного боку, потребували постійного патронажу, з іншого – задихалися в мертвою обіймах влади» [606, с.177].

Слід відзначити, що заняття торговельним мореплавством, як наголошували представники МТіПр, вимагало великого досвіду та «вміння пристосовуватися до умов часу та місця», «обізнаності відносно стану обслуговуваних ринків» та «спеціальних технічних знань» [185, арк.5 зв.]. Але цих якостей вистачало далеко не всім. Так, в 1907 р. Ю.В. Руммель відзначав, що часто «наші капіталісти... бралися за справу, не маючи достатнього поняття про ведення подібного роду підприємств», погано знали «умови морської торгівлі», що призводило до «багатьох помилок та невдач» [527, с.28]. Зрештою значна частина власників торговельних

домів та одноосібних власників на початку ХХ ст., так і не зумівши витримати конкуренції з боку великих пароплавних товариств, після кількох років важкої боротьби розорилася. «Всі ці дрібні підприємства, які виникали цілком випадково, також випадково і загинули, як від невмілого керування справою, так і від технічної відсталості пароплавів...», – відзначалося в доповіді у Відділ торговельного мореплавства в 1911 р. [181, арк.80].

Динаміку змін, які відбувалися в соціальному складі приватних власників у паровому флоті басейну наприкінці ХІХ - початку ХХ ст. ілюструє табл. 2.4.

Таблиця 2.4*

Соціальний склад судновласників басейну

Групи підприємців	Кількість судновласників (у процентах)	
	1899 р.	1910 р.
Купці та почесні громадяни	48 (65,8)	53 (52)
Дворяни та чиновники	9 (12,3)	10 (9,8)
Інтелігенція, судноводії	4 (5,5)	14 (13,7)
Міщани	7 (9,6)	22 (21,6)
Селяни	1 (1,4)	3 (2,9)
Не встановлено	4 (5,5)	–
Всього	73 (100)	102 (100)

Таким чином, за нашими ж підрахунками, протягом одинадцяти років загальна кількість одноосібних власників або власників торговельних домів у паровому флоті помітно зросла, з 73 до 102 осіб. Водночас певні зміни відбуваються в співвідношенні різних соціальних груп всередині цього прошарку підприємців Півдня України. Так, частка купців та почесних громадян серед окремих приватних власників та співвласників к 1910 р. у порівнянні із кінцем ХІХ ст. дещо зменшується, хоча останні все одно становили більше половини від усіх підприємців у торговельному флоті. Останнє можна пояснити тим, що в той період підприємницька діяльність в Російській імперії вже не пов'язувалася з належністю особи до купецької гільдії.

Примітка. Складена на підставі даних: 306; 307.

Відповідно збільшується відсоток судновласників серед інших соціальних груп та станів населення. Так, найпомітніше зросла кількість судновласників з міщанського середовища (на 12%), що свідчило про те, що процес накопичення грошей і в цій верстві населення проходив досить активно. Це ж стосується вихідців з інтелігенції та судноводіїв, чисельність яких збільшується на 8,2%. Разом з тим, як свідчать дані таблиці, відсоток дворян та чиновників скорочується на 2,5%. Як і раніше, вкрай мало серед окремих приватних власників пароплавів було вихідців з селянського середовища.

Серед одноосібних власників у комерційному флоті була досить помітною частка жінок. Останні в 1899 р. становили 6,9% від усіх підприємців басейну і володіли приблизно 12% пароплавів. Головним чином, жінки-підприємці належали до купецького або дворянського стану. На початку ХХ ст. відсоток жінок, які займалися комерційним судноплаством дещо зріс і вже становив 8,8% від загальної кількості власників [306].

Що стосується географії розселення окремих приватних власників та співвласників у паровому флоті, то переважна більшість з них мешкала в причорноморських та приазовських містах. Зокрема, наприкінці ХІХ ст. 56,4% усіх судновласників проживала в Україні. В тому числі, 16,4% з них було зосереджено в Херсоні, 14,6% – Одесі, 9,1% – Керчі, 7,3% – в Маріуполі. Серед неукраїнських міст перед вели Ростов та Таганрог. З часом (1910 р.) кількість судновласників, які проживали в південноукраїнських губерніях – Херсонській, Таврійській та Катеринославській, зростає до 62%. Зокрема, в Одесі в цей період мешкало, за нашими даними, 15,7% підприємців, а в Херсоні – 12,7%.

Слід відзначити, що соціальний склад власників у вітрильному суднопластві мав свої суттєві відмінності. Головним чином цим займалися міщани та селяни. Так, в одне з основних джерел формування складу власників вітрильних суден у пореформений час перетворилося селянство з сіл та селищ Нижнього Дніпра. За спогадами сучасника мешканці села Прогної «займалися, головним чином... судноплаством» [391, с.390]. Теж саме стосувалося і населення сіл Казачі Лагері, Збур'євка, Гола Пристань тощо. «Каботажний промисел служить джерелом існу-

вання численного контингенту прирічкових жителів», – писала наприкінці XIX ст. херсонська газета «Юг» [293].

Природно для цього треба було мати досить значний як для селян початковий капітал, декілька тисяч крб. Такі гроші були в не багатьох. У результаті поширюється так зване «товариське» судновласництво: два-три, а то і більше господарів, на одно або декілька суден. Слід також відзначити, що господарі вітрильників часто виконували функції шкіперів на своїх суднах [127, арк.7, 10, 14, 15, 19, 26, 30, 38, 43, 46, 50, 55, 57, 64]. Отже, частина селянства, а також заможних міщан регіону купувала судна та перетворювалась на дрібних судохазяїв. За даними З.В. Першиної та Ю.П. Коновалова, селяни-судновласники станом на 1 січня 1880 р. тримали в руках 21% вітрильних суден басейну. Біля 44% усіх суден належали міщанам [486, с.93].

Подібні ж процеси формуванні прошарку судновласників спостерігалися і наприкінці XIX ст. На підставі даних, які містяться в статистичному виданні «Російській торговельний флот. Список суден на 1 січня 1899 р.», автором зроблені підрахунки щодо кількісного та соціального складу власників вітрильників, географії їхнього розселення, статі [306, с.72-234]. Так, більшість господарів вітрильних суден, як і в попередній період, були дрібними власниками і мали лише 1-2 вітрильника. Станом на 1899 р. на 565 судновласників припадало 668 вітрильників, тобто в середньому 1,2 судна на одну особу.

В той же час деякі власники, головним чином представники купецького стану, володіли 4-5 вітрильними суднами або й більше. Зокрема, в цей час більш всього вітрильників мали в своєму розпорядженні ростовські купці Феофані, які володіли 12 суднами. По п'ять вітрильних суден мали олешківський купець Балков, ростовські 2-ї гільдії купці В. і М. Полякови, по чотири вітрильника – таганрозький 1-ї гільдії купець Д. Негропonte, керченський 2-ї гільдії купець А. Зворонно, феодосійській 1-ї гільдії купець Г. Дуранте.

Чимало вітрильників належало і окремим представникам міщанства. Так, власниками п'яти суден були бердянський міщанин К. Папуца, керченській міщанин А.Ф. Порчеллі, очаківській міщанин І. Мироненко. Серед вихідців з селянсь-

кого середовища найбільше вітрильників, чотири, мав селянин Голої Пристані М.Тесленко. Три судна належали мешканцю села Прогної Г. Оводовському. В цілому, наприкінці XIX ст., за нашими даними 50,5% вітрильних суден тримали в своїх руках вихідці з міщанського середовища, 28% – припадало на частку селян, 18,9% – належали купцям та почесним громадянам, 1,7% – інтелігенції, 0,9% – дворянам та чиновникам.

Слід згадати, що справа підприємництва у вітрильному судноплаванні не обходила і жіноцтво, яке виявляло чималу заповзятливість в цьому питанні. Зокрема, 9,6% від загального числа судновласників у вітрильному флоті в той період становили саме жінки. Були вони і серед найбільш заможних власників басейну. Так, бердянська міщанка Г.І. Кралевиц, миколаївські міщанки Н. Шапошнікова та П.Плис володіли п'ятьма вітрильниками, чотири судна були в євпаторійської купчихи Є. Муссурі.

Якщо зважити на географію розселення власників вітрильників басейну, то найбільша кількість походила з міст чорноморського та азовського узбережжя, а також селищ і сіл пониззя Дніпра. В тому числі 110 судновласників походило з селища Олешки Дніпровського повіту Таврійської губернії, 59 – з Керчі, 53 – із села Збур'євка, 51 – з Голої Пристані, 43 – з Очаківа, 35 – з Херсону тощо.

Наприкінці XIX - початку XX ст. вітрильне судноплавання переживало глибоку кризу, що призводило до банкрутства багатьох дрібних судохазяїв. «Розвиток парового флоту та посилення конкуренція між паропластовласниками остаточно добила вітрильник, доводячи фрахти до межі дешевизни, – писала в 1911 р. газета «Черноморский портовый вестник». – І ось, вчорашній шкіпер, власник шхуни з усім своїм екіпажем стає в лави матросів» [292, №89, 12 юня]. Але, не дивлячись на це, лави приватних власників у вітрильному судноплаванні не тільки не зменшувалися, а й навіть зростали, склавши, за нашими підрахунками, в 1910 р., 681 особу. В цей час, за підрахунками автора, 44,8% вітрильних суден тримали в своїх руках вихідці з міщанського середовища, 43,6% – припадало на частку селян, 6,3% – належали купцям та почесним громадянам, 4,7% – представникам інтелігенції та судноводіям, 0,6% – дворянам та чиновникам [298, с.100-293].

Таким чином, за період з 1899 р. частка суден, якою володіли селяни збільшилася на 15,6%, що свідчило про посилення процесу накопичення грошей не тільки серед селянської верхівки, але й у середняків. Помітно зросла кількість власників, у минулому капітанів або штурманів торговельних суден. Водночас відповідний показник щодо міщан за цей період скоротився на 5,7%. Суттєво зменшується число вітрильників, якими володіли представники купецького прошарку населення, аж на 12,3% [307, с.100-293]. Останнє пояснюється тим, що в умовах занепаду вітрильного флоту, купецтво країни, накопичивши чималі кошти, віддавало перевагу паровому мореплавству.

Питання про національний склад судновласників регіону ще докладно не досліджувалося в історичній науці. Через недосконалість статистики Російської імперії важко виділити саме українців з числа власників суден. Отже, визначаючи національність того чи іншого підприємця, автор керувався, перш за все, його прізвищем, а також місцем народження або мешкання. Зрозуміло, що цей метод не є досконалим. Але він все ж таки дає приблизне уявлення щодо етнічного походження основних груп судновласників басейну.

Склад підприємців у морському транспорті Чорного та Азовського морів, як і всієї буржуазії України, був багатонаціональний. До того ж серед останньої переважали не представники титульної нації, а росіяни, євреї, поляки тощо. Що ж обумовило таке становище? По-перше, внаслідок різниці в цінах на споживчі товари власне російських підприємств та на сировину, яку постачали видобувні галузі промисловості Наддніпрянщини, відбувалася своєрідна перекачка капіталу до центру імперії, де були розташовані і найпотужніші банки країни. Місцеві ж банки відігравали незначну роль. Так, загальний баланс комерційних банків, розташованих в Україні, становив лише біля 3% балансу всіх банків імперії [394, т.3, с.331]. Надзвичайна концентрація грошових капіталів у розпорядженні небагатьох Петербурзьких та Московських банків в свою чергу негативно позначалася на розвитку дрібних та середніх приватних фірм України, які відчували гострий дефіцит у кредиті (останнє пояснювалося незацікавленістю великих банків у довгостроковому кредитуванні подібних підприємств). Отже, російські підприємці ма-

ли більше фінансів для капіталовкладень в українських губерніях. Як відзначав М.Слабченко, в Україні «не вистачало організаційних засобів, якими володів російський купець» [540, с.178].

По-друге, історичні особливості розвитку українських земель призвели до того, що українці в містах перебували в меншості. Однак саме міста й були центром розвитку промисловості та торгівлі, безпосередньо тут і формувався прошарок підприємців, «ділових людей». Ця ситуація дала підстави Я.Й. Грицаку наголосити, що «української буржуазії і середнього класу майже не існувало» [352, с.64]. Більш того Богдан Кравченко в своїй праці зазначав: «Шукати українських капіталістів в Україні... марна справа» [412, с.55]. Але, на нашу думку, останнє твердження є явним перебільшенням. Автор вважає, що в цьому плані скоріш мав рацію той же М. Слабченко, який в 1929 р. в одному з листів підкреслював: «Сучасно-українська буржуазія (не селяни!) теж існувала, вона балансувала між обома імперіялізмами – російським і французьким» [472, с.46]. Водночас не підлягає сумніву, що кількість підприємців власне українського походження дійсно була не значною.

Відзначене спостерігалось і в комерційному мореплаванні Півдня України. Так, наприкінці ХІХ ст. серед керівників торговельних домів та окремих приватних власників, які діяли у паровому флоті Чорного та Азовського морів фігурує лише декілька українських прізвищ, зокрема купців І.Коваленка та А.Стороженка. В цілому українці, за даними автора, тут становили лише 4,2% від усіх підприємців. На початку ХХ ст. кількість етнічних українців серед співвласників та окремих приватних власників басейну збільшується. Не дивлячись на об'єктивні труднощі підрахунків, які робилися на обмеженому статистичному матеріалі, все ж можна твердити, що частка останніх в 1910 р. сягнула 14-15% [307, с.1-67]. Більшість з них належала до дворянського стану (Ф. Приймак, А. Педашенко, М. Галицький) або до представників інтелігенції та колишніх судноводіїв, як син вуглепромисловця, павлоградського першої гільдії купця І.Панченка – інженер С.І.Панченко, штурмани А.Черкаський, П.Романенко та ін. Серед власників пароплавів, українців за походженням, на початку ХХ ст. були також вихідці з міщан-

ського середовища – Ф. Левченко, П. Руденко, А. Андрущенко, селянин П. Літвиненко з села Рибальче Таврійської губернії та представник купецького капіталу Древицький.

Більш значною була питома вага підприємців-українців у вітрильному судноплаванні, яким переважно займалися колишні державні селяни та міщани Херсонської та Таврійської губернії. Зокрема, українців станом на 1899 р. тут було не менш як 22%. В 1910 р. цей показник, за даними автора, зростає приблизно до 30%. Однак, брак національної буржуазії не дозволяв українцям відігравати помітну роль в цій (а також і багатьох інших) галузі економіки.

Поряд з українцями серед підприємців у торговельному флоті басейну було досить багато представників інших націй та народностей, які населяли Російську імперію, зокрема росіян, як то Є. Парамонов, І. Кошкін, М. Лосєв, І. Голубов, С.Васильєв тощо. В цілому ж росіяни становили близько 21% серед усіх власників парового флоту Чорного та Азовського морів [307, с.1-67]. За національним складом вони домінували серед вихідців з дворянства.

Чимало у комерційному судноплаванні було і представників єврейського капіталу – І. Рабінович, брати Розенштейн, Л. Дрейфус, Х. Райзман та ін. Останні, головним чином, належали до купецької та міщанської верств населення.

Суттєву частку власників у морському транспорті складали іноземці за походженням. Так, беззаперечно, істотною була вага грецького елемента, представленого в першу чергу купецтвом приморських міст. Це були керівники великих торговельних домів та одноосібні власники – М. Вальяно, Д.О. Хараджаєв, Д. Негропonte, брати Анатра, Г. Дестуні, Ф. та Х. Феофані, А. Хріоскулі, М. Сусаніс тощо. За нашими підрахунками до 30% судновласників басейну за національністю були саме греками.

З кінця XIX ст. серед власників у паровому флоті спостерігається помітне збільшення німецького елемента. Це були, зокрема С. Фальц-Фейн і Р. Флуг. Крім того представники німецьких сімей Росії були членами керівництва низки великих пароплавних компаній. Так, на початку XX ст. членами ради Руського товариства пароплавання були німці за походженням – барон Е.О. Штейгер та

Е.Х.Шнейдер. Серед засновників Північного товариства були обрусіли німці – спадковий почесний громадянин П.П. Берг та купець першої гільдії П.Г. Мерк. Нечисленну групу підприємців у комерційному судноплаванні становили особи французького (генерал-майор А.Я. Берт'є-Делагарді) або італійського походження (Ді Полоне). Зауважимо, що немає жодних підстав відносити вищезгаданих осіб до представників іноземного капіталу, оскільки вони вже втратили зв'язки з батьківщиною і не були виразниками інтересів якихось іноземних фінансових або промислових кіл.

Сумуючи вищезгадане зазначимо, в кінці ХІХ - початку ХХ ст. в торговельному флоті Чорного та Азовського морів спостерігалось піднесення ділової активності, що виявлялося в різноманітних формах підприємництва, починаючи від створення дрібних приватних фірм до акціонерних товариств, які розпоряджалися мільйонними капіталами і володіли десятками великих суден. Водночас жорстка регламентація підприємництва з боку держави затримувала виникнення нових компаній в морському транспорті регіону, їхню реорганізацію, збільшення капіталів. Уся адміністративна та господарська практика царського уряду не відповідає свободі підприємницької діяльності, яка склалася на Заході.

В цей період вже цілком сформувався і прошарок судновласників басейну, який консолідував у собі різноманітні соціальні та національні елементи. Найчисельнішими в паровому торговельному флоті були ті групи власників, що комплектувалися з представників традиційно підприємницьких верств – купців та спадкових почесних громадян. У той же час збільшення частки міщан та селян серед окремих приватних власників у комерційному мореплаванні свідчило, що процес залучення до підприємництва представників нижчих прошарків населення, як і в цілому в економіці царської Росії, носив тут достатньо інтенсивний характер.

Треба згадати, що верства судновласників Півдня України багато в чому сформувалася за рахунок представників неукраїнського населення міст і селищ узбережжя Чорного та Азовського морів. Домінували тут росіяни, греки, євреї. Разом з тим частка українців, які займалися бізнесом у морському транспорті басейну, поступово збільшувалася. Згадана неоднорідність, за наявності численних

залишків в економіці та суспільному житті країни традиційного суспільства, відмінностей в соціальній психології, зумовили недостатню зрілість поглядів цієї групи підприємців, політичну недосвідченість, малу в її основі культурність. «Буржуазія в Україні... була похлива і консервативна, політично безсила й неспроможна самостійно діяти», – цілком слушно писав Б. Кравченко [412, с.56].

2.3. Конкуренція та монопольні угоди в морському транспорті

Становлення ринкових відносин в економіці імперії, процеси капіталістичної індустріалізації наприкінці ХІХ – початку ХХ ст. супроводжувалися гострою конкуренцією між підприємцями та водночас виникненням монополістичних об'єднань, які намагалися визначати становище на ринку виробництва певного товару, диктувати цінову політику тощо. Це свідчило, що капіталізм в окремих галузях економіки царської Росії і, зокрема в українських губерніях, зовні проявлявся вже в досить розвинутих формах. Згадані явища спостерігалися і в діяльності морського транспорту Чорного та Азовського морів.

Треба відзначити, що на початку 90-х рр. ХІХ ст., опісля завершення промислового перевороту, ділова активність у торговельному мореплаванні Півдня України помітно похвалилася. Як писав часопис «Русское судоходство»: «Із витисненням вітрильного судноплавства паровим... поширюється коло комерційних операцій, посилюється вантажна діяльність, збільшилась прибутковість морських перевезень, утворюються мільйонні запасні та оборотні капітали морських підприємств» [268, №154, с.25].

Ситуацію в торговельному флоті басейну в той період багато в чому визначала діяльність таких великих пароплавних підприємств як Добровольний флот, Ространс, Чорноморсько-Дунайське товариство, Товариство пароплавства по Дону, Азовському та Чорному морях, приватних фірм І.Кошкіна та А.Стороженка. Разом з тим беззаперечним монополістом тут залишалося РТПіТ. Пароплави компанії транспортували основу масу вантажів та пасажирів по внутрішнім лініям басейну. Так, в 1895 р. 7 суден Руського товариства, здійснюючи рейси від Одеси до

Миколаїва, перевезли 59.887 пасажирів та 1.350.453 пуд. вантажу. В той час як єдиний пароплав Ространсу, що ходив цією лінією, транспортував 2469 чоловік та 388.140 пуд. вантажу [296]. Через п'ять років відповідні цифри у РТПіТ становили вже 71.798 пасажирів та 1.234.991 пуд. вантажу, а в Ространсу – 813 чоловік та 138.072 пуд. [297, с.11].

Зазначимо, що Руське товариство мало величезні прибутки, які склалися з фінансових надходжень не тільки за перевезення пасажирів та фрахту за вантажі, а й за рахунок доходів від будинків, магазинів, антрацитового рудника та пристаней компанії, від страхування вантажів. Звідси – і високий курс акцій на біржі та значні дивіденди, які компанія нараховувала на свої цінні папери. Так, протягом 70-80-х рр. ХІХ ст. прибуток на одну акцію компанії складав від 27 до 41% [395, с.13]. Визначальну роль у фінансових успіхах РТПіТ грала постійна підтримка компанії з боку уряду. За договором з царизмом, укладеним в 1891 р. терміном на 15 років (до 31 грудня 1905 р.), РТПіТ утримувало 6 строкових ліній, отримуючи за це щорічну платню в 660 тис. крб., із розрахунку 2 крб. за милю [502, с.12]. Згідно нового статуту основний капітал Руського товариства складав уже 10 млн. крб., який було поділено на 20 тис. акцій.

Переваги надані компанії урядом – користування ліпшими пристанями, складами в портах, майстернями для ремонту суден, зазвичай використовувались у конкурентній боротьбі. По відношенню до тих, кого РТПіТ «вважало досить сильними, – підкреслювалося в праці К.А. Скальковського, – воно не дозволяло вивантажуватися, а тим паче приймати вантажі біля своїх пристаней, розсилало по портам заборону купцям давати йому (конкуренту. – О.Ш.) вантажі, погрожуючи, у випадку неслухнянства, що у винного пароплави Руського товариства не будуть приймати товари» [539, с.458].

І надалі РТПіТ старанно оберігало своє виключне становище, шляхом усунення конкурентів, які час від часу з'являлися. «Маючи великі зв'язки в портовому середовищі, особливо серед представників портової адміністрації, – відзначалося в одеській пресі, – РТПіТ може обставити всіляке нове пароплавне підприємство такими умовами, за яких придбання причальної території стає справою над-

звичайно складною та важкою» [457, с.32]. Окрім того компанія довільно знижувала тарифи на вантажні перевезення, щоб ліквідувати конкурентів і примусити їх до ліквідації справи, а досягнувши мети, бажаючи компенсувати втрати, вона знов запроваджувала «обтяжливий для торгівлі тариф».

Як вже згадувалося, консервативне керівництво та акціонери РТПіТ майже не опікувалися питаннями створення сучасного парового флоту. Нові пароплави Руське товариство купувало вкрай рідко. Старі ж судна воно воліло не продавати, а ремонтувати, побоюючись, що в іншому випадку це може посилити позиції конкурентів. Увагу на вкрай застарілий склад суден товариства неодноразово звертало Головне управління торговельного мореплавства, яке підкреслювало, що останні «більш годяться для музею ніж для торговельного мореплавства» [342, с.256].

Але РТПіТ, не дивлячись на зауваження з боку уряду, всіма засобами намагалось уникнути «зайвих» витрат. Зокрема, Головна контора компанії в Одесі робила так, щоб судна, придатність яких до плавання була більш ніж сумнівною, якнайдовше не потрапляли до Одеси і, таким чином, на деякий час уникали технічного нагляду і, врешті-решт, відправки на злам. У тих же випадках, коли огляд суден все ж таки відбувався, він часто не досягав своєї мети. Через потурання влади, пароплави, які були призначені на злам, продовжували ще деякий час плавати. Так, неодноразово Руське товариство «прохало дозволу відпустити вже забракований пароплав на один рейс і відправляло його по такий лінії, де плавання дорівнювалося п'яти звичайних рейсів цього пароплаву», – писала в 1912 р. газета «Моряк» [245, №1].

Зазначимо що діяльність компанії неодноразово піддавалася нищівній критиці, як з боку конкурентів, так і представників торговельного-промислового капіталу імперії, преси. І багато в чому ця критика була справедливою. Так, органи мас-медіа Росії писали в 1890 р., що РТПіТ свідомо «гальмувало розвиток російського каботажу на Чорному і Азовському морях, вбиваючи, з самого початку, всілякі спроби створити приватно-комерційний каботажний флот» [266, №121-122, с.145].

Представники уряду відзначали чималі недоліки стосовно утримання Руським товариством регулярних ліній. Йшлося про незначну кількість рейсів, які здійснювалися пароплавами компанії, недостатнє обслуговування деяких пунктів, що мали важливе значення в торговельно-промисловому відношенні, малу швидкість її пароплавів. Водночас громадськість, органи преси звертали увагу на цілковите нехтування РТПіТ інтересами пасажирів. Так, миколаївська газета «Южанин» відзначала, що Руське товариство вкрай пізно переходило із зимового розкладу руху своїх пароплавів на літнє, а отже, судна компанії і навесні, коли пасажиро-потоки помітно зростали, здійснювали рейси лише через день, що було вкрай незручно для населення чорноморського узбережжя, призводило до скупчення великої кількості людей на пристанях. Подібне становище, на думку видання, виникало «внаслідок відсталості, халатності та впевненості, що «все наше буде», які царювали в Товаристві (РТПіТ. – О.Ш.)» [294].

В свою чергу журнал «Русское судоходство» на початку ХХ ст. писав про поганий устрій пристаней Руського товариства, особливо на Кавказькому узбережжі Чорного моря. Зокрема, його кореспондент відзначав: «В Анапі взагалі немає приміщень для пасажирів, у Сочі та Туапсе ці приміщення вкрай погані та тісні». Внаслідок цього людям не було де вкритися від палючого сонця. В Новоросійську ж взагалі «частина пристані РТПіТ провалилася» [275, №6, с.174].

Неодноразово виникали питання і щодо неякісного харчування на пароплавах компанії. Так, навіть у стінах Державної думи згадувався випадок, коли під час плавання на пароплаві РТПіТ з Ялти до Севастополя, пасажирів 1-го класу були змушені скласти протокол, відносно того, що «їх годували гнилими котлетами [345, с.3584]. В той же час компанія завжди включала до вартості квитка ціну за харчування під час рейсу, що на думку сучасників перетворювалося на «справжню контрибуцію» з боку РТПіТ [269, №175, с.123].

Шкідлива практика існувала і стосовно небажання РТПіТ в будь-яких випадках повертати вартість квитка своїм клієнтам. В 1900 р. лише мировий суд примусив компанію віддати гроші (в розмірі 70 коп.) пасажиру за рейс у Геленджик, який вчасно не відбувся. РТПіТ ж пропонувало чекати протягом двох тижнів, по-

ки пароплав все ж таки не вирушить у плавання [274, №226-229, с.286]. Висловлюючи загальну думку, тогочасні газети підкреслювали, що «на пасажирських пароплавах (РТПіТ. – О.Ш.) порядки вкрай погані», що товариство «дивиться на своїх клієнтів як на данників» [268, №161, с.130].

Суттєві недоліки в діяльності найбільшої судноплавної компанії імперії відмічали не тільки сторонні спостерігачі. Так, в 1904 г. член правління Руського товариства, а в майбутньому і його директор-розпорядник М.А. Ржевуський, для ознайомлення з діяльністю компанії, здійснив інспекційну поїздку портами Чорного та Азовського морів. У його доповіді щодо результатів перевірки вказувалось на недбалість при перевезенні та неакуратність зберігання вантажів, нерегулярність відвідування суднами РТПіТ портів, шкідливу практику включення у вартість квитків платні за харчі, «при проїзді там, де за браком часу пасажир не може скористатися продовольством» і т. п. [366, с.13].

Всі ці вади, притаманні діяльності найбільшого судноплавного підприємства імперії, пояснювались монопольним становищем останнього в комерційному мореплаванні басейну, слабкістю фінансових позицій інших судноплавних підприємств. Так, газета «Южанин» наприкінці ХІХ ст. слушно зазначала: «Якщо б існувала конкуренція, подібні хронічні страждання порядку були б неможливі..., тоді «зимовий розклад» практикувався б виключно взимку...; тоді б знайшлися і швидкість руху, і збігання рейсів різних ліній» [294].

Не все було гаразд і в діяльності інших представників великого бізнесу в морському транспорті Півдня України. З чималими недоліками працювало пароплаводство І.М. Стороженка. Спеціальна урядова комісія, яка в 1894 р. вивчала умови пароплавного сполучення на Азовському морі, дійшла до висновку, що склад суден останнього перебував у незадовільному стані. «Приміщення для пасажирів були брудні, рятувальних поясів зовсім не було..., надійність пароплавів здавалася вельми сумнівною», – підкреслювалося в її звіті [268, №155, с.104]. Все це позначалося на конкурентоспроможності підприємства Стороженка, його здатності задовольняти інтереси населення приморських міст.

В першій половині 90-х рр. ХІХ ст. у важкому становищі опинилося Чорноморсько-Дунайське товариство, яке не витримувало конкуренції з боку судноплавних компаній Австро-Угорщини та Румунії. Діяльність компанії була збитковою. Курс її акцій на біржі постійно падав. Так, за номінальної ціни в 150 крб. в 1901-1902 рр. їх купували усього за 60-70 крб. [275, №3, с.175]. Як писав журнал «Русское судоходство», це товариство «довгий час ледь животіло» [275, №4, с.193].

Врешті-решт, царизм остаточно вирішив перебрати на себе управління справами компанії. В 1903 р. Микола II підписав указ щодо створення на його базі Російсько-Дунайського пароплавства. Протягом десяти років йому була визначена фінансова допомога від уряду в сумі 313 тис. 180 крб. щорічно. Крім того товариству надавалося з скарбниці 1 млн. крб. позики [276, №8, с.22]. Отже, фактично була створена державна судноплавна компанія, яка працювала на комерційних засадах. Надалі в її діяльності спостерігалися певні позитивні зрушення. Зокрема, помітно зросли обсяги транспортування нею пасажирів та вантажів. З Одеси до дунайських портів – Вілково, Кілії, Рені, Ізмаїлу, пароплави товариства, здійснюючи рейси чотири рази на тиждень, транспортували вугілля, сіль, мануфактуру, бакалію, борошно, горілку та ін. Зворотнім шляхом вони везли до Одеси фрукти, рибу, сільськогосподарську продукцію. Згодом компанія також відкрила сполучення лініями Акерман-Одеса (головним чином нею везли зерно) та Одеса-Галац.

В 1904 р. судна товариства перевезли 5.846 тис. пудів вантажу та 34 тис. пасажирів, а в 1911 р. ці показники вже склали 16.411 тис. пуд. та 96 тис. чоловік. Відповідно з 729 тис. крб. до 1.412 тис. крб. збільшився валовий прибуток підприємства. Тобто, як відзначало МТіПр, Російсько-Дунайське пароплавство «не тільки упорядкувало справу, але й сильно піднесло її як відносно судноплавних засобів, так і стосовно поширення району діяльності» [183, арк.14 зв.].

Однак оптимістичні прогнози щодо подальшого покращання справ цього підприємства не виправдалися. «Війну фрахтів» з австро-угорськими пароплавними фірмами, які мали на Дунаї 192 пароплави і до того ж постійно зменшували ціни на свої перевезення, товариство не змогло витримати. Навіть за умов щоріч-

них субсидій від уряду, компанія напередодні Першої світової війни працювала з дефіцитом. В 1914 р. журнал «Русское судоходство» відзначав, що Російсько-Дунайське товариство займало серед інших пароплавних підприємств, які оперували на Дунаї, останнє місце. Причину цього представники уряду бачили в тому, що «сучасне становище Російсько-Дунайського пароплавства вже зовсім не відповідає вимогам», що його плавсклад «унаслідок нечисельності та частково спрацьованості, не в змозі конкурувати з іноземними суднами» [183, арк.14 зв.].

Значно кращими, ніж в інших великих компаніях басейну, були справи в Добровольному флоті. Статут цього казенного товариства, яке діяло на комерційних засадах, був затверджений урядом 9 травня 1879 р. Він передбачав, що у випадку війни судна компанії будуть служити військовим, а в мирний час торговельним цілям. З середині 80-х рр. Добровольний флот, маючи від царизму щорічну субсидію в 600 тис. крб., підтримував 7 строкових ліній, які зв'язували Одесу з портами Далекого Сходу. З початку 90-х рр. почалися його рейси між Одесою та Петербургом. Чисельність рухомого складу компанії становила 15 суден.

У 1895 р. прибуток Добровольного флоту складав 28% на основний капітал, або більш як 2 млн. крб. [270, №178, с.137]. Отже, компанія працювала досить прибутково. Тут, як згадували сучасники, було «краще за всіх організовано перевезення пасажирів» [565, с.87]. Не високими були й ціни за послуги, які надавало товариство. Наприклад, вартість квитка на рейс з Одеси до Владивостоку була навіть дешевшою ніж в іноземних компаніях.

Водночас діяльності Добровольного флоту теж були притаманні певні вади. За повідомленнями пасажирів його судна йшли повільніше іноземних пароплавів, харчування також «було гіршим, дозволялося палити в усіх пасажирських приміщеннях, не виключаючи столу». Крім того на багатьох пароплавах Добровольного флоту часто перевозили війська, а тому, протягом рейсу постійно відбувалися навчання, що вкрай турбувало пасажирів [270, №181, с.6-7]. Головна ж причина окремих комерційних невдач Добровольного флоту полягала в тому, що на нього дивилися як на своєрідне «воєнно-допоміжне» підприємство. Морське міністерство, яке керувало ним, було погано знайоме з «комерційною пароплавною спра-

вою» і, як відзначав журнал «Русское судоходство», «матеріально не зацікавлене в результатах мирних операцій Добровольного флоту» [281, №4, с.158].

Зрештою було вирішено реформувати управління компанією. В 1908 р. Добровольний флот передано під управління міжвідомчої ради з представників МТіПр, морського та військового міністерств. Тепер головною метою Добровольного флоту визначено не вирішення воєнно-підсобних питань, а «здійснення національних торговельно-економічних завдань» [556, с.42]. На його чолі стала рада з 14 чоловік, правління та директор-розпорядник.

Наприкінці XIX – початку XX ст. ситуація в торговельному флоті Азово-Чорноморського басейну позначалася гострою конкуренцією. Недивлячись на перешкоди тут виникали нові пароплавні товариства, зростала кількість одноосібних судновласників, які силкувалися кинути виклик визнаним лідерам, відхопити собі якусь частку прибутку. В свою чергу, намагаючись економічно придушити супротивника, великі пароплавні підприємства зазвичай вдавалися до встановлення демпінгових (бойових) цін на перевезення на тих лініях, де діяли судна конкурента. Вони також намагалися скупити або орендувати флот «аутсайдера».

Треба звернути увагу, що конкуренція між окремими компаніями в морському транспорті призводила до суттєвого зменшення цін на перевезення, які вони здійснювали. Так, до появи пароплавства купця, шахтовласника І.Кошкіна, яке розпочало здійснювати вантажні рейси між Ростовим та Одесою, зокрема транспортувати вугілля, фрахти на цій лінії доходили до 25 коп. за пуд. Але вже незабаром зменшилися до 4-5 коп. [457, с.33].

Наслідком виснажливої боротьби, яка точилася на Азовському морі між Товариством пароплавства по Дону, Азовському та Чорному морям та підприємством А.Стороженка, судна яких здійснювали рейси між Ростовим та Феодосією, теж було помітне зменшення цін на перевезення. Так, намагаючись перехопити вантажі та пасажирів у конкурента, представники фірми Стороженка зазвичай призначали час відходу свого пароплава на півгодини раніше ніж у Товариства, а вартість проїзду встановлювали вдвічі меншою. В результаті «пароплав Стороже-

нка відходив з порту із вантажем та пасажирями, а пароплав Товариства – напів-пустий» [419, с.46].

Вдаючись до подібних комбінацій, великі компанії звичайно не обходилися без фінансових втрат. Це, в свою чергу, підштовхувало їх до укладання угод, які б регулювали рух певних вантажів або пасажирів по найважливішим морським шляхам. Монополістичні тенденції серед судноплавних підприємств Російської імперії можна простежити вже з початку 90-х рр. XIX ст. Вони виражалися в короткочасних договірних угодах пароплавних товариств з торгово-промисловими підприємствами. На перший погляд це були звичайні фрахтові угоди, однак у них вже містилися умови, які не дозволяли контрагентам вести подібні операції з іншими судноплавними товариствами.

З часом подібні договори укладалися вже між окремими пароплавними підприємствами і, як правило, мали форму картельних об'єднань. Сторони, що домовлялися, встановлювали єдині тарифні та фрахтові ставки, розподіляли райони діяльності, договорювалися про умови перевезення вантажу та пасажирів. У той же час, чимало з означених угод були нетривалі. Як правило в них не встановлювалась матеріальна відповідальність учасників за порушення договору. Зазначимо, що досягнення угоди з питань цін та перевезень на одних лініях, ще зовсім не означало припинення конкуренції між обома сторонами на інших рейсах.

Так, у середині 90-х рр. XIX ст. серйозним конкурентом РТПіТ на Кримсько-Кавказькій лінії виступило Російське транспортне та страхове товариство. Ця компанія працювала з чималим зиском, її чистий прибуток наприкінці XIX ст. дорівнював 267.014 крб. Дивіденд на одну акцію компанії в ці роки складав 7 крб. [274, №231-235, с.174]. Щоб перехопити пасажирів та вантажі у конкурента, Ространс пускав свої судна попереду пароплавів РТПіТ, встановлював більш низькі ціни на квитки та за вантажні перевезення, надавав «у великих розмірах відправникам скидки з фрахту» [366, с.208]. Окрім цього Ространс виявляв більшу турботу щодо зручності приміщень для очікування пасажирів, не стягував за перебільшення терміну зберігання вантажів і, внаслідок цього, забирав значну частину па-

сажирів II та III класу. Як визнавав один з керівників РТПіТ, «конкурент (компанія Ространсу. – О.Ш.) надзвичайно енергійний, заповзятливий» [366, с.207].

Конкуренція примусила Руське товариство теж вдатися до зменшення цін на перевезення. Так, якщо до появи Ространсу РТПіТ «брало фрахт від Одеси до Батуму до 40 коп. за пуд», то опісля знизило його до 8-10 коп. [457, с.33]. У результаті компанія несла чималі втрати. Врешті-решт, її керівництво вирішило за краще укласти договір із своїм супротивником. В 1896 р. РТПіТ і Ространс, які мали спільного конкурента в особі Товариства Азовського пароплавства, дійшли до угоди, за якою на деяких лініях установлювалися єдині фрахти, розподілялися, по можливості, в рівній кількості вантажі. Обидві компанії також домовилися брати платню за зберігання вантажів. Результатом цієї оборудки стало загальне підвищення фрахтів на Кримсько-Кавказькій лінії.

З менш потужними конкурентами РТПіТ розправлялося без особливих зусиль. Маючи вагому фінансову підтримку з боку уряду, до початку ХХ ст. йому вдалося поглинути значну кількість фінансово більш слабких судновласницьких фірм. Зокрема, РТПіТ скупило на Чорному морі судна Новоросійського, Волго-Донського та Кавказького пароплавств, витративши на це 1.337 тис. крб.

Не витримало зрештою конкуренції і Азовське пароплавство. Слід згадати, що утворилося воно в 1895 р. Фундатором компанії був мільйонер Яков Поляков, який ще в 1870 р. заснувавши торговельний дім в Таганрозі, займався видобутком вугілля в Донецькому басейні та продавав його Чорноморському флоту [523, с.79]. Активно сприяв організації нового підприємства і Російській для зовнішньої торгівлі банк. Зрештою на англійських верфях була замовлена побудова 4-х пароплавів, які розпочали здійснювати рейси Чорним та Азовським морями.

Намагаючись привабити до себе пасажирів, Азовське товариство встановило меншу ніж на пароплавах РТПіТ проїзну ціну. Так, платня за рейс від Одеси до Євпаторії в першому класі визначалася ним у 6 крб.70 коп., тоді як відповідна вартість квитків у РТПіТ сягала 10 крб. 50 коп. У третьому ж класі ціна квитка тут взагалі була менше вдвічі (1 крб. 40 коп. супроти 2 крб. 80 коп.). Суттєвим було й те, що Азовське пароплавство не включало в обов'язковому порядку до ціни рей-

су, як це робило Руське товариство, гроші за харчування пасажирів. Отже, з компанією Азовського пароплавства РТПіТ було вимушено «серйозно рахуватися». Як відзначала в 1897 р. газета «Новороссийский телеграф», конкуренція з боку цього судноплавного підприємства завдала «значних втрат Товариству (РТПіТ. – О.Ш.) і воно, ось вже впродовж двох років, несе по своїм операціям збитки» [543].

Дійсно, внаслідок конкуренції з боку Азовського пароплавства дивіденд, який щорічно нараховувався на акції РТПіТ, суттєво впав. Так, якщо в 1894 р. прибуток на одну акцію складав 8%, то в 1896 р. – лише 2%. Більш того, щоб сплатити і цей дивіденд, керівники РТПіТ вимушені були звернутися до запасного капіталу компанії, хоча за статутом товариства останній передбачався виключно для поширення операцій підприємства, придбання нових пароплавів і відшкодування втрат від загибелі суден. Саме таким чином РТПіТ намагалося «забезпечити стійкість біржової ціни акцій», яка в той час впала. Так, якщо на початку 90-х рр. акції РТПіТ коштували на біржі більш як 700 крб., то у 1896 р. курс зменшився до 590 крб. В 1900 р. уряд, який завжди приходив на допомогу компанії в скрутній ситуації, дав згоду РТПіТ витратити запасний капітал у сумі 200 тис. крб. щорічно на поповнення дивіденду, якщо розмір останнього не буде досягати 30 крб. на акцію, тобто 6%.

Зауважимо, що більшість населення Півдня України, газети причорноморських міст вітали той факт, що з боку Азовського пароплавства монопольному становищу Руського товариства було кинуте виклик. Миколаївське видання «Южанин» з цього приводу відзначало, що тепер можна очікувати «суттєвих поступок» з боку РТПіТ. Останнє, на думку газети, повинно «відмовитися від випадково привласненої ролі несимпатичного монополіста» і, отже, зменшити фрахт, відкрити нові лінії, покращити штат службовців [268, №161, с.130]. Однак згодом Азовське пароплавство було примушене поступитися тиску фінансово більш могутнього суперника. В 1901 р. обидва підприємства підписали договір за яким РТПіТ орендувало строком на 10 років 4 пароплави Азовського товариства, а також усі портові і берегові споруди останнього в Одесі, Севастополі, Євпаторії та Ялті зі сплатою щорічно 120 тис. крб.

Наступна угода в торговельному флоті Півдня імперії була укладена між Руським товариством і найбільшою пароплавною компанією Каспію – товариством «Кавказ і Меркурій». Договір між двома пароплавними гігантами, який підписали в 1902 р., передбачав взаємну передачу вантажів, які відправлялися «в прямому сполученні... між усіма портами Чорноморсько-Кавказсько-Волжсько-Закаспійського сполучення, а також Константинополем та Марселем» [195, арк.16].

Влітку 1906 р. РТПіТ та Ространс уклали ще одну домовленість відносно підвищення цін на свої вантажні операції. В результаті тариф на перевезення вантажів на пароплавах обох компаній зріс на 2 коп. за один пуд, а вартість пасажирського квитка – на 25% [197, арк.146 зв.]. Все це, природно, викликало невдоволення громадськості. Так, члени міської управи Сочі скаржилися до МТіПр, що «усунувши конкурента (Азовське пароплавство. – О.Ш.) та уклавши синдикат* з Ространсом, Руське товариство зовсім знедолило чорноморське узбережжя Кавказу: обидва ці товариства підняли фрахти неймовірно, а пасажирські тарифи подвоїли в ціні» [176, арк.4 зв.]. Зокрема, проїзд з Сочі до Новоросійська, який коштував на пароплавах Ространсу 2 крб.40 коп., піднявся до 5 крб.05 коп. Відповідна вартість квитка на суднах РТПіТ зросла ще більше – до 6 крб.80 коп. Крім того пасажирів нарікали, що пароплави Руського товариства «повзуть як черепахи» і завжди приходять з Новоросійська до Сочі «переповнені публікою» [176, арк.5].

Отже, на початку ХХ ст. еволюція в області регулярного пароплавства скеровувалася в бік злиття окремих товариств та створення великих підприємств. Придушивши конкуренцію цілого ряду судноплавних компаній та придбавши їхній флот, РТПіТ, таким чином, закріпило своє панівне становище в Азово-Чорноморському басейні. В 1907 р. на час п'ятдесятиріччя з моменту свого засну-

Примітка. Більшість тогочасних монопольних об'єднань Російської імперії мали синдикатську форму, тому зазвичай усі монопольні угоди в промисловості та на транспорті країни називалися саме таким чином.

вання Руське товариство мало 81 пароплав, 133 інших судна, утримувало всього 21 лінію.

Водночас слід відзначити, що на фінансовому становищі компанії та інших судновласників вкрай негативно позначилися численні страйки, які мали місце в торговельному флоті в 1905-1907 рр. Збитки «чорноморського комерційного флоту», за словами журналу Імператорського товариства судноплавства, тільки влітку 1906 р. становили 1,5 млн. крб. [433, с.108]. Відповідно це відбилося і на курсі акцій пароплавних підприємств, які діяли на внутрішніх лініях басейну.

Так, у грудні 1906 р. на Петербурзькій фондовій біржі акції РТПіТ купували всього за 425, а продавали за 430 крб., тоді як номінальна вартість становила 500 крб. Цінні папери Ространсу впали вдвічі за відношенням до номіналу (за акцію вартістю в 100 крб. давали не більш 50 крб.), до того ж здійснювався тільки їх продаж. Падіння курсу акцій Товариства пароплавства по Дону, Азовському та Чорному морю відбувалося ще більш стрімкими темпами. Їхня вартість зменшилася тоді з 125 до 35 крб. за акцію [279, №2, с.169]. Відзначена тенденція до зниження котировки цінних паперів вищезгаданих судноплавних фірм спостерігалася і у подальшому. Так, у грудні 1907 р. акції Руського товариства купували всього за 335, а продавали за 340 крб. У результаті в 1907 та в 1908 рр. РТПіТ взагалі було вимушено не видавати дивіденду своїм акціонерам [281, №3, с.2].

Використовуючи труднощі РТПіТ та Ространсу, на внутрішніх лініях Чорного та Азовського морів зробило спробу затвердитися Північне пароплавне товариство. З часу свого виникнення воно діяло досить вдало. Зокрема, в 1901 р. чистий прибуток компанії становив 217.265 крб. Сплачений пайовикам дивіденд склав тоді 10% на одну акцію [275, №6, с.181].

В 1903 р. Північне пароплавство заважало придбати акції РТПіТ, з тим щоб ті були перетворені в неіменні (останнє диктувалося бажанням допустити до справ компанії іноземців і, в першу чергу, німців). Однак переговори не дали результату. Тоді, користуючись невизначеністю становища основного конкурента (в 1905 р. закінчився термін договору уряду з РТПіТ відносно субсидій цій компанії), Північне пароплавство, починаючи з 1906 р., повело запеклу конкурентну бо-

ротьбу з Руським товариством на Кримсько-Кавказькій та Азово-Кавказькій лініях. На Чорне море воно відправило 8 пароплавів товаро-пасажирського типу і ще 8 товарних суден, зафрахтувало судно торговельного дому Карпатницьких «Казак» [279, №10, с.134]. В 1907 р. Північне товариство орендувало в Таганрозі ділянку портової території, яка була в користуванні підприємства І. Кошкіна (останнє припинило свою діяльність в 1905 р.) і почало здійснювати рейси до портів Азовського моря.

Спочатку йому сприяла вдача. Намагаючись витіснити інші компанії з внутрішніх ліній Чорного моря, товариство провело безпрецедентне зниження цін на перевезення. Справа доходила до п'ятикратного зменшення фрахтів супроти ідентичних ставок у конкурентів. На відповідні кроки пішло і РТПіТ, яке, в зв'язку з появою конкурента на Кримсько-Кавказькій лінії, вимушено знизило свій тариф з 20 до 10 коп. за пуд, що принесло компанії певні збитки. Однак останні не йшли ні в яке порівняння із фінансовими втратами Північного товариства. До 1909 р. ця компанія зазнала втрат на загальну суму в 1300 тис. крб. [282, №6, с.135].

Треба також враховувати, що в 1908 р. була укладена тимчасова угода Руського товариства з урядом щодо чергових субсидій йому з боку скарбниці і, таким чином, із фінансовою невизначеністю цього пароплавного підприємства було покінчено. Все це примусило Північне пароплаводство піти на укладання домовленості з РТПіТ, що фактично означало визнання ним своєї поразки. За договором 1908 р. Північне товариство, отримавши 174 тис. крб. відступного, знімало свої судна з внутрішніх ліній Азово-Чорноморського басейну. Закривались агентства компанії, повертались пароплави взяті в оренду.

Припинення діяльності Північного товариства викликало розчарування та незадоволення серед комерсантів Півдня імперії. Торговці були переконані, що останнім задля підвищення тарифу на свої перевезення, без сумніву скористується РТПіТ. Що власне і сталося. Опісля усунення конкурента, РТПіТ одразу ж підвищило фрахт на вантажі до 23 коп. за один пуд [453, с.103].

Водночас гостра конкуренція в морському транспорті басейну не припинялася в інших сферах. Поширювали свої операції одноосібні власники, відкривали-

ся нові лінії. Окремі фірми не витримували напруги боротьби і сходили з дистанції. Так, наступником Північного товариства на Чорному морі в 1909 р. намагався стати торговельний дім Ш. і Є. Карпатницьких, який до того лише транспортував вугілля на лінії Маріуполь-Одеса. Уклавши відповідну угоду з Північним товариством, яке згоргло свої справи, фірма Карпатницьких успадкувала «від нього в своє розпорядження приміщення агентств і пакгаузів в усіх портах Чорноморсько-Азовської лінії» [281, №7, с.141]. Шість її пароплавів почали здійснювати рейси між Одесою та Ростовим. Крім того, після ліквідації діяльності Північного товариства, поновило лінію Одеса-Ростов пароплавство П. Регір. З Ростова вищезгадані підприємства перевозили до Одеси залізо та вугілля.

На лінії ж Одеса-Очаків в 1909 р. відкрила сполучення транспортна контора торговельного дому А.А. Трапані. Останній намагався скористатися тим, що до того часу пароплави РТПіТ та херсонського купця А.К. Шовалди заходили до Очакова виключно вночі, що було вкрай незручно для пасажирів. Відповідно пароплав компанії Трапані почав відвідувати цей порт вдень [281, №7, с.142]. У тому ж році не витримало конкуренції більш могутніх фірм і припинило свою діяльність пароплавство «Измаил и князь Оболенский», судна якого здійснювали рейси з Одеси до Очаківа, Скадовська та річкою Дунай. Пароплави збанкрутілого підприємства миттєво були придбані конкурентами. Так, судно «Князь Оболенский» перейшло до фірми купця Павані.

В свою чергу на Кримсько-Кавказьких рейсах РТПіТ вбачало головним конкурентом компанію Ространсу, з якою продовжувало запеклу боротьбу. Остання, зокрема проявлялася в тому, що РТПіТ та Російське товариство «заради конкуренції відправляли свої пароплави в одну і ту ж годину», від чого лише страждали інтереси пересічних пасажирів. Врешті-решт, Ространс, як відзначала тогочасна преса, «завдяки посиленій конкуренції РТПіТ, був поставлений у необхідність скорочувати свою діяльність» [457, с.30].

Разом з тим Руське товариство вдалося до заходів з «упорядкування руху» на лінії Одеса-Херсон, де, конкуруючи з РТПіТ, певний час здійснювало рейси пароплавство «Георгий-Орион». Вищезгадана компанія встановила досить низькі

фрахти за перевезення вантажу з Херсона до Одеси, в 6 коп. за один пуд. Відповідно РТПіТ, вирішивши перебити цю ціну, зменшило свій фрахт до 5 коп. В 1909р. обидва пароплавні підприємства уклали договір терміном на 6 років, який передбачав встановлення спільного тарифу за свої перевезення в 15 коп. [344, с.3479]. Прибуток повинен був розподілятися між двома товариствами за співвідношенням: 2/3 від загальної суми доходу надходило РТПіТ, 1/3 – пароплавному «Георгий-Орион». У наслідок цієї угоди пасажирська такса на лінії Одеса-Херсон збільшилася на 30%, а фрахт на вантажі піднявся вдвічі.

В 1910 р. розпочалася боротьба синдикату РТПіТ та «Георгий и Орион» із пароплаванням купця Ратнера. Останній, придбавши за 15 тис. крб. судно «Измаил», намагався закріпитися на лінії Одеса-Херсон. Щоб позбутися новоявленого конкурента, синдикат вдався до екстраординарного зменшення цін. Так, пасажирський тариф у третьому класі на цьому рейсі був установлений усього в 25 коп., замість 1 крб.80 коп. [282, №4, с.124]. Це тривало до того часу поки фірма Ратнера не визнала себе переможеною. Чергове підвищення цін, яке помітно позначилося на матеріальному становищі мешканців причорноморських повітів, викликало неприховане обурення. Так, голова Херсонської міської думи доповідав МТіПр, що «два пароплавання перетворилися на повних монополістів на підставі укладення договору, який призвів до надзвичайної шкоди та збитків населення величезного району» [453, с.110]. Однак жодної реакції з Петербургу на це звернення не було. «Російські синдикати, трести і картелі зненацька захопили міністерство торгівлі і промисловості, яке до цього часу ще не визначило твердої та певної точки зору на це нове явище нашого торговельно-промислового життя», – відзначав журнал «Русское судоходство» [282, №8, с.124].

Великі пароплавні компанії вдавалися до регулювання руху і на інших лініях, зокрема, балтійській та далекосхідній. У 1909 р. Добровольний флот уклав угоду з РТПіТ згідно з якою вантажі, які транспортувалися на пароплавах Руського товариства з Петербургу до Одеси, перевантажувалися саме на судна Добровольного флоту для подальшого перевезення на Далекий Схід [555, с.42]. Пізніше, в 1912 р., Добровольний флот запропонував Руському товариству відповідну ком-

бінацію стосовно товарів, що його судна транспортували зі Сходу, зокрема з Цейлону. Угода передбачала, що РТПіТ приймало від Добровольного флоту в Порт-Саїді і Константинополі вантажі «для передачі їх в усі ті порти Середземного та Чорного морів, які відвідуються пароплавами Руського товариства» [199, арк.1].

Але найбільший громадський резонанс на початку ХХ ст. викликала угода РТПіТ з таганрозьким пароплаво власником мільйонером І.Я. Древицьким. Підприємство останнього, утворившись в 1907 р., почало здійснювати транспортні перевезення між портами Азовського моря. В 1908 р. Древицький придбав флотилію Пароплавання по Дону, Азовському та Чорному морях, яке в той час ліквідувало свої справи, а пізніше і судна фірми Стороженка. Витративши на це приблизно 1 млн. крб., він сформував флот у складі 12 пароплавів, що для одноосібного власника було досить-таки чимало. В 1909 р. судна Древицького почали здійснювати рейси між Азовськими портами та Ялтою [555, с.23]. Тут його підприємство зустрілося з запеклою конкуренцією інших пароплавних фірм. В той час борошно, вугілля та інші вантажі з портів Приазов'я до міст Чорного моря транспортували пароплави РТПіТ, фірм Карапатницького та спадкоємців купця Є. Парамонова.

Протягом 1908-1909 рр., унаслідок конкуренції з боку Руського товариства, Древицький зазнав збитків на загальну суму 200 тис. крб. і лише в 1910 р. мав певний зиск. Але, недивлячись на всі складнощі, він наполегливо намагався здолати конкурентів та перетворитися у монополіста на лініях Азовського моря. В 1910 р. Древицький уклав угоду з Ространсом, за якою компанія, приймаючи вантажі для перевезення в Азовські порти, зобов'язалася передавати їх у Феодосії виключно на пароплави Древицького. Відповідно підприємство останнього повинно було всі вантажі, які транспортувалися з Ками, Волги, Дону та Азовського моря до чорноморських портів, передавати Ространсу [181, арк.33].

Незабаром Древицький дійшов домовленості з Ново-Азовським пароплаванням М.Діцмана (створено в 1907 р.), яке отримавши від нього відступні в 20 тис. крб. щорічно, зняло свої судна «Победу» та «Славу» з Азовської лінії [283, №9, с.142]. Планам Древицького сприяло і те, що в той час на Азовському морі вже

припинили діяльність пароплавна фірма І.Кошкіна, Кубанське та Єйське пароплавства.

Отже, на шляху до реалізації своєї мети у Древицького залишався тільки один, хоча й найбільш потужний конкурент, Руське товариство. Саме з ним, на початку 1911 р., терміном на три роки і було укладено договір, який передбачав розподіл сфер впливу між сторонами. Зокрема, Древицький відмовився від рейсу Феодосія – Ялта і зобов'язався не приймати для перевезення борошно в порти Чорного та Балтійського морів і за кордон. Інші ж вантажі, які відправлялися у вищевказані регіони, пароплавство Древицького повинно було в Керчі і Феодосії передавати тільки на судна РТПіТ [281, №9, с.138]. Подібна комбінація застосовувалася й по відношенню до пасажирів. Так, РТПіТ видавало прями квітки від портів, які воно обслуговувало до пристаней Азовського моря з передачею пасажирів на пароплави Древицького: тих, що їхали з Криму – в Феодосії і Кавказьких – у Керчі. Окрім того за договором Руське товариство знімало два свої пасажирські пароплави «Граф Платов» та «Бакланов» з Азовського моря, за що отримувало компенсацію в 300 тис. крб.

Зауважимо, що правління РТПіТ спочатку висловило сумнів щодо проекту цієї угоди. «Вихід Товариства з Азовського моря, та ще під тиском такого незначного пароплавного підприємства, не відповідає гідності Товариства і може нашкодити престижу його», – відзначали в зверненні до директора РТПіТ члени керівництва компанії [181, арк.41]. Але згодом, усвідомивши, що договір з Древицьким міг принести чималий зиск, вони зняли свої заперечення.

Наслідком угоди стало збільшення платні за проїзд по лініям Азовського моря від 40 до 100%, а фрахту за вантажі – від 25 до 50%. Пароплавні ж рейси тут скоротилися майже на половину. Як відзначав один з авторів «Русского судоходства», «пароплави, які курсують (Азовським морем. – О.Ш.), за виключенням двох, зовсім не задовольняють потреби пасажирського руху і, завдяки відсутності інших пасажирських пароплавів, завжди надміру переповнюються, що створює масу незручностей і справедливих нарікань з боку пасажирів, які приречені на всілякого роду нестатки» [283, №9, с.138].

Представники Єйської міської управи повідомляли Відділ торговельного мореплавства, що пароплави Древицького «за типом своїм примушують бажати багато кращого. Правда, вони з достатньою швидкістю... обслуговують свої рейси, однак про комфорт казати не доводиться... Строковістю руху пароплави Древицького похвалитися не можуть. Особливо страждає цим мореплавство восени» [181, арк.133]. В свою чергу МТіПр відзначало, що на більшості пароплавів Древицького «нема закритих приміщень для III класу і пасажери цього класу розміщуються просто на палубі... Рестораторська частина поставлена абсолютно незадовільно, повари погані, камбузи брудні, буфетна обслуга нечисельна і недисциплінована» [181, арк.55-56].

Поштове ж сполучення морем між містами Приазов'я фактично взагалі припинилось. Раніше пошта тут транспортувалася суднами Руського товариства. Але Древицький не висловив бажання взяти на себе перевезення цього вантажу. Тепер кореспонденцію доставляли виключно залізницею і, в наслідок збільшення путі, зі значним запізненням. Так, за повідомленням Бердянської міської управи, «до Ростова пошта доходить замість доби на четверту добу, до Маріуполя замість півдоби на другу–третю добу, до Керчі замість однієї ночі на третій день, до Єйська замість доби на шосту добу» [181, арк.132].

Крім того, виникла ще низка труднощів пов'язаних з передачею пасажирів та вантажів з суден одного власника на пароплави іншого товариства. Пересадка, як відзначали сучасники, «супроводжувалася масою незручностей, особливо по відношенню перевантаження багажу, пасажери інколи по декілька днів повинні були очікувати пересадки на пароплави Руського товариства». Подібні повідомлення знайшли цілковите підтвердження в звіті чиновника МТіПр, де підкреслювалась неузгодженість Азово-Кримських рейсів Древицького з Кримсько-Кавказькими рейсами РТПіТ, а також наявність «занадто тривалих стоянок у проміжних портах» [181, арк.143 зв.].

Чимало нарікань надходило і від торговців, які з портів Азовського моря відправляли свої вантажі до міст чорноморського узбережжя та на Дунай. Справа в тому, що під час перевантаження в портах Керчі та Феодосії часто мало місце

«розбиття товару та псування його якості». В результаті низка постачальників у подальшому вирішила не транспортувати морем вантажі. Так, відмовилися від перевезення в Дунайські порти своєї продукції такі підприємства Півдня як Азовсько-Чорноморський чавуноливарний завод, завод землеробських машин товариства Джон Гривз і К°, торговельний дім вдови Матіас та інші [181, арк.8 зв.].

В свою чергу представники сільського господарства вказували, що завдяки не налагодженості строкового пароплавного сполучення Азовським морем, вантажі – фрукти та овочі, псуються в дорозі, однак пароплавання Древицького ніяким чином за це не відповідало. Угода Древицького з РТПіТ негативно позначилася і на транспортуванні худоби. «Перевезення худоби обставлено вкрай недбало і фрахт неймовірно дорогий. – наголошували єйські торговці. – Так, за голову скота, за провіз із Єйська до Маріуполя раніше брали від 75 коп. до 1 крб.25 коп. Тепер пароплавання Древицького бере за голову від 1 крб.75 коп. до 2 крб.»

До того ж, у зв'язку з тим, що тариф на перевезення худоби був вище вартості пасажирського квитка третього класу, агенти і капітани суден Древицького, зацікавлені в отриманні певного відсотку за прибутковість вантажу, воліли здебільшого заповнювати пароплави саме скотом. Однак судна були не пристосовані для подібного роду операцій. «Худоба вантажиться на верхній палубі, де прохід у каюти першого і другого класів», - відзначалася в доповіді до МТіПр. В результаті мали місце випадки, коли під час рейсу, «внаслідок скупченості, вмирало від 10 до 15 голів» [181, арк.133 зв.]. «Їм ніщо інтереси пасажирів, завдання сільського господарства, торгівлі і промисловості», – з приводу угоди Древицького з Руським товариством з гіркою іронією констатував на сторінках тогочасної преси анонімний автор, – вони володарі в своїх феодальних володіннях і тому роблять тільки те, що їм вигідно» [283, №9, с.137].

Ситуацію, що склалася в регіоні, в червні 1911 р. обговорювала спеціальна міжміська комісія з питань урегулювання пасажирського та вантажного сполучення на Азовському морі, яка засідала в Маріуполі. Зокрема, вона прийняла рішення звернутися за сприянням до міністрів торгівлі і промисловості та внутрішніх справ, щоб покінчити з «монопольним становищем синдикату і відкрити на

Азовському морі поштово-товаро-пасажирське сполучення». Крім того її члени запропонували створити на Азовському морі нове пароплавне підприємство «з підтримкою з боку Уряду» [181, арк.130]. В свою чергу член Думи П.В. Каменський порушив питання про необхідність розслідування справи відносно «протизаконної угоди» Древицького з РТПіТ.

Відповідаючи численним критикам, І.Древицький звернувся до МТіПр, наголошуючи, що «монопольного плавання Азовським морем не існує тому що Руське товариство не усунуло себе від перевезення вантажів з портів Азовського моря». Він також рішуче виступив проти організації нової державної судноплавної компанії, вважаючи, що це призведе до «колосальних збитків і в корні підірве особисту ініціативу в справі розвитку вітчизняного каботажу» [181, арк.113].

20 серпня 1911 р. міністр торгівлі і промисловості Тимашов відрядив надвірного радника М.Ліндена до портів Азовського моря, Феодосії та Новоросійська із завданням «вивчити питання щодо засобів покращання морських сполучень між названими портами». Туди ж, на прохання уряду, виїхав і член керівництва Добровольного флоту генерал-майор С.І. Казі, з метою організації рейсів цього товариства в азовські порти.

Після ретельної перевірки, у вересні 1911 р., Лінден в своїй доповіді до МТіПр відзначив «тяжіння до монополізації морських Азовських сполучень» [181, арк.144]. Окрім того він звертав увагу, що «конвенція, підписана ним (Древицьким. – О.Ш.) з Руським товариством пароплавства і торгівлі, складена таким чином, що при проведенні її в життя всі вигоди виявилися виключно на боці» РТПіТ. Йшлося про те, що І.Древицький тепер був змушений обмежитися транспортуванням вантажів лише між портами Азовського моря. Обсяги цих перевезень були невеликі. Підсумовуючи вищезгадане, Лінден дійшов висновку: все це «може легко привести пароплавство Древицького до ліквідації». Що власне і сталося в 1913 р.

В свою чергу представник Добровольного флоту на Азовському морі відзначав зношеність суден та низький рівень підготовки службовців у компанії Древицького. «На руїнах дрібних пароплавних підприємств виникло Пароплавство

І.Я. Древицького, до складу якого увійшли всі ті ж інваліди-пароплави Азовського моря, з тим же персоналом службовців на пароплавах і в берегових ділянках», - доповідав він в 1911 р. [181, арк.80]. Все це, з точки зору генерала С.І. Казі, вкрай негативно позначалося на економічному становищі регіону, гальмувало розвиток торгівлі і промисловості. «Економічне зростання узбережжя Азовського моря цілком переросло паровий флот, який обслуговує ці інтереси, і який у сучасному його занедбаному стані відповідав би тільки Сармато-Скіфському періоду економічних потреб узбережжя Азовського моря», – писав С.Казі [181, арк.82].

Врешті-решт, у грудні 1911 р. при МТіПр була проведена нарада за участю Древицького та представників від РТПіТ. Під тиском громадськості та за рекомендаціями урядовців, сторони вирішили за краще розірвати угоду між собою.

До критиків картельних угод у морському транспорті, зокрема їх неодмінного учасника Руського товариства, активно підключилися і конкуренти, а саме – Північне пароплаводство. Останнє, зазнавши поразки на внутрішніх рейсах, намагалося поновити боротьбу з РТПіТ на Олександрійській та Балтійській лініях. В 1909 р. воно відкрило регулярне сполучення між Одесою та портами Близького Сходу і відправило пароплав «Христиан Небе» до Олександрії.

В цій діяльності на допомогу компанії, яка не мала достатньої кількості придатних пасажирських пароплавів, прийшли німецькі судновласники. Зокрема, компанія Norddeutscher Lloyd передала Північному товариству декілька кращих пароплавів. Отже, «розпочалися перевезення за сильно зменшеним тарифом, напр.: квиток першого класу з Одеси до Константинополя, з харчами та музикою, коштував усього 45 франків...», – відзначали сучасники [381, с.6]. Більш низькі тарифи Північне товариство встановило і за перевезення вантажів. Зауважимо, що на Близький Схід та до Туреччини експортувалися ліс, борошно, цукор, спирт. Фрахт від Одеси до Олександрії на ці вантажі дорівнював у Північному пароплаванні всього 6 коп. за один пуд, тоді як РТПіТ у цей час брало по 8 коп.

Проте, майже одразу, внаслідок протидії конкурента, Північне пароплаводство зустрілося з численними труднощами. Вантажовідправники, під тиском РТПіТ, не наважувалися віддавати йому для перевезення свої товари. Руське товариство мо-

гло вдатися до бойкоту, погрожуючи взагалі позбавити можливості фрахтувати вантаж на своїх пароплавах. У результаті, як відзначала тогочасна преса, судна Північного товариства прямували з Одеси до Олександрії «з самим незначним вантажем, тому що усякий вантажовідправник визнає за краще сплатити зайву копійку-дві на пуд, щоб зберегти за собою право вантажити товари на інших лініях (де здійснювали рейси пароплави РТПіТ. – О.Ш.)» [457, с.43].

Водночас Північне товариство, яке в боротьбі з РТПіТ намагалося вплинути на громадську думку країни, розгорнуло широку агітацію в столиці. «Діяли шляхом преси, особистих знайомств, зв'язків та зробили спробу скупити акції Руського товариства з метою ввести до правління своїх людей», – відзначалося в 1911 р. в праці В.К. Залеського «Німці та наші пароплавні підприємства» [381, с.6]. Отже, керівництво Північного товариства намагалося довести уряду, що казенні субсидії РТПіТ – «це гроші, які кинули у воду», що плавати можна з успіхом і без помільної платні. Разом з тим, апелюючи до широкого загалу, компанія наполягала, що не треба робити РТПіТ монополістом, а навпаки, слід надати «широку свободу плаванню, конкуренції та ініціативі» [283, №4, с.136]. Фактично вірні твердження представників Північного товариства, насправді приховували пряму зацікавленість у тому, щоб усунути в особі РТПіТ сильного конкурента, намагання зайняти панівне становище в торговельному флоті Азово-Чорноморського басейну.

Зустрівшись з хвилею критики на свою адресу, РТПіТ вдалося до масованої пропагандистської контратаки, ініціювавши видання низки публікацій, які висвітлювали проблему з позицій самої компанії. Так, в анонімній брошурі «Істина про Руське товариство пароплавства і торгівлі», яка була підготовлена на замовлення впливових членів правління та акціонерів цього пароплавного підприємства, відзначалося, що «ніякої мови відносно монополізації ліній бути не може», тому що компанія «ніколи не користувалася для упорядкування руху по якій-небудь лінії для того, щоб отримати на цьому великий прибуток, а задовольнялася нормальним» [384, с.23]. Крім того, підкреслюючи, що РТПіТ є провідником російського впливу на Близькому Сході, автор наполягав, що вся агітація проти товариства якраз і спрямовується «супротивниками російської справи» [384, с.39].

На останньому наголошували і деякі члени Імператорського товариства судноплавства, котрі доводили, що пароплавні компанії, які «зараз поширюють свою діяльність, як Північне та Східно-Азіатське, оперують цілком на капітали іноземні і керуються фактично з Гамбурга та Копенгагена, прикриваючись російським прапором та відбиваючи, завдяки цьому, у російських підприємств роботу в сфері каботажу» [281, №4, с.4].

Таким чином, окрема по суті проблема, пов'язана із діяльністю РТПіТ, а також фінансуванням урядом цієї компанії, перетворилась у той час на питання державної політики стосовно монополій у цілому. Зазначимо, що в той період число противників діяльності картелів та синдикатів серед громадськості Російської імперії явно переважало. На синдикат населення дивиться «не інакше як на установу, що призначена для грабунку або, в усякому разі, як на найбільш потужний засіб для оббирання», – писав в 1908 р. журнал «Промышленность и торговля» [315, с.32].

Далеко не завжди утворення монопольних об'єднань знаходило підтримку і серед чиновництва імперії. Зауважимо, що в Росії діяло архаїчне законодавство 1845 р. (підтверджене ст.242 збірки норм про карні покарання виданої в 1903 р.), яке забороняло «стачки» торговців (від слова «стакнутися» – домовитися) щодо підвищення цін. Це, у випадку необхідності, могло бути спрямовано і проти монополій. Наслідком вищезгаданого може служити рішення, яке ухвалив один з цивільних судів імперії на початку ХХ ст., «побачивши в синдикатській угоді (укладеній судовласниками на Волзі. – О.Ш.) елемент, який суперечить добрим правилам та громадському порядку» і, отже, визнавши її незаконною. Висловлюючи турботу з цього приводу, засновники монопольних об'єднань у морському транспорті імперії з жалем констатували: «Синдикатський рух може стати найбільш важким у нас, де широкі верстви населення так мало розвинуті в культурному відношенні» [282, №8, с.124].

Проблеми створення картелів у торговельному флоті активно обговорювались Радою Міністрів та Державною думою. Треба відзначити, що критики монопольного становища РТПіТ ще у 1907 р. ініціювали скликання особливої наради

при МТіПр із запрошенням представників «зацікавлених відомств», а також діячів торгівлі і промисловості. Саме там постало питання (беручи до уваги численні недоліки в діяльності Руського товариства), стосовно можливості організації конкурсу на утримання строкових пароплавних ліній на Чорному та Середземному морях. З свого боку вищий законодавчий орган імперії торкнувся проблем синдикатського руху та вільної конкуренції в морському транспорті басейну під час обговорення ним питання контракту скарбниці із РТПіТ. Вперше воно розглядалося Думою в березні 1908 р. і вже тоді викликало суперечливі оцінки.

Зазначимо, що проект договору, який було запропоновано царизмом, передбачав пролонгацію угоди з РТПіТ на термін до 1910 р. Під час обговорення цей проект з окремими застереженнями підтримала кадетська фракція. В той же час проти угоди рішуче виступили соціал-демократи. Так, депутат від Кубанської області та Чорноморської губернії І.П. Покровський наголосив з думської трибуни, що подібна угода завдає значної шкоди державним фінансам, «вбиває вільну конкуренцію» в морському транспорті, що вона «не стільки заохочує російську торгівлю та промисловість, як субсидує і заохочує дане товариство (РТПіТ. – О.Ш.)» [342, с.279].

В результаті обміну думками справу було передано на розгляд фінансової комісії Думи. Остання ухвалила обмежити «дію сучасних обов'язкових стосунків РТПіТ до скарбниці одним роком на попередніх умовах». 22 березня 1908 р. був прийнятий законопроект, підтриманий більшістю фракцій, у тому числі помірковано-правими, націоналістами та октябристами, який передбачав укладання угоди з РТПіТ терміном на один рік щодо утримання компанією строкових пароплавних сполучень у південних морях, встановивши загальну суму помільної платні в 666 тис. 108 крб. У тому числі, із розрахунку 2 крб. за мильо на лініях Олександрійській прямій і Константинопольській та 1 крб. 75 коп. на Олександрійській круговій та Анатолійській [281, №3, с.76].

Під час обговорення цього питання, депутатами Думи було зроблено кілька пропозицій стосовно загального покращання справ у морському транспорті імперії. Так, кадет М.В. Некрасов (у майбутньому міністр в складі Тимчасового уряду

Росії), відзначивши шкідливість практики надання субсидій окремим компаніям («допомагаючи одним пароплавним товариствам, ви таким чином вбиваєте конкуренцію інших вітчизняних товариств», - наголошував він), запропонував встановити систему навігаційних премій. Останні, на його думку, безпосередньо сприяли б розвиткові самих мореплавних підприємств, тому що сплачувалися б виключно за здійснення рейсу, не дивлячись на те, про яке товариство йшлося [342, с.263]. Одночасно на майбутнє Дума запропонувала оголосити своєрідний тендер стосовно утримання регулярних рейсів у Чорному та Середземному морях, залучивши на конкурсних засадах не тільки Руське товариство, а й ряд інших пароплавних підприємств. На думку законодавців, це дало б можливість переглянути існуючі умови угоди з РТПіТ у бік зменшення помільної платні. Також думці порадили вдатися до регулювання фрахтів на тих пароплавних лініях, які мали субсидію від держави.

Проти останніх пропозицій, у громадських організаціях та засобах масової інформації негайно виступили прибічники Руського товариства. Зокрема, цьому питанню було присвячено спеціальне засідання Імператорського товариства судноплавства, яке відбулося 22 січня 1909 р. Більшість виступаючих, які доводили, що тільки в РТПіТ є «налагоджені зв'язки і стосунки в іноземних країнах Сходу і готова, хоч, не повністю досконала організація» та піввіковий досвід, майже одностайно висловилися проти оголошення конкурсу, вважаючи, що в РТПіТ «конкурентів не має» [281, №3, с.76]. Згідно з протоколами зборів, один з доповідців К.Старицький зауважив, що немає жодних підстав називати РТПіТ монополістом на Чорному морю, де «якраз завдяки його піввіковій діяльності, з'явився флот, який не поступався за чисельністю суден флотилії товариства (РТПіТ. – О.Ш.)», а тому й уряду слід було домовлятися саме з ним [281, №4, с.3]. Одночасно голова Товариства судноплавства М.Ф. Мец у своїй доповіді зазначив, що «регулювання фрахтів було б цілком нестерпним явищем за тих суто комерційних засад, на яких ґрунтується праця наших пароплавних підприємств».

Власне такої позиції дотримувався і царизм, який і надалі вважав за потрібне всіляко сприяти діяльності Руського товариства. Так, у проекті угоди уряду з

РТПіТ відзначалося: «Здається безперечним, що в такій значній справі, загальнодержавної ваги, міркування щодо деякої фінансової вигоди, не можуть бути єдиним рішучим аргументом... Не можна забувати, що за слабкої організації нашої експортної торгівлі..., на долю російського пароплавства, яке підтримує строкові сполучення на Близькому Сході, випадає особлива відповідальна роль... сприяти поширенню вітчизняного експорту та ознайомленню тубільних споживачів з російськими продуктами, а наших промисловців з умовами попиту на ринках Близького Сходу» [381, с.14].

Багато в чому така позиція уряду пояснювалося й тим, що попередніми роками в справу підтримки РТПіТ були вкладені чималі кошти і він побоювався якби ці жертви не були марними у випадку зміни політики стосовно найбільшої судноплавної компанії. У жовтні 1909 р. товариш міністра торгівлі і промисловості в листі до члена правління РТПіТ А.Молчанова підкреслив, що урядом «будуть докладені всі зусилля для того, щоб шляхом взаємного з'ясування справедливості побажань обох сторін було досягнуто бажаного результату і строкові рейси в південних морях залишилися за Руським товариством пароплавства і торгівлі» [176, арк.210].

Справа однак ускладнювалась тим, що РТПіТ наполягало на значному підвищенні сум державних субсидій. Доводи, які наводилися представниками компанії, полягали в тому, що утримання обов'язкових ліній в попередні роки було збитковим. Так, керівництво РТПіТ наголошувало, що в 1906 р. воно на цих лініях мало дефіцит у 73 тис. крб., в 1907 р. збитки тут склали 270 тис., а у 1908 р. – 298 тис. крб. Таким чином, на думку останнього, «сума, яку щорічно виділяв уряд була цілковито незначною і зовсім не носила характеру сприяння розвитку вітчизняного торговельного мореплавства», що «краще переплатити, ніж завдати шкоди своєму торговельному флоту». Також, з точки зору керівництва товариства, винагородженню повинна була підлягати кожна окрема послуга пароплавства.

Розглядаючи вимоги Руського товариства як досить слушні, МТіПр водночас наголосило, що може надати субсидію компанії не більше 1.311 тис. крб. на рік. Однак РТПіТ вважало, що «прийнятною сумою» буде тільки 1.400 тис. крб. У

супротивному випадку, за словами того ж Молчанова, товариство «віддає перевагу ліквідації закордонних ліній» [176, арк.231].

Зрештою суперечливе питання винесли на розгляд Ради Міністрів. При цьому МТіПр запропонувало прийняти вимоги компанії, внаслідок «небажаності внесення розладу в справи цієї могутньої торговельно-промислової одиниці, яка окрім свого економічного значення, може бути покликана зіграти немаловажну роль для політичних і військово-морських цілей». Крім того, відмова від договору, як відзначалося в докладній записці на ім'я П.А. Столипіна від 17 жовтня 1909 р., була б «руйнуванням наслідку багаторічних зусиль та жертв уряду в створенні та розвитку діяльності» РТПіТ [176, арк.216 зв.]. Цієї ж думки дотримувався і Голова Ради Міністрів. 23 жовтня 1909 р. в листі до міністра торгівлі і промисловості В.І. Тимірязева, Столипін визнав за бажане, щоб переговори з РТПіТ «з питання прийняття ним на себе утримання згаданих пароплавних сполучень були продовжені і... призведені до угоди з названим товариством» [176, арк.241].

У результаті уряд пішов на поступки і 31 жовтня 1909 р. вніс на розгляд Думи проект договору з РТПіТ, який передбачав збільшення субсидій товариству, починаючи з липня 1910 р., більш аніж удвічі, а саме до 1.350 тис. крб. щороку за утримання закордонних ліній та ще 50 тис. крб. за здійснення рейсу між Новоросійськом та Батумом [344, с.3465]. Однак, депутати Думи не бачили сенсу в прийнятті нових вимог Руського товариства. Отримавши проект угоди з РТПіТ, голова фінансової комісії Г.Г. Лерхе 27 листопада 1909 р. звернув увагу МТіПр на той факт, що наслідком підвищення платні компанії з боку уряду буде лише те, що товариство «може шляхом тимчасового зменшення фрахтів, вбити конкуруючих з ним пароплаво власників» [180, арк.1].

Подібну ж позицію під час обговорення відповідного законопроекту в Таврійському палаці (4 червня 1910 р.) зайняло і більшість парламентаріїв. У доповіді нового голови фінансової комісії Думи Л.К. Шешмінцева відзначалося, що можливий розмір субсидії РТПіТ не повинен перевищувати 660 тис. крб. щороку. Такої ж точки зору дотримувалася і бюджетна комісія, яка перевібивши розрахунки своїх колег, визначила суму можливої субсидії в 666 тис. крб. У випадку ж, якщо

РТПіТ не задовольнила б визначена сума, депутати запропонували доручити утримання строкових ліній Добровольному флоту [344, с.3465].

Під час обговорення в Державній думі цього питання на захист урядового законопроекту активно виступив керівник МТіПр С.І. Тимашов. Зробивши застереження, що РТПіТ дійсно «не користується прихильністю», він наголосив з думської трибуни, що сполучення в південних морях «мають величезне значення економічне та значення політичне» і що Руське товариство в цьому випадку захищає саме державні інтереси [344, с.3466]. Водночас, погоджуючись на певний компроміс із Думою, міністр запропонував встановити субсидію Руському товариству в дещо меншій сумі – 1.067 тис. крб.

Але депутати в дебатах навколо проекту угоди вдалися до нищівної критики діяльності РТПіТ. Вони підкреслювали, що останнє свідомо вело справи так, що перетворювало лінії, які у фінансовому відношенні підтримувалися державою, на збиткові, а звідси і постійно вимагало збільшення йому дотацій. Зокрема, голова фінансової комісії нагадав, що Руське товариство не виконало своїх зобов'язань за угодою з урядом від 1891 р., не поставивши на закордонні лінії 10 нових пароплавів. Замість того, щоб «боротися з іноземними фірмами..., захопити в свої руки товарообіг по закордонним лініям, – підкреслював Шешмінцев, – РТПіТ боровся тільки з російськими аматорами, тобто з тими, з ким йому боротьба була легкою» [344, с.3478].

У доповіді фінансової комісії також зверталася увага на той факт, що «по лініям сполучень, які підтримувалися Товариством, пароплави не заходили до багатьох населених і багатих на виробництво пунктів, які вкрай потребували розвитку торговельних зносин». У свою чергу депутат від октябристської фракції Лерхе підкреслив, що РТПіТ взагалі «жодних послуг Росії не надавало, а керувалося суто комерційними інтересами». «Якщо Руське товариство про що й турбувалося, – відзначав інший депутат, граф А.А. Уваров, – то виключно про свою кишеню» [345, с.3584]. Водночас депутати з обуренням наголошували, що компанія фактично «диктує свої умови російським законодавчим закладам, російському урядові». Певний висновок дискусії підвів той же Л.Шешмінцев, який наголосив, що РТПіТ

– це «цвинтар російської заповзятливості на Чорному морі, а пам'ятники його – це пароплави, які воно придбало в нещасних своїх конкурентів» [344, с.3478].

Отже, треба відзначити, що більшість депутатського корпусу, виступивши проти створення царизмом особливих умов для одного судноплавного підприємства імперії, надання йому величезної фінансової підтримки, відстоювала можливість вільного розвитку ринкових відносин у комерційному мореплавстві, намагалася перешкодити штучній монополізації пароплавних ліній басейну до чого фактично і вела політика уряду.

Разом з тим слід звернути увагу, що під час обговорення в Думі питання надання субсидій Руському товариству далеко не всі депутати залишалися незацікавленими особами. Наприклад, один з найактивніших критиків законопроекту, статський радник Герман Германович Лерхе, був впливовим акціонером конкурента РТПіТ Північного товариства. Його ім'я навіть носив один з пароплавів компанії. Таким чином, в цьому випадку з боку Лерхе, безумовно, мало місце лобювання інтересів Північного пароплавства.

Так або інакше, урядовий проект Дума відхилила, визначивши в постанові субсидію РТПіТ у 660 тис. крб. на рік. У випадку ж не згоди компанії на ці умови, депутати запропонували укласти терміном на 16,5 років контракт з Добровольним флотом, який, на їхню думку, більш вправно б виконував визначені йому державою завдання. Але це рішення не примусило пароплавного гіганта, а також його лобістів у Державній Раді імперії та царському уряді, відступити від своїх планів. Тим паче, що останній був безпосередньо зацікавлений у фінансових успіхах компанії (в 1910 р. він розпоряджався акціями РТПіТ на суму в 754.860 крб.).

У свою чергу, відповідаючи на критику, яка пролунала в стінах Таврійського палацу, керівництво РТПіТ наголошувало, що до 1905 р. воно не було вільним у своїх діях, тому що не знало чи будуть йому залишені обов'язкові лінії, а якщо й так, то на яких умовах. А тому продовжувало працювати збитково, керуючись лише патріотичними поглядами. «Навряд чи якимось іншим комерційним підприємством погодилося б чекати більш п'яти років з'ясування свого становища. І якщо воно

чекало і зазнавало збитків, то тільки тому, що розуміло свою відповідальність перед країною», – наголошували апологети компанії [384, с.15].

На підтримку Руського товариства активно виступила і консервативна преса. Автори друкованих видань націоналістичного спрямування розглядали критику РТПіТ виключно під кутом свідомо антиросійських дій. «Дивно, що в російській Державній думі опинилися прибічники поглядів антинаціонального напрямку, який визначив своїм завданням зруйнувати діяльність російського пароплавного підприємства, за для зміцнення та економічного благоденства німецької промисловості та торгівлі на ринках Близького Сходу», – відзначалося в статті, яка в 1910 р. з'явилася в Одесі на шпальтах монархічного видання «Русская Речь» [488, с.1].

Водночас монархісти намагалися звинуватити в усьому революціонерів та євреїв. Останніх вони незабаром знайшли в редакції газети «Одесские новости», на сторінках якої інколи з'являлися матеріали з критикою діяльності Руського товариства. «Мерзотне, брехливе запламування в пресі вітчизняного пароплавного підприємства, яке сумлінно виконувало протягом піввіку свої обов'язки і приносило величезну користь торгівлі великого краю» є «підлою інтригою єврейських публіцистів-революціонерів, лютих ворогів Росії», – з використанням звичної для них термінології наголошували чорносотенці [488, с.10]. Крім того всі недоліки діяльності РТПіТ, які визнавали і монархісти, вони пояснювали «необережною довірливістю розпорядників (РТПіТ. – О.Ш.) до агентів-євреїв, що розорили підприємство».

Зрештою Державна Рада відхилила думський законопроект щодо підтримання строкового пароплавного сполучення на Чорному та Середземному морях, а уряд, скориставшись розпуском Думи на літні вакації, в червні 1910 р. уклав договір з РТПіТ строком на один рік, за яким визначив йому субсидію в 847 тис. крб. Однак Руське товариство це не влаштовувало. Компанія хотіла мати угоду на тривалий строк та на значно вагомійшу суму. Фактично шантажуючи уряд, керівництво РТПіТ погрожувало продати свої акції іноземцям [282, №6, с.151].

Поступаючись тиску з боку товариства, царизм у той же час зробив слабку спробу врахувати численні побажання та зауваження ліберальної преси, членів

депутатського корпусу. Влітку 1910 р. серед пароплавних підприємств було оголошено конкурс відносно утримання обов'язкових ліній з портами Близького Сходу. Але, не дивлячись на те, що запропоновані «умови були вкрай пільгові», а конкурс тривав аж чотири місяці, жодна компанія окрім РТПіТ на цю пропозицію не відгукнулася. Причину цього МТіПр вбачало в тому, що «великі вітчизняні компанії не ризикнули багатомільйонними затратами на справу, в якій довелося б зустрітися не тільки з давно працюючим та міцно вкорінившимся підприємством, в особі Руського товариства пароплавства і торгівлі, але й з запеклою іноземною конкуренцією» [182, арк.65]. За словами ж одного з депутатів Думи, РТПіТ мало «таких впливових прибічників та підтримку», що з ним ніхто не бажав сваритися [345, с.3477].

Ось чому в лютому 1911 р. царизм відправив до Думи новий законопроект, за яким щорічна субсидія РТПіТ упродовж наступних 16,5 років встановлювалася в сумі 1.067 тис. крб. У результаті Державна дума протягом короткого часу була вимушена в третє повернутися до питання контракту скарбниці з РТПіТ. Обговорення цього проекту відбулося 4 травня 1911 р.

В черговий раз фінансова комісія Думи, вважаючи, що Руське товариство «виконувало загальнодержавні завдання, які покладалися на нього з утримання закордонних ліній, вкрай незадовільно, обмежуючись... суто формальним ставленням до прийнятих ним на себе зобов'язань, і скеровуючи всю свою діяльність та всі свої кошти на боротьбу з вітчизняними підприємствами на внутрішніх водах, створивши... собі монопольне становище», запропонувала відмовити РТПіТ та укласти угоду з Добровольним флотом [345, с.3576]. З іншого боку бюджетна комісія Думи, можливо усвідомлюючи всю безплідність боротьби з РТПіТ, на цей раз підтримала пропозицію уряду щодо контракту з Руським товариством, хоча і на дещо меншу суму – в 933 тис. крб.

Одночасно депутати піддали гострій критиці позицію царизму в означеному питанні, яка жодним чином не була нейтральною та безпристрасною. Так, граф А.Уваров звернув увагу Думи на те, що МТіПр наполегливо відстоювало інтереси зовсім не підлеглого йому, а приватного підприємства, що воно точно знало на які

пропозиції з приводу субсидій Руське товариство погодиться, а на які ні. В свою чергу депутат Тимошкін наголосив, що цей законопроект уряд проводив через Думу «виключними засобами» [345, с.3585].

Кінець кінцем, проблему багато в чому розв'язала інформація представника МТіПр, яка свідчила, що Добровольний флот без державної позики в 7,5 млн. крб. не зможе забезпечити утримання відповідних ліній. Одночасно міністр С. Тимашов наголосив, що «цифри фінансової комісії рівнозначні розриву з Руським товариством». У результаті пропозиція останньої, відносно укладання договору з РТПіТ на суму в 847 тис. крб. щороку, була відхилена 93 голосами проти 71. Згодом уряд, знов запропонувавши певний компроміс у визначені сум державних дотацій РТПіТ, таки зміг прихилити на свій бік більшість депутатського корпусу. Наступне голосування зафіксувало прийняття проекту щодо встановлення субсидії РТПіТ у розмірі 933 тис. крб.

Отже, РТПіТ таки досягло бажаного результату. Ігноруючи протести громадськості та кампанію в пресі, яка розгорнулася з приводу існування «шкідливого синдикату», 28 червня 1911 р. царизм уклав договір. За ним Руське товариство з 1 липня 1911 по 1 січня 1928 р., повинно було утримувати 7 пароплавних ліній і, в тому числі, Кримсько-Кавказьку пряму (між Одесою та Батумом) та кругову, підтримувати сполучення з портами Болгарії, Туреччини, Єгипту, Греції. Для обслуговування цих рейсів РТПіТ зобов'язалося закупити чотири нові пароплава. У свою чергу уряд сплачував товариству субсидію із розрахунку 2 крб. 51 коп. за кожну милю і яка не повинна була в цілому перевищувати 933 тис. крб. на рік [283, №9, с.123]. У випадку б якщо чистий прибуток товариства перебільшить 8%, державні субсидії відповідно зменшувалися.

Укладання угоди з казною відразу зміцнило позиції компанії в її відносинах з іншими судноплавними підприємствами. Так, усвідомивши безперспективність подальшої боротьби, припинило конкуренцію з РТПіТ на Олександрійській лінії Північне товариство. Позначилося це і на курсі цінних паперів Руського товариства. Петербурзька біржа відреагувала миттєво. Якщо в 1908 р. акції компанії коштували всього 275 крб., а в 1910 р. – 555 крб., то в 1911 р., коли було прийнято

вищезгаданий законопроект, їхня ціна піднялися до 830 крб. Відповідно зросли в той час і прибутки РТПіТ. В 1910 р. дивіденд компанії на 1 акцію складав 41 крб., в 1911 р. він збільшився до 54 крб., а в 1913 р. – аж до 60 крб. [377, с.2; 378, с.5; 380, с.4]. Звертаючи увагу на цей факт, депутат-октябрист граф Уваров відзначив, що ще «в минулому році керівники біржі і Руського товариства знали, що кінець кінцем наступить день, коли фінансова комісія капітулює... і висловиться за надання монополії Руському товариству» [345, с.3583]. Все це свідчило, що саме царизм відіграв найзначнішу роль у зміцненні монопольного становища Руського товариства, фактично перешкоджаючи існуванню вільного ринку в комерційному мореплавстві басейну.

Намагаючись закріпити досягнуті успіхи, керівництво РТПіТ напередодні Першої світової війни вирішило укласти чергову угоду з Ространсом. Остання передбачала одночасне встановлення обома компаніями однакових підвищених фрахтів на Чорному морі. Також за домовленістю «всі вантажі, які приймав Ространс для відправки в тих напрямках, де в нього немає ліній, але по яких РТПіТ утримує пароплавні сполучення, повинні були передаватися виключно РТПіТ». [200, арк.58].

Зазначимо, що враховуючи попередній досвід, вищезгадані товариства не були зацікавлені в тому, щоб афішувати свої дії. В результаті вони вдалися до організації «таємного» картелю, щоб не спричинити невдоволення широких кіл населення або роздратування в урядових сферах. Отже, було вирішено ввести в дію угоду не раніше 1915 р., «поступово, непомітно, щоб, – як відзначала доповідь директора РТПіТ, – не викликати дорікань і ремствування та підозри в синдикаті нашого Товариства з Російським з боку клієнтури» [200, арк.1 зв.]. Але побоювання цим договором «викликати переполох» виявилися зайвими. Початок світової війни вніс свої корективи в діяльність торговельного флоту імперії.

Таким чином, між судновласниками Азово-Чорноморського басейну наприкінці ХІХ – початку ХХ ст. розгорнулася жорстка конкурентна боротьба. Протягом короткого часу виникали та гинули численні пароплавні підприємства. Діяльність окремих пароплавних компаній, спрямована на забезпечення монопольно

високих прибутків, лягала важким тягарем на плечі мешканців причорноморських та приазовських губерній, негативно позначаючись на розвитку економіки краю. Як визнавав колишній помічник директора Руського товариства М.І. Казі: «Перемоги РТПіТ були поразкою інтересів промисловості і торгівлі Півдня» [395, с.44].

Узагальнюючи наведений в II розділі матеріал, слід зробити висновок, що своєрідність тогочасної капіталістичної трансформації українських губерній в повному обсязі проявилася в діяльності морського транспорту Чорного та Азовського морів, процесах формування складу та соціальної поведінки судновласників, їхніх взаємовідносинах з царизмом. Так, індустріальний бум, який охопив окремі галузі економіки Російської імперії в другій половині XIX – початку XX ст., позначився і на достатньо швидких темпах розвитку торговельного флоту Півдня України, сприяв завершенню тут технічного перевороту, остаточному витисненню вітрильників паровими суднами.

В свою чергу це обумовило остаточне становлення верстви підприємців басейну. Долаючи стану замкнутість, цей прошарок буржуазії обійняв представників майже всіх груп населення. Національний склад судновласників був поліетнічним, що теж було характерним для тогочасної буржуазії українських губерній. До особливостей формування верстви власників у морському транспорті треба віднести помітну різницю в соціальному походженні підприємців, що займалися комерційним мореплаванням у паровому (де переважали представники з купецького або дворянського стану) та у вітрильному судноплаванні (в останньому широко були репрезентовані вихідці з середовища міщан і селянства), а також високу питому вагу в її складі акціонерного менеджменту.

Щодо особливостей менталітету судновласників басейну, треба відзначити, що на рисах буржуазії України того часу надзвичайно сильно позначалися історичні умови становлення та розвитку капіталізму в імперії. Так, рицарі початкового накопичення капіталу в морському транспорті сповна використовували становище, яке було створене протекціоністською політикою царизму. Із запаморочною швидкістю у комерційному мореплаванні регіону виникали нові підприємства, наживалися величезні статки, судновласники будь-якими засобами намагалися

отримати великі прибутки. Останнє примушує вказати на соціальний егоїзм керівників більшості пароплавних товариств та одноосібних власників, їхню неохочість до компромісів, намагання скористатися політичним безправ'ям безпосередньої робочої сили для посилення її визиску.

Зазначимо також, що ділова ініціатива та заповзятливість багатьох підприємців, які діяли в торговельному флоті басейну, їхня наполегливість та рішучість у досягненні мети, часто поєднувались із слабкою технічною підготовкою та освіченістю, відсутністю у них досвіду в царині комерційного мореплавства. Беззаперечним є й недостатній рівень громадської активності судновласників Півдня України, їх національної свідомості.

Тривалий період феодалізму, нестача капіталів в країні визначили фінансову слабкість більшості пароплавних підприємств, їхню неспроможність без значної урядової підтримки конкурувати із закордонними фірмами. Все це примушувало судновласників цінувати не свободу ринку, а близькість до царського двору і зрештою обумовлювало існування «анемічної, розбещеної заступництвом уряду» (як і всієї тогочасної буржуазії країни), верстви ділків в комерційному мореплаванні. Крім того на шляху розвитку приватної ініціативи в морському транспорті ставали й численні законодавчі обмеження, які існували в імперії, дріб'язкова регламентація підприємницької діяльності. «Російські політичні порядки порушували елементарні умови господарчої діяльності періоду капіталізму, – відзначав І.Ф.Гіндін. – Уряд був не в змозі реформувати сферу приватного права, яка склалася ще до реформи 1861 р., застаріла та обмежувала або виключала такі елементарні буржуазні «свободи», як «свободу» конкуренції, засновництва, підприємницької діяльності...» [338, с.78]. Посилюючи державне втручання в економіку, царизм об'єктивно перешкоджав природному розвитку капіталістичних відносин, гальмував процес акумулювання капіталів у комерційному мореплаванні Півдня України на суто ринкових засадах. Певні ж спроби, які мали місце з боку Державної думи, відстояти свободу ринкових відносин у цій галузі економіки, не дали результатів.

Треба також вказати, що не дивлячись на перешкоди, в торговельному флоті басейну поступово виникала все більша кількість пароплавних підприємств. Головним чином це були акціонерні товариства та торговельні доми. Чимало тут діяло і одноосібних власників. Конкуренція між ними певним чином допомагала підтримувати ціни на перевезення та розміри фрахтів на прийнятному для більшості пасажирів і вантажовідправників рівні, а отже, сприяла економічному піднесенню великого регіону, розвитку приморських міст та селищ Півдня України.

Разом з тим потреба в підвищенні ступеня організованості морських перевезень, а також намагання встановити на них єдині ціни призвели до виникнення в морському транспорті об'єднань картельного типу. Монополістичним тенденціям в торговельному флоті сприяла і протекціоністська політика царизму, значна фінансова підтримка з боку уряду окремих пароплавних компаній. Як слушно писав той же І.Ф. Гіндін, монополія в тогочасній Російській імперії «не стільки виростала із значного розвитку вільної конкуренції, скільки була зобов'язана своїм виникненням державному втручання, яке було не притаманне іншим країнам капіталізму» [337, №3, с.46].

Зрештою, сам факт появи монополістичних об'єднань у комерційному мореплавстві Чорного та Азовського морів (як і в інших галузях економіки) ще зовсім не вказував на високий рівень розвитку капіталізму. Навпаки, скоріш підтверджував історичну тенденцію до монополії, яка існувала в імперії. Так, американський дослідник Л. Кехен, згадуючи про особливості виникнення та діяльності монополій в Російській імперії, визначав останні як прояви своєрідного «економічного феодалізму» [610, р.162]. В свою чергу В.Я. Лаверичев звертав увагу на «наявність певних феодально-кріпосницьких домішок в монополістичних спілках» Російської імперії. [422, с.85].

Зрештою укладання монопольних угод у комерційному флоті басейну не тільки призводило до значного зростання цін, але й ставало суттєвим бар'єром на шляху вдосконалення діяльності найбільших судноплавних товариств, стримувало свободу приватнопідприємницької ініціативи в сфері комерційного судноплавства, заважало появі та фінансовому зміцненню нових компаній і фірм. Отже, дія-

льність монополій в морському транспорті фактично сприяла консервації докапіталістичних відносин в цій галузі економіки. Таким чином, можна констатувати виникнення парадоксальної ситуації: монополії, які розглядалися, як ознака та свідчення існування високорозвинутого капіталізму, фактично виступали чинниками, що гальмували розвиток власне капіталістичних відносин в країні, які тоді ще остаточно не сформувалися. Це примушує оцінити монополістичні об'єднання початку ХХ ст. в Російській імперії не як, за словами В.І. Леніна, «найпередовіший промисловий і фінансовий капіталізм» [437, с.389], а як пряме продовження привілейованого становища окремих груп підприємців, як такі організаційно-господарчі форми діяльності, що мали виразні феодалські риси. В свою чергу це обумовлює наступний авторський висновок: в Україні і в Російській імперії в цілому капіталізм тоді ще не проник у пори суспільства, не запанував в економіці, суспільно-політичному житті та свідомості мас, в країні тільки починалася розбудова індустріального суспільства.

Положення другого розділу знайшли відбиття в низці друкованих праць дисертанта. Дивись список використаних джерел та літератури [583; 585; 589; 591-593].

РОЗДІЛ ІV

СОЦІАЛЬНІ КОНФЛІКТИ У ТОРГОВЕЛЬНОМУ ФЛОТІ

4.1. Страйкова боротьба судноробітників на початку ХХ ст.

Нерозв'язані соціальні питання, загнані усередину, зростання громадського незадоволення в Російській імперії, підточували самодержавний лад і призвели на початку ХХ ст. до виникнення політичної кризи. За слушним висловлюванням американського дослідника Ричарда Пайпса в Російській імперії панувала «атмосфера загальної і глибокої ненависті» [482, с.219]. Однією з складових цієї величезної соціальної напруги були неврегульовані відносини між працею і капіталом, а звідси і надзвичайне посилення робітничого страйкового руху в країні.

Суттєвою помилкою царизму була відсутність далекоглядної політики саме з робітничого питання. Уряди ані Вітте, ані Столипіна не усвідомлювали в повному обсязі його значення. Розмахуючи адміністративним кийком, влада частіш за все діяла за відомим принципом «тащить и не пущать». Проте, як засвідчив досвід Німеччини другої половини ХІХ ст., для вдалого проведення консервативної політики треба було поєднувати жорсткі репресії по відношенню до революційних партій з одночасними зусиллями в царині соціального забезпечення робітництва. Але в Російській імперії на початку ХХ ст. соціальне законодавство робило тільки перші, до того дуже непослідовні і нерішучі, кроки.

Моряки ж торговельного флоту взагалі опинилися поза його межами. На комерційних суднах існували порядки, які багато в чому нагадували кріпосні. До 1905р. не було й умов для легальних переговорів представників моряків з роботодавцями. Існуюча заборона робітничих організацій, виключала можливість укладання колективних договорів. Усе це не могло не викликати опору судноробітників, підштовхувало до боротьби за покращання свого становища. Активізацію руху серед моряків обумовлювали й такі фактори як зростання громадської самосвідомості та пропаганда ліворадикальних угруповань, які на початку ХХ ст. посилювали діяльність у цьому середовищі.

Види протесту судноробітників були різноманітні. Серед форм пасивного опору варто згадати звернення з проханнями до представників влади та пароплавних підприємств, а також висування економічних вимог, не покидаючи праці. Так, в 1905 р. група матросів і кочегарів безпосередньо звернулася до Головного управління торговельного мореплавства в Петербурзі з вимогами покращання свого правового та матеріального становища. Досить поширеним на той час явищем було і самовільне залишення матросами пароплавів у закордонних портах. Недивлячись на те, що Уложення про покарання від 1885 р. (ст.1271) за втечу з судна передбачало ув'язнення терміном від двох до чотирьох місяців, чимало судноробітників вдавалися саме до таких кроків. «Багато хто тікає з суден», - сповіщала в 1911 р. на своїх сторінках віденська «Правда» [255, 25 юня].

До активних форм протесту моряків можна віднести випадки «брутальної непокори представникам судової адміністрації», а також напади на командний склад суден і, врешті-решт, страйки. Саме страйки моряки брали на озброєння, як найбільш результативну форму боротьби за вирішення нагальних життєвих проблем. Унаслідок цього значна частина судноробітників торговельного флоту ба-сейну на початку ХХ ст. стала активними учасниками страйкового руху. Зупиняючись на перебігу страйків моряків початку ХХ ст., автор вважав за доцільне визначити ступінь організованості, кількість учасників та досягнуті результати. Крім того, важливо оцінити характер виступів судових команд, що в свою чергу примушує дати відповідь на питання, які вимоги судноробітників під час страйків можна розглядати як політичні, а які мали суто економічний характер.

З цього приводу в історіографії не існує спільної думки. Так, радянська історична література зазвичай перебільшувала кількість політичних виступів робітництва. Підставою для цього було визначення найрізноманітніших вимог пролетаріату як виключно політичних. Саме таким чином в історичних працях радянських часів розглядалася вимога робітників щодо встановлення 8-годинного робочого дня. Найвагомим чинником на підтвердження цього вважався той факт, що це було одним з положень програми РСДРП на етапі буржуазно-демократичної революції. Однак, на наш погляд, висування робітниками подібної

вимоги ще не дає підстав вважати страйк політичним. Скорочення робочого дня, навіть і до 8 годин, було звичайною економічною вимогою, особливо, коли вона висувалася в контексті інших економічних претензій. Це усвідомлювали і тогочасні лідери РСДРП, наприклад Ю.О. Мартов. Останній в своїй праці «Історія російської соціал-демократії» відрізняв гасло 8-годинного робочого дня від вимог пролетаріату політичного характеру [445, с.86]. За досить слушною класифікацією, якої дотримувалися автори офіційного видання початку ХХ ст. «Статистичні відомості про страйки на фабриках та заводах», до політичних страйків відносили: страйки солідарності з приводу 9 січня, виступи періоду загального жовтневого страйку 1905 р., страйки, які містили вимоги скликання Установчих зборів чи святкування Першого травня, а також надання політичних свобод. Крім того, треба враховувати, що у випадку, коли домагання робітників містили в собі комплекс як політичних, так і економічних вимог, основним критерієм для оцінки характеру виступу могла слугувати саме та вимога, опісля задоволення якої страйкуючі готові були знов стати до роботи.

Необхідно звернути увагу і на той факт, що нерідко на політичному характері того або іншого страйку пролетаріату, без жодних на то підстав, наголошували безпосередньо представники владних структур або роботодавці. Ці свідчення радянська історіографія зазвичай некритично використовувала для обґрунтування тези щодо посилення революційного руху серед робітництва. Насправді подібні тлумачення виступів робітників на початку ХХ ст. часто пояснювалися зовсім іншими причинами. Зокрема каральні органи самодержавства, після дозволу в імперії економічних страйків (грудень 1905 р.), інколи визначали виступ робітників як такий, що мав політичне забарвлення, тільки для того, щоб мати підстави вжити до страйкарів репресивних заходів.

З іншого боку, визнання страйку політичним виключало для підприємця необхідність відшкодовувати збитки кредиторам за невиконання тих або інших зобов'язань. У цьому випадку цивільне законодавство імперії розглядало ситуацію як дію непереборної сили, тобто як надзвичайну і невідворотну за даних умов обставину. Економічний же страйк не давав підстав розцінити його як явище, нас-

лідки якого не могли бути усунені особою, яка не виконала свої договірні обов'язки. Аналогічне трактування страйків, як буде показано нижче, використовувалося і в морському транспорті.

Слід відзначити, що масовий страйковий рух у комерційному флоті Азово-Чорноморського басейну розпочався влітку 1903 р. Значною мірою він був викликаний загальним страйком, який охопив тоді майже всі промислові центри українських губерній. 11-го липня 1903 р. розпочався виступ суднових команд РТПТ, Ространсу, Російсько-Дунайського товариства, що на той час знаходилися в одеському порту. Спочатку страйк оголосило приблизно 300 моряків. Згодом їх число збільшується. За повідомленнями соціалістичної преси страйкуючі команди «склали партію в 2-2,5 тисячі чоловік» [239, 1 авг.]. Щоправда вищезгадана кількість страйкарів здається нам перебільшеною. І вже зовсім не відповідає фактам твердження Я.М. Шгеренштейна, який зазначав, що «кількість страйкуючих серед моряків та кочегарів перевищувала 15 тисяч чоловік» [604, с.83]. На наш погляд тогочасну кількість страйкарів можна оцінити приблизно в 1 тис.

В той час судновласники намагалося довести урядові, що жодних підстав для виступу судноробітників не було, а страйк викликала «відсутність захисту їх (моряків. – О.Ш.) від насилля натовпу осіб, чужих пароплавній справі» [196, арк.170]. Але ці твердження багато в чому не відповідали дійсності. Зокрема, їх спростував директор Департаменту поліції О.Лопухін. Особисто відвідавши Одесу наприкінці липня 1903 р., він в своїй доповіді у Петербург фактично звинуватив роботодавців у повній байдужості до потреб судноробітників, відзначивши, що в тих умовах виступ суднових команд здавався неминучим, що для матросів і кочегарів страйк був «єдиним знаряддям відновлення своїх інтересів» [442, с.387]. Дійсно, команди комерційних суден мали всі підстави бути незадоволеними своїм становищем. Про це свідчили і збори моряків в одеському порту 12 липня, де були сформульовані претензії (виключно економічні), що передбачали встановлення 10-годинного робочого дня, збільшення платні на 50-70%, визначення суми харчових грошей в 10 крб. на місяць, надання щотижневого відпочинку, видачі в закор-

донному плаванні половини платні золотом, влаштування третейських судів для розв'язання спірних питань і т. п.

Судновласники були вимушені піти на переговори. За наказом начальника одеського порту генерал-майора В.П. Перелешина була створена особлива комісія, яка повинна була розглянути претензії моряків. До її складу увійшли директори, інспектори та головні інженери великих пароплавних підприємств. Водночас робилися спроби придушити страйк, відновити рух суден. Так, найбільш необхідну частину товарів агентство Руського товариства завантажило на пароплав «Россия», матроси якого не приєдналися до страйку, «силами кількох сторожів при складах». Також мали місце спроби набрати в Керчі нові команди замість тих, що страйкували. Однак, за свідченням сучасника, таких, хто погодився б «стати зрадником загальної справи ні серед кочегарів, ні серед матросів не знайшлося» [323, с.81].

Тоді пароплавні товариства звернулися за допомогою до війська. Подібна можливість була передбачена Статутом торговельним. В статті 204 вказувалося, що «військово-морське відомство на певний час, на прохання господарів», може відправити для служби на комерційні судна, воєнних моряків [535, с.35]. Саме це і сталося 12 липня 1903 р. Ідучи назустріч вимогам одеської влади та судновласників, морський міністр Ф.К. Авелан дав наказ командуючому Чорноморським флотом негайно відправити до Одеси «стільки матросів і кочегарів, скільки зможе... без значної шкоди плаванню флоту, щоб ними замінити на короткий час застрайкувавших з метою заспокоєння умів та припинення страйку» [331, с.91].

В результаті наступного дня в Одесу було відправлено 150 військових моряків. Це дало можливість відправити у рейс шість пароплавів із новою командою. 15 липня «Одесские новости» повідомили на своїх сторінках: «Сьогодні прибуває до Одеси спеціально відряджена з севастопольського порту партія матросів, числом 450 чоловік для рухомого складу Руського товариства» [250, 15 июня]. Дійсно незабаром до міста прибули ще 125 матросів, 246 кочегарів, 44 машиністи та 19 рульових 33-го флотського екіпажу.

З свого боку страйкуючі моряки намагались будь-що не дати владі поновити рух суден. За повідомленням газети «Искра», матроси намагалися «силою завадити відходити пароплавам. Вчора відійшов який-то пароплав з поламаними свистками, дзвонами і багатьма іншими пошкодженнями» [239, 1 авг.]. Мали місце і випадки побиття тих моряків, які відмовлялися покинути роботу. Так, в листі з Одеси відзначалося, що боцман «пароплаву «Ольга», який не відпускав команди, отримав удар у голову, від якого помер у лікарні. Будинок іншого боцмана було підпалено в Миколаєві» [239, 1 сент.].

Щоб не допустити вхід робітникам у порт, а також огородити військових моряків від зіткнення із страйкарями, місцева влада надіслала три роти солдат. Градоначальник Одеси генерал-лейтенант Д.Г. Арсеньєв звертав особливу увагу підлеглих «на охорону пароплавів, які готувалися до відходу» [331, с.104]. Але це не дало очікуваних результатів. 17 липня страйкуючі робітники Одеси знов попрямували до порту. Як повідомляв учасник тих подій, «з парових котлів на пароплавах випускали пар, зривали прапори, закликали матросів до себе, а військових моряків кликали до пасивного опору» [508, с.111]. Недостатність вжитих владою заходів згодом був вимушений констатувати і сам градоначальник. У доповіді до МВС він повідомляв, що «натовп прорвався на деякі вантажні пароплави Добровольного флоту, примусово зняв з них усіх вантажників та вільнонаймані команди матросів, що працювали, а також встиг перешкодити своєчасному відходу одного з пароплавів Руського товариства пароплавання і торгівлі» [331, с.105].

Зрештою, представники пароплавних підприємств на своїй нараді 19 липня хоч і визнали претензії команд «надмірними», вирішили за краще піти на поступки. На необхідності певного компромісу наголосив директор РТПіТ Радлов, підкреслюючи, що «заворушення між судновими командами не припинилися, і в недалекому майбутньому погрожують... вилитися в новий страйк», запропонував вимоги матросів хоча б частково задовольнити [196, арк.65]. В результаті тривалість праці на судах погодилися обмежити 10,5 годинами, а також збільшити платню за вивантажені роботи, суму харчових грошей тощо. В той же час у правовому відношенні «нижчі чини» торговельного флоту залишалися абсолютно

безправними. Так, судновласники вважали неприпустимим прийняття вимоги робітників щодо створення третейських судів. Останні, на думку пароплавних підприємств, призвели б до «підриву дисципліни», зробили «плавання цілком неможливим» [196, арк.171].

20 липня 1903 р. страйкарі почали повертатися на судна. При цьому в матросів «брали підписку про те, що вони не полишать служби без попередження... за два тижні» [196, арк.65]. Недивлячись на те, що низку вимог моряків не було виконано, страйк мав неабияке значення. Перший масовий виступ у торговельному флоті Азово-Чорноморського басейну продемонстрував силу спільних дій моряків, дієвість такої форми боротьби за покращання економічного становища, як страйк. Судноплавні товариства були вимушені рахуватися з рішучими вимогами команд, а отже, погодитись на певний компроміс. Водночас слід звернути увагу, що виступ моряків багато в чому був неорганізованим, мав стихійний характер.

Досвід боротьби судноробітників під час страйку 1903 р. зіграв чималу роль у наступних подіях у цивільному флоті басейну. Перше відлуння літнього страйку проявилось вже у вересні, коли відбулися заворушення на судах Руського товариства, які знаходилися в керченському порту. Однак цей виступ тривав досить короткий час. Моряки, які вимагали підвищення заробітної плати, були звільнені з пароплавів, а спільна демонстрація матросів та робітників міста, як писала в ті дні газета «Искра», «була розігнана збройною силою» [239, 1 окт.].

З новою силою страйковий рух у торговельному флоті розгорнувся навесні 1905 р. Безправ'я, свавілля суднової адміністрації, невирішені питання праці та побуту моряків, а також загальне революційне піднесення в країні, штовхало до подальшої боротьби. Не дочекавшись відповіді господарів та владних структур на свої численні звернення, моряки знов вдалися до страйку. 8 квітня 1905 р. застрайкували пароплави Руського товариства «Чихачев» і «Святой Николай». Дещо пізніше їх прикладу наслідували матроси суден «Император Александр II», «Херсон», «Мария» (належали відповідно РТПіТ, Добровольному флоту і Ро-странсу) та деякі інші команди [70, арк.197]. Вимоги страйкарів спочатку були досить-таки помірними і знов, як в 1903 р., не виходили за межі суто економічних

– встановлення 9-годинного робочого дня, надання грошової допомоги у випадку травми в розмірі місячного окладу, підвищення оплати праці тощо.

В результаті страйку рух в одеському порту майже припинився. Проте судновласники не поспішали задовольняти вимоги робітників. Як зазначала тогочасна преса: «Товариства визнають за краще затримувати пароплави, ніж йти на поступки командам» [158, арк.15 зв.]. 12 квітня поліція провела серед матросів арешти, 19 активних страйкарів було затримано. Але моряки, які наполегливо домогалися виконання вимог, трималися стійко і одностайно, не припиняючи боротьбу. 12 і 13 квітня, як сповіщав у Петербург начальник одеського порту, «під охороною військових частин, які знаходилися в порту, відійшли лише пароплави в Миколаїв та Херсон» [70, арк.205]. Рух на інших лініях було перервано.

В цих умовах судновласники вдалися до силових заходів. За повідомленням тогочасної преси, «Руське товариство звернулося до Головного морського штабу з проханням дати військову команду для підтримки руху» [158, арк.15]. В результаті вже 15 квітня до Одеси була відправлена партія військових моряків з Севастополя. Через два дні прибуло ще 140 матросів, яких розподілили по пароплавах РТПіТ і Ространсу, команди яких продовжували страйк [40, арк.54]. Врешті-решт, Руському товариству вдалося відправити в рейс декілька пароплавів. Це зламало одностайність страйкарів, які поступово почали повертатися до роботи і 22 квітня 1905 р. рух суден в одеському порту відновився в повному обсязі.

Проте, судновласники все ж погодилися створити погоджувальну комісію, яка б розглянула вимоги моряків. Окрім представників пароплавних товариств до її складу увійшли і деякі пересічні матроси. Очолив її, як доповідала охоронка, «відомий своєю політичною неблагонадійністю начальник одеського училища торговельного мореплавства статський радник Гаврішев» [42, арк.15].

Внаслідок опору з боку підприємців, небажання йти на поступки судноробітникам, комісія протягом трьох місяців працювала без жодних результатів. Однак зростання революційних подій в імперії і, зокрема на флоті, змінило ситуацію. 12 травня 1905 р. почався новий страйк на суднах, що плавали на лініях Одеса-Миколаїв-Херсон і Одеса-Вілково [510, с.36]. З цього приводу одеський градоначальник

чальник сповіщав МВС, що «пароплави в ближні рейси відходять під військовою охороною... Пароплави дальніх рейсів не відходять. Арештував команди двох пароплавів» [513, ч.1, с.208].

14 червня 1905 р. відбулося відоме повстання на броненосці «Князь Потемкин-Таврический», яке справило великий вплив на розгортання революційного руху в Російській імперії, в тому числі, в українських губерніях. Позначився цей виступ і на піднесенні революційних настроїв серед моряків торговельного флоту Азово-Чорноморського басейну, дехто з яких висловлював свою солідарність із боротьбою потьомкінців. Наприклад, команда вантажного судна «Эмеранс» забезпечила бунтівний броненосець, який стояв у порту Одеси, вугіллям. Після навантаження палива, відходячи від «Потемкина», матроси «Эмеранса» підняли на щоглі свого судна замість революційного прапора червону сорочку [333, с.62].

Також у ті дні відбувся виступ команди пароплава РТПіТ «Император Николай II», який готувався до повернення в Одесу з Константинополя. Дізнавшись про події на «Потемкине», Головна контора Руського товариства віддала наказ відправити судно в Олександрію. Проте екіпаж пароплава, на чолі з машинною командою, намагаючись приєднатися до потьомкінців, «цьому розпорядженню не підкорився» і рішуче зажадав повернення до Одеси [251, 25 июня]. Одним з керівників виступу охоронка вважала селянина Ушицького повіту Подільської губернії Ф.М. Тютюника, який за її повідомленням і «збунтував команду» [51, арк.108]. Капітан судна Бураков був вимушений задовольнити вимогу матросів. 24 червня пароплав прибув до одеського порту, але «Потемкина» там вже не застав. Влада ж вдалася до рішучих заходів, щоб покласти край подібним виступам. За наказом тимчасового генерал-губернатора Одеси К.О. Карангозова, 19 членів екіпажу пароплава було заарештовано і віддано під суд.

15 червня у Вілково застрайкували матроси пароплава «Болгария» Російсько-Дунайського товариства, які відкрито висловлювали підтримку діям потьомкінців [570, с.49]. Лише вдавшись до арештів, владі вдалося придушити цей виступ. 18 червня в Ізмаїлі, за повідомленнями охоронки, матроси з комерційних суден, поширювали політичну літературу, зокрема прокламацію «До російського наро-

ду», в якій містився заклик «до повалення існуючого у державі суспільного ладу» [451, с.39].

Все це свідчило про радикалізацію настроїв моряків торговельного флоту, що виявлялося і в збільшенні їх вимог до роботодавців. Коли на початку липня на деяких суднах знов розпочався страйк, команди вимагали вже встановлення 8-годинного робочого дня. Згаданий виступ тривав два тижні [145, арк.41 зв.]. Налякані постійними заворушеннями серед моряків, безсиллям уряду припинити страйковий рух на флоті, судновласники стали більш згідливими. В першу чергу це торкалося керівництва РТПіТ, яке, головним чином і репрезентувало акціонерні товариства в роботі погоджувальної комісії. Вже 10 липня відбулася нарада представників пароплавних товариств і делегатів від команд, де було схвалено встановити 8-годинний робочий день та збільшити заробітну плату матросам.

Але цього разу моряки в своїх вимогах пішли далі, вважаючи за потрібне взяти під контроль питання найму на пароплави. 31 липня, в дворі одеського училища торговельного мореплавства відбулося зібрання команд комерційних суден, яке обрало 10 чоловік для здійснення реєстрації судноробітників та «ведення справ контори найму моряків» [570, с.68]. Для їхнього утримання було вирішено робити внески в розмірі 2% від заробітної плати. Представники пароплавних підприємств, з деякими застереженнями, які торкалися обсягів повноважень комітету виборних моряків, розсудили за краще погодитися на ці пропозиції.

1 серпня 1905 р. загальна угода між командами та судновласниками басейну набула чинності. В основу поклали проект, який було розроблено Головним управлінням торговельного мореплавства. За ним оплата праці судноробітників збільшувалася на 40% (див. табл. 3.12). Було чітко визначено, що вважати авральною і що понаднормованою (оплачуваною) роботою. Спостерігати за тим, як виконується ця домовленість та регулювати відносини між судновласниками і моряками, повинен був особливий комітет з виборних моряків, який отримав назву «Реєстрація судових команд». Останній являв собою своєрідну камеру примирення і мав завдання служити посередником під час найму матросів на судна. В той же час він повинен був діяти під безпосереднім контролем з боку дирекції РТПіТ

[204, с.207]. Судноплавні компанії, які були змушені санкціонувати утворення подібної організації, розраховували при цьому ввести рух у торговельному флоті в «законне», «мирне» русло, підпорядкувати його поліцейському нагляду, обмежити ініціативу виборних моряків, які б займалися виключно розробкою угод між командами та адміністрацією.

Отже, спільним виступом та активною боротьбою за свої права судновим командам у серпні 1905 р. вдалося укласти колективний договір з підприємцями, добитися деякого поліпшення свого матеріального становища, скорочення робочого дня. Згадана угода також багато в чому сприяла втягненню судноробітників у коло господарсько-виробничих питань. Як відзначав О.П. Реєнт, «поява перших колективних договорів свідчила... про здатність робітників брати активну участь у виробленні нових умов найму, формулювати та закріплювати їх у відповідних юридичних документах» [517, с.201].

Але й опісля цього заворушення на комерційних судах Півдня України не вщухали. Подальше розгортання революційного руху в країні знов підштовхнуло частину судноробітників басейну до страйків. Цього разу виступи вже мали відкрито політичне забарвлення. Так, 8 листопада розпочався страйк команд кількох пароплавів РТПТ, які стояли в порту Одеси. Через три дні страйк охопив парові судна та баржі Російсько-Дунайського товариства. Крім звичайних економічних претензій страйкарі, за свідченням сучасників, «висунули вимоги політичного характеру» [570, с.99].

10 грудня на заклик Ради робітничих депутатів Одеси і керівництва «Реєстрації», застрайкували команди пароплавів Руського товариства «Пушкин», «Цесаревич Георгий», «Святослав». Незабаром до них приєдналися моряки ще деяких суден. Домагання судноробітників у цей час вже сягнули питань встановлення демократичної республіки та проголошення політичних свобод, звільнення політв'язнів. Учасник тих подій І.Чернявський, який плавав матросом на пароплаві «Пушкин», згадував: «Політичний страйк... на судах зустріли більш підготовлено... Настрій серед команд, як палубної, так і машинної був піднесений. Суднова адміністрація вичікувала» [153, арк.2-3].

16 грудня страйк підтримали команди низки приватновласницьких пароплавів – «Мария Регир», «Прогресс», «Клара Феня», «Макковой», «Панагий Вальяно». Не дозволяючи розвантажувати судна, матроси пояснювали свої дії тим, що «не можуть ставати до роботи, поки не скінчиться загальний страйк і поки не почнуть працювати пароплави Руського товариства» [101, арк.60].

В цей час владу особливо турбували факти відмови команд перевозити війська, які відправлялися на придушення революційних виступів у різних регіонах імперії. Вперше подібний випадок стався 10 грудня на пароплаві «Пушкин», коли матроси перешкодили навантаженню на судно 12 солдат кулеметної команди та 68 новобранців. Член екіпажу пароплаву Чернявський зазначав: «Коли влада Одеси вирішила навантажити на судно війська, гармати та набої і відправити їх до Кавказу, ми... усі до одного відмовилися» [153, арк.6-7]. Подібний же випадок на початку грудня 1905 р. мав місце і в Новоросійську, де команда пароплаву «Великая княгиня Ксения», «внаслідок поширення чуток, що пароплав з козаками буде підірвано» революціонерами, не погодилася перевозити до Батуму 17-й пластунський батальйон [512, с.593].

22 грудня відмовилася йти в рейс з військами з Одеси до Новоросійська команда пароплава «Святослав». Ініціатором виступу, за повідомленням поліції, були представники машинної команди, зокрема, кочегар П.Л. Четвертухін [55, арк.265 зв.]. Проте в цей час в Одесі вже було оголошено військовий стан, що й дало можливість владним органам діяти жорстко і рішуче. На судно прибув завідуючий пересуванням військ Генерального штабу полковник Васіл'єв з «озброєною командою» і погрожуючи репресіями, примусив матросів «Святослава» йти в рейс [101, арк.65]. Приблизно таким же чином розгорталася подія й на пароплаві «Цесаревич Георгий», де втручання військових кінець кінцем змусило команду судна поновити роботу.

В той же час більш стійко трималися моряки пароплаву РТПіТ «Царь». Невдивлячись на погрози, вони вперто відмовлялися перевозити до Новоросійська зведений батальйон піхоти, 12 козаків, кулемети та 2 гармати. Тоді за наказом полковника Васіл'єва просто в кубрику судна було заарештовано 19 чоловік, яких

згодом під конвоєм півсотні козаків відправили до поліцейської ділянки. Лише, коли 28 грудня на пароплав прибуло 30 воєнних матросів з канонерського човна «Донец», «Царь» зміг вийти в море [101, арк.64 зв.]. Відмова команди перевозити армійські частини для придушення повстання робітників на Кавказі мала також місце у феодосійському порту, де до страйку вдалися матроси судна «Великий князь Константин».

Суттєвий вплив на комерційне мореплавство в басейні наприкінці 1905 р. справили революційні події у Новоросійську. Ще 14 грудня Рада робітничих депутатів міста видала постанову, в якій вимагала, щоб всі пароплавства страйкували аж поки не припиниться загальноросійський страйк. Це призвело до того, що пароплаву Руського товариства, який прибув з Керчі, вдалося здійснити зворотний рейс тільки за умови, що «команда судна негайно приєднається до загального політичного страйку» [191, арк.3].

Мали місце й інші факти втручання органів революційного самоврядування в діяльність морського транспорту. «Деякі пароплави Товариства, які перебували в Новоросійську, – повідомляла Головна контора РТПіТ, – примушені були приймати тільки той вантаж, на який був дозвіл Виконавчого комітету Ради робітничих депутатів» [512, с.583]. Так, за наказом місцевої Ради пароплав «Севастополь» примушений був повернутися назад до Кавказьких портів і, здавши там пасажирів, відправитися в Сочі за гарматами та набоями для повсталих [191, арк.1зв.]. Врешті-решт, 27 грудня 1905 р. директор РТПіТ, повідомляючи Петербург, що «плавання вкрай небезпечне, особливо з огляду на ненадійність команд», віддав наказ пароплавам товариства, які прямували на Кавказ, «оминати Новоросійськ в обидва путі» [512, с.584].

Отже, в період зростання революційної кризи в Російській імперії серед моряків торговельного флоту Півдня України вперше за тривалий час розгорнувся масовий страйковий рух. Головним чином він охопив команди суден, які належали великим компаніям і, перш за все, РТПіТ. Страйки періоду 1903-1905 рр. засвідчили, що соціальні відносини в морському транспорті регіону далекі від оптимальних, розгорталися вони в основному стихійно, а також мали, частіш за все,

економічний характер. Винятком були заворушення низки суднових команд у листопаді-грудні 1905 р. Разом з тим слід звернути увагу, що більшість моряків торговельного флоту не підтримали останній страйк з його вимогами політичного характеру. Це свідчило, що чимало судноробітників басейну, не дивлячись на посилену пропаганду та всі спроби політичних агітаторів надати виступам антиурядового характеру, не бажали йти далі економічної боротьби. Тільки незначна частина матросів торговельного флоту була згодна підтримати заклики щодо повалення самодержавства. В той же час беззаперечно, що революційні події 1905 р. призвели до посилення політизації судноробітників. Тільки таким чином і можна розцінювати факти відмови команд шести суден перевозити війська.

У наступний період гострота соціального конфлікту в морському транспорті регіону не зменшувалася. Навпаки. Наприкінці 1905 р. влада заборонила діяльність профспілки моряків. Позбувшись «Реєстрації», пароплавні товариства і на майбутнє хотіли забезпечити свої інтереси від посягань з боку судноробітників. Саме це підштовхнуло їх звернутися до уряду з вимогою взагалі заборонити страйки в торговельному флоті. «Страйковий рух... без сумніву являє з себе один з найсерйозніших факторів, з яким прийдеться рахуватися, перш за все, урядові, а морехідну промисловість цей фактор... загрожує поставити в безвихідне становище», - підкреслювали вони [400, с.1]. Те ж, що в країнах Заходу роботодавці дивились на виступи робітників зовсім іншим чином, розглядали їх як цивілізований шлях в справі полагодження конфліктів між капіталом та працею, як, за словами Р.Пайпса, «ознаку зрілості робітничого класу», представників бізнесу Російської імперії не турбувало [482, с.217].

Особливо небезпечним, на думку судновласників, було «невизначене становище справи (йшлося про дозвіл економічних страйків в імперії, який було надано 2 грудня 1905 р. – О.Ш.)», яке «вселяє впевненість у робітників та службовців у подальшій безкарності страйків» [542, с.328]. З останнім, вважали підприємці, треба було якнайскоріше покінчити. 7 березня 1906 р. це питання було розглянуто на засіданні Ради міністрів, яка прийшла до висновку, що пароплавна промисловість «є найбільш сприятливим ґрунтом для страйків політичних». Зокрема, від-

значалося, що «в останній час скрізь створюються різного роду спілки і організації службовців на суднах, які, хоч і наголошують лише на економічних вимогах, але сама крайність цих вимог поряд з оголошуваними ними в своїх програмах засобами дій, свідчать про те, що мета означених організацій виходить за економічні межі...» [542, с.328].

З подібним тлумаченням ситуації в торговельному флоті погодився і Микола II. 10 квітня 1906 р. з'явився указ, який передбачав установлення покарання за «участь у страйках на підприємствах морського і річного пароплавства та судноплавства у випадках, коли припинення праці становить загрозу безпеці держави або можливість громадського лиха» [542, с.330]. Цим актом передбачалося кримінальне покарання у вигляді ув'язнення на термін до 1 року 4-х місяців за «підбурювання службовців або робітників до страйку». Ще більш сувора кара (ув'язнення до чотирьох років) установлювалася за участь у «співтоваристві, яке спрямовувало свою діяльність на підбурювання робітників до страйку». На думку представників влади, це рішення створювало відповідні умови для вжиття рішучих заходів з метою «усунення з середовища службовців і робітників вищезгаданих підприємств шкідливих елементів і, таким чином, внесення заспокоєння в це середовище, яке в переважній більшості випадків підкорялося вимогам про страйк виключно під тиском таких осіб» [542, с.328]. Крім того імператор, в зв'язку з випадками «відмови суднових команд брати участь у перевезенні військових частин, призначених до замирення заворушень, які відбувалися на Кавказькому узбережжі», ще 31 грудня 1905 р. надав право МтіПр поповнювати команди комерційних суден підданими інших держав без будь-яких обмежень [93, арк.5].

Але всі ці заходи не змогли утримати судноробітників від подальшої боротьби за свої права. Нова хвиля страйків екіпажів торговельних суден басейну починається навесні 1906 р. 1 травня поблизу Одеси відбулися нелегальні збори 300-400 моряків де було вирішено розпочати підготовку до загального страйку працівників морського транспорту басейну. Там же обрано страйковий комітет, куди увійшли К.Пиріжко, О.Яковлев, Я.Вехов, М.Боцоев. Про підготовку страйку повідомили моряків ближніх портів – Миколаїва, Херсона, Керчі. В результаті попе-

редньої роботи, проведеної страйкомом, 12 травня 1906 р. стався загальний виступ команд пароплавів торговельного флоту. Повідомляючи про цей факт, прокурор одеського окружного суду відзначав: «Службовці палубної і машинної команд Російського товариства, Руського товариства пароплавства і торгівлі, а також приватних пароплавів числом до 1000 чоловік застрайкували... з метою досягти відкриття їхньої контори реєстрації моряків» [71, арк.3]. Пізніше до виступу приєднався ще ряд екіпажів комерційних суден.

Зауважимо, що в історіографії залишається дискусійним питання щодо чисельності учасників цього страйку. Так, у «Хроніці революційного робітничого руху на Україні (1900-1917)» кількість страйкарів визначається в 1 тис. чоловік [569, с.163], а «Начерки історії одеської обласної партійної організації» вказують, що у виступі суднових команд брало участь 5 тис. [480, с.80]. Разом з тим Л. Іванов відзначав, що «літнім страйком було охоплено до 3 тис. моряків» [382, с.189]. Остання цифра здається нам більш вірогідною. Про це, зокрема свідчать дані щодо кількості учасників зборів в одеському порту, де розроблялися вимоги страйкарів (дивись нижче), а також матеріали тогочасної преси. 24 травня 1906 р. газета українських лібералів «Громадська думка», редактором якої був С.Єфремов, зазначала, що «усього страйкують тепер 3600 душ»*. Отже, на нашу думку, страйк охопив приблизно трьох тисяч чоловік, що становило майже дві третини від усіх судноробітників басейну, які входили до складу пароплавних команд.

Далеко не завжди приєднання до страйку було цілком добровільним. Радянська історична література, висвітлюючи виступи робітників Російській імперії, зазвичай не торкалася цієї проблеми. Останньої як би взагалі й не існувало. Мова завжди йшла лише про пролетарську солідарність під час виступів робітництва. Можливість тиску на робітників, примушення частини їх до участі в страйках, відкидалася а priori. Однак подібні випадки мали місце. Траплялися вони і в сере-

Примітка. Тут і надалі цитати з україномовної преси початку ХХ ст., газет «Громадська думка» і «Рада» надаються в оригінальному вигляді, без граматичних або синтаксичних змін.

довищі моряків торговельного флоту. Так, навесні 1906 р. серед судноробітників були й ті, хто вважав страйк помилкою, побоювався репресій з боку влади. Але члени страйкому моряків з свого боку вжили всіх заходів, щоб подолати сумніви та фактично примусити до одностайного виступу. «Там де команди коливалися, – повідомляли місцеві власті, – агітатори погрожували їм, що той хто не приєднається до страйку, за відкриттям реєстрації, буде позбавлений права служити на пароплаві». Приміром, команда приватного пароплава «Софія», який належав С.Фальц-Фейн, приєдналася до загального виступу «лише опісля трьохразового відвідування агітаторів» [71, арк.14].

Заворушення в цей час сталися також на окремих пароплавах, що перебували в закордонних рейсах і команди яких отримали інформацію про загальний страйк судноробітників в Одесі. 29 травня генеральний консул у Бейруті князь Гагарін був примушений арештувати двох матросів пароплаву «Трувор» – Ф. Кривого та А. Нечитайло, які, за його словами, «підбурювали екіпаж до відкритого повстання» [132, арк.1].

У той же час так і не вдалося схилити до страйку команди Добровольного флоту, де матеріальне становище нижчого плавскладу було помітно ліпшим. З іншого боку матроси пароплавів цього товариства знайшли можливим надати страйкуючим фінансову допомогу. «Підтримку в розмірі 50% заробітної плати, протягом боротьби, вони надавали постійно», – зазначала пізніше газета «Моряк» [341]. Також відрахування з своєї платні на користь страйкуючих робили і команди приватних пароплавів, які «підтримували, за дозволом комітету, рух Миколаївською та Херсонською лініями» [197, арк.107].

Страйк моряків торговельного флоту в травні 1906 р. на Півдні України мав широкий резонанс. Його підтримали своїми виступами робітники деяких підприємств Одеси, Миколаїва, Керчі. На користь моряків збиралися кошти. Цю роботу координував представник Центрального бюро профспілок Одеси, який увійшов до складу страйкому. «Пролетарська Одеса жваво відгукнулася на звернення до неї, як нерегулярними внесками, так і регулярними відрахуваннями від суботньої платні», – згадував один з керівників матроського комітету [205, с.52]. Значну підтри-

мку страйкуючим матросам, надала спілка машинобудівників міста. Всього ж робітництвом Одеси до фонду страйку було перераховано близько 5 тис. крб.

Це суттєво полегшило становище судноробітників. Зокрема, страйком завчасно потурбувався облаштуванням дешевих їдалень, де обід коштував лише 6 коп. на одну людину. Більш того – 400 чоловік годувались безкоштовно. Із страйкового фонду найбільш нужденним видавали в день допомогу з розрахунку, 50 коп. на людину, яка мала сім'ю і 25 коп. на холосту [197, арк.107 зв.].

Внаслідок майже загального виступу моряків одеський порт, де скупчилося 45 пароплавів, фактично припинив свою діяльність. Суднові команди, які залишили працю, заповнили прилеглі до порту вулиці. За свідченням сучасника «яскраві сонячні дні першої половини травня являли небувалу картину. На схилах бульвару, лежачи і сидячи на зеленій траві, вели дискусію та бесіду моряки... Майже в кожного з них в руках була газета або прокламація» [341].

Спочатку органи одеської влади не побачили у виступі моряків дій спрямованих на порушення чинного законодавства і тому поставилися до нього відносно спокійно. На думку прокурора одеської судової палати, не існувало будь-яких підстав для порушення карної справи в зв'язку із страйком, «за відсутністю повідомлень щодо насильств або підбурювання будь-кого з страйкарів» [71, арк.6]. У свою чергу, прокурор одеського окружного суду пояснював, що «слідство в справі виступу моряків торговельного флоту не було порушено безпосередньо за виникненням страйку, тому що дізнанням не було знайдено жодних вказівок на те, що страйк став результатом чиєїсь агітації» [71, арк.4].

По-іншому до подій в торговельному флоті басейну поставилися в Петербурзі. 27 травня 1906 р. міністр юстиції І.Г. Щегловітов у своєму листі докоряв одеську владу в тому, що органи прокуратури одразу ж опісля початку страйку судноробітників не розпочали слідчі дії. «Не чекаючи з цього предмету моїх вказівок, – роздратовано відзначав Щегловітов, – були достатні підстави для негайного здійснення попереднього слідства за ознаками злочинів передбачених указом 2 грудня 1905, дія якого поширюється, на підставі указу 10 квітня 1906 р., і на підприємства морського та річкового пароплавства та судноплавства» [71, арк.6].

Отже, Петербург недвозначно нагадував, що страйки в морському транспорті взагалі неприпустимі і тому завданням попереднього слідства повинно бути безпосереднє «встановлення самого факту збудження службовців і робітників у порту до припинення робіт» [71, арк.6 зв.]. Зрештою, виконуючи прямий наказ уряду, одеська влада порушила карну справу щодо страйку команд комерційних суден. Слідством незабаром були знайдені докази підбурювання судноробітників до виступу. В результаті декілька чоловік серед матросів було заарештовано.

Зі свого ж боку, керівництво страйкому рішуче відкидало всі звинувачення у впливі на команди ззовні, агітації представників соціалістичних партій. У розмові з кореспондентом газети «Одесский листок» виборні від страйкарів наголошували, що в моряків і так вистачало причин для початку страйку. «І без стороннього впливу в командах говорить свідомість, образа та щире бажання покращити своє становище», – підкреслювали вони [248, 11 июня].

Для остаточної розробки вимог до пароплавних товариств 16 травня 1906 р. в порту Одеси були скликані збори, де були присутні більш як 500 чоловік. Там же, наступного дня, зібралося 1500 страйкарів. Ще одні збори моряків відбулися 19 травня. За даними поліції на них прийшло 3227 чоловік [569, с.163]. Присутні були там і виборні від команд Добровольного флоту. Зборами моряків керували представники екіпажів комерційних суден – О.Яковлев, М.Єрьомкін, К.Пиріжко, М.Боцоев, О.Клочко, Я.Вехов.

Зрештою, судноробітники розробили свої вимоги, які містили 42 пункти. Головним серед них було відкриття «Реєстрації» та влаштування при ній клубу з бібліотекою, їдальнею та чайною. Пропонувалося також створити при спілці моряків комісію, яка б перевіряла знання служби та вирішувала питання щодо переведення матросів і кочегарів у старші класи. Вся діяльність «Реєстрації суднових команд», за думкою судноробітників, повинна була здійснюватися на засадах самоврядування, без будь-якого контролю з боку адміністрації. Крім того, висувалися вимоги й щодо збільшення платні, ввічливого поводження з командою та покращання умов праці моряків. Отже, вищезгадані вимоги страйкарів знов фактично не виходили за межі економічних. Саме таким чином можна розглядати й до-

магання щодо створення професійної організації в торговельному флоті басейну. Якщо в 1905 р., коли чинне законодавство Російській імперії не дозволяло створювати профспілки, подібна вимога дійсно могла мати політичний характер, то опісля видання Тимчасових правил щодо утворення товариств та спілок від 4 березня 1906 р., це питання втрачає своє політичне забарвлення.

Але судновласники намагалися трактувати події саме таким чином. Так, заступник директора РТПіТ І.Жирар, свідомо перекручуючи факти, повідомляв Петербург, що характер страйку команд був суто «політичним, відкриття «Реєстрації» або економічні питання тут ні до чого» [197, арк.7]. На останньому наполягало і правління компанії, яке відзначало, що страйк «виник винятково на політичному ґрунті і попередити його та припинити незабаром опісля виникнення, Руське товариство було безсилим» [192, арк.2].

Таким чином, РТПіТ, намагаючись уникнути відповідальності перед своїми клієнтами за невчасну доставку або псування вантажів, пропонувало розглядати виступ моряків як форс-мажорне явище*. Проте це не ввело в оману підприємства і банки, які були пов'язані з компанією договірними обов'язками. Так, Російській для зовнішньої торгівлі банк повідомляв Головну контору РТПіТ, що останнє не відправило до Петербургу на пароплаві «Диана» цукор, внаслідок «причин, які не мають характеру непереборної сили» і тому наполегливо вимагав відшкодування всіх збитків [197, арк.125 зв.].

Так або інакше, але добитися реалізації своїх вимог від роботодавців страйкуючим вдалося далеко не зразу. Незважаючи на майже загальний виступ команд парового флоту басейну, судновласники розраховували, що їм вдасться уникнути суттєвих поступок. 20 травня 1906 р. всіх моряків, що страйкували, було повідомлено, щоб «до 23 травня приходили по гроші та по пашпорти і щоб забирали з па-

Примітка. На початку ХХ ст. судова палата Петербургу, розглянувши один з численних позовів до РТПіТ, дійшла висновку, що «непереборну силу становлять сили природи, а також і людські дії – такого роду, що їм не тільки в даному конкретному випадку, але й взагалі в цей час запобігти неможливо» [283, №10, с.131].

роходів свої речі» [230, 24 трав.]. Одночасно правління РТПіТ всіма силами намагалося підтримати пароплавне сполучення хоча б із Херсоном та Миколаївом. Де кілька суден дійсно вдалося відправити з поденниками, яких терміново набрали за досить високу платню, від 6 до 10 крб. за один рейс. Проте, як відзначала кореспонденція з Одеси, нові екіпажі «являли собою не що інше, як усіляку наволоч яку набрали з портової босяцької команди» [278, №7, с.139]. За свідченням самих судновласників, це призводило до того, що плавання ставало дуже небезпечним. Зрештою останні відмовились від послуг подібних «матросів». Якийсь час на внутрішніх лініях басейну працювали лише судна іноземних фірм, тоді як збитки судновласників зростали з кожним днем. «Хазяїни пароходів через страйк мають великі втрати, – зазначала в ті дні газета «Громадська думка» [230, 24 трав.].

Але пароплавні компанії ще трималися і не йшли на поступки. Тим паче, що задоволення вимог страйкуючих команд призвело б, на їхню думку, лише до того, що «через півроку вони висунуть нові». Замість цього вдалися до випробуваного в попередній період засобу, а саме, використання на комерційних судах військових моряків. За наполяганням пароплавних підприємств, командуючий одеським військовим округом генерал О.В. Каульбарс, звернувся з проханням до морського міністерства надіслати на торговельні судна 1000 військових моряків.

Однак в цей раз подібному плану не судилося здійснитися. На звернення судновласників Морський генеральний штаб повідомив, що «в розпорядженні Головного командира Чорноморських портів немає вільних нижчих чинів» [197, арк.7]. Можливо, певну роль зіграли заклики до матросів Чорноморського флоту підтримати страйкарів. Так, в одній з листівок відзначалося: «Товариші матроси! Ми впевнені, що ви не станете на бік капіталістів та їхніх золотопогонних заступників проти своїх зголоднілих братів – робітників. Ви теж робітники і повинні пам'ятати, що тільки в єднанні і підтримці один одного – наша сила та наша перемога» [513, ч.2, с.96]. Заклик цей було почуто. Коли команди трьох пароплавів таки укомплектували військовими моряками (всього їх прибуло 83), останні, за повідомленням капітанів, «поводили себе неприпустимо, самовільно уходили в

портах на берег, від роботи під різними приводами ухилялися, поводили себе зухвало та задирливо» [197, арк.144].

Зазнала невдачі і спроба судновласників укомплектувати команди за допомогою підданих іноземних держав. Як відзначалося в доповіді правлінню Руського товариства, наймати іноземців на судна «директор побоювався, внаслідок погроз страйкарів вжити репресії та насилля до іноземних команд» [197, арк.48]. Успіху страйку сприяв також слабкий вплив до Одеси безробітних. Урожай та підняття цін на сільськогосподарські роботи на Півдні України, затримували вихід з села досить значної маси.

3 червня 1906 р. до Одеси для врегулювання конфлікту, прибув представник МТіПр, дійсний статський радник С.П. Веселий, який, погодивши попередньо свої дії з представниками місцевої влади та пароплавних товариств, вжив активних заходів для припинення страйку. Було вирішено піти на поступки судновим командам у питаннях збільшення платні та скорочення робочого дня, а справу відкриття «Реєстрації» взяти до своїх рук. Зрештою судновласники були вимушені погодитися на відновлення професійної організації в торговельному флоті, але за умови, що керувати нею буде саме представник уряду. В записці, відправленої одеському генерал-губернатору, вони підкреслювали, що «поновлення функцій закритого реєстраційного бюро в тому вигляді, в якому воно існувало раніше, не можна допустити, тому що воно... деморалізувало команди...» [433, с.106].

Не гаючи часу, комітет, який складався з представників пароплавних компаній, розробив проект положення про «Реєстрацію». Крім того, за наполяганням петербурзького посланця, поліція звільнила з-під арешту трьох моряків. Однак страйкарів не задовольнив той факт, що за проектом, розробленим «на горі», вони фактично позбавлялися керівництва справами власної спілки. Саме таким чином і висловилися загальні збори моряків, які було скликано 9 червня для обговорення пропозицій влади, і де взяло участь приблизно 1600 чоловік [134, арк.68]. Внаслідок цього виборні від страйкарів на нараді із судновласниками 13 червня відмовилися відокремити питання утворення «Реєстрації» від інших вимог, наполягаючи, щоб справами матроської організації займалися лише уповноважені судових

команд. Отже, посередницька місія представника Петербургу зазнала фіаско. З цього приводу матроси жартували: «Приїхав Веселий, а поїде сумний».

Тим часом, як відзначав журнал «Русское судоходство», Чорне море, «на якому завжди кипить пароплавне життя, перетворилося в безрадінний мертвий пейзаж. Гніт бездіяльності все міцніше охоплював одеський порт» [433, с.105]. Прибутки пароплавних товариств суттєво зменшилися. Частина вантажів відійшла до залізниць. Треба зважити й на те, що нелегко було мешканцям причорноморських міст та селищ. Порушилося надходження необхідних вантажів, провіанту. Багато людей «застряло» в південних портах. Влада ж для нагальних перевезень була примушена використовувати канонерські човни. В панічній телеграмі з Одеси до правління Руського товариства від 17 червня повідомлялося, що «внаслідок загального страйку матросів та кочегарів рух пароплавів цілком припинився, всі пароплави стоять у порту вже другий місяць» [570, с.155].

Події страйку в торговельному флоті викликали роздратування та тривогу монархічних організацій імперії. Газета «За царя и родину», яку видавали одеські чорносотенці, в статті «До страйку суднових команд» обурено писала: «Яке їм діло, що страждає цілий край, що голодують візники і вантажники, падає торгівля... Страждають кавказькі і кримські садовласники» І далі. «Матроси дійсно вередують», – відзначала газета, – хоча судновласники й «пішли на значні поступки» [231, 18 юня]. Тому видання пропонувало не ставити «примхи трьох-чотирьох тисяч чоловік... на одну лінію з інтересами сорока мільйонів», а вжити всіх можливих заходів для придушення страйку. Зокрема, монархісти радили замінити судноробітників військовими моряками, найняти на пароплави іноземних матросів, а також озброїти команди, виставити армійські патрулі біля пристаней.

З іншого боку чорносотенці намагалися пояснити страйкуючим невігоду вимог, які бумерангом вдарять по них самих і, зокрема, фактичну шкідливість створення організації на кшталт «Реєстрації суднових команд». «Реєстрація (для моряків. – О.Ш.) буде не свободою, а кабалою, – переконувала газета «За царя и родину». – Вона створюється з революційними цілями» [231, 21 мая]. В результаті судноробітники, на думку видання, тільки отримують нову категорію начальників

– «революційну реєстрацію», яка буде їм «наказувати страйкувати». В свою ж чергу, наполягали монархісти, це «завдасть величезних збитків» товариствам, що призведе до скорочення операцій і, врешті-решт, вкрай негативним чином позначиться на матеріальному становищі суднових команд [231, 21 мая]. Однак ця аргументація, інколи не позбавлена здорового глузду, аж ніяк не вплинула на переважну частину моряків, які наполегливо продовжували свою боротьбу. В той же час виявилось, що ані уряд, ані пароплавні компанії не мали змоги силоміць придушити страйк у торговельному флоті басейну.

Все це змусило судновласників піти на зустріч вимогам матросів. Більш того, щоб припинити страйк, керівництво РТПіТ вже самостійно порушило перед владою Одеси питання про відкриття «Реєстрації суднових команд». Зрештою, 22 червня 1906 р. директори РТПіТ та Російсько-Дунайського товариства М. Ржевський і А.Тимрот, а також виборні від команд підписали угоду і затвердили Статут «Реєстрації», який передбачав запровадження самоврядування моряків*.

Вищезгадана колективна угода задовольнила майже всі інші вимоги страйкуючих. Помітно було збільшено платню, скасовано штрафування. Статут організації вимагав «обов'язкового взаємного ввічливого поведження» та покращання побутових умов праці моряків [46, арк.159]. Більш того підприємці погодились сплатити судноробітникам заробітну платню за час страйку в половинному розмірі. Таким чином, команди комерційного флоту тоді досягли значного успіху на шляху забезпечення своїх прав, покращання економічного становища*. Успіх страйку визначила згуртованість судноробітників, краща організація їхнього ви-

Примітки:

1. На вищезгадані умови погодились також представники Ространсу та приватні судновласники М.Грінштейн, Н.Дмітрієва, І.Островський, Ш.Карпатницький, І.Рабінович, Ф.Грагерова, І.Кошкін, Бр. Розенштейн та деякі ін. [197, арк.74].
2. На нашу думку вищенаведені факти не дають підстав визначати результат страйку лише як компроміс або тільки часткове задоволення вимог моряків, що має місце в історичній літературі [569, с.163; 570, с.150].

ступу, зокрема діяльність вперше утвореного в торговельному флоті басейну страйкового комітету. Як зазначав в червні 1906 р. у доповіді до правління компанії директор РТПіТ М.Ржевуський, «команди були міцно об'єднані... та добре керовані» [197, арк.107 зв.].

Відзначаючи вагомі досягнення команд у відстоюванні своїх прав, треба також звернути увагу на інший бік справи, а саме – максималізм вимог страйкарів, які в той час були примушені задовольнити пароплавні підприємства. Не випадково автори журналу «Русское судоходство» висловлювали сумнів щодо міцності укладеної з командами колективної угоди. «Чи не міститься в ній новий елемент для спорів?» – запитував М.Ленднер у статті «Південне мореплавство і страйки» [433, с.109]. Дійсно, усунення власників від розв'язання будь-яких питань, пов'язаних із наймом робітників на пароплави, не можна розглядати як цілковито нормальне. Отже, тепер вже судноплавні товариства мали підстави вважати себе ураженими в правах. Надалі це вкрай негативно позначилося на стосунках праці і капіталу в комерційному флоті. Судновласники дивилися на угоду як на вимушену і тимчасову, а тому тільки й чекали можливості реваншу.

Зрештою 20 листопада 1906 р. професійна спілка моряків торговельного флоту була закрита. У відповідь на це майже одразу застрайкували екіпажі пароплавів «Кавказ», «Крым», «Херсон» і «Николаев». 21 листопада делегатські збори всіх пароплавних команд суден, що стояли в порту Одеси (присутніми були 30 чоловік), прийняли рішення оголосили загальний страйк. Для керівництва боротьбою, матроси обрали комітет, до складу якого увійшло 5-7 чоловік, в тому числі, члени проводу забороненої профспілки – О.Яковлев, Я.Вехов, О.Клочко.

Наступного дня кадетська «Речь» у кореспонденції з Одеси відзначила: «Страйк, який почався вчора, розростається. Сьогодні до страйку приєдналися команди всіх пароплавних товариств і деяких пароплавів Добровольного флоту» [264, 22 нояб.]. Чимало уваги тогочасним подіям у торговельному флоті басейну приділяла україномовна преса, зокрема київська газета «Рада», видавцем якої був Є.Чикаленко, а редактором М.Павловський. Протягом листопада-грудня 1906 р. майже в кожному числі видання під рубрикою «З українського життя» друкували-

ся повідомлення щодо виступу моряків Чорного моря. Так, 22 листопада «Рада» відзначила: «В Одесі губернатор припинив Регістрацію судових команд. Через це судові команди покинули роботу. Страйк дуже шириться, 20-го не пішли навіть срочні пароходи» [261, 22 лист.]. Наступного дня, за свідченням кореспондента газети, «в 11 годин ранку життя в одеському порту зовсім завмерло; на всіх російських судах, що стоять у порту, команди кинули робити; ні один пароход не міг піти від берега... З інших портів чорноморського побережжя пароходи не приходять» [261, 23 лист.].

Слід відзначити, що в питаннях висвітлення причин страйку моряків восени-взимку 1906 р. в українській історіографії інколи має місце невірне тлумачення подій, а то і просто помилки. Так, В.О. Савченко відзначав, що страйк у флоті в листопаді 1906 р. було викликано «відмовою уряду зареєструвати профспілку моряків» [530, с.142]. В праці ж О.М. Лебеденка взагалі міститься малозрозуміле твердження, про те що «Реєстрація» мала «на меті припинити діяльність профспілки моряків», що, в свою чергу і викликало опір судноробітників одеського порту [429, с.38]. Насправді саме ліквідація урядом «Реєстрації» і призвела до страйку.

Всього участь у цьому виступі взяло біля трьох тисяч чоловік. Але не дивлячись на такий одностайний страйк суттєво завадити руху суден морякам так і не вдалося. Що ж обумовило це? Перш за все треба згадати, що владні структури та керівництво пароплавних підприємств із початком страйку активно вдалися до репресивних заходів. За наказом одеського генерал-губернатора багатьох моряків було заарештовано. Одночасно судновласники оголосили локаут. Усіх, хто відмовлявся ставати до роботи, звільняли з суден і відправляли на батьківщину, до постійного місця проживання. «Поліцейські наряди з'явилися і в порту, який набрав вигляду міста в облозі», – згадував О. Яковлев [227, с.31]. «Порт наповнений озброєними білогвардійцями, поліцією і військами», – писала в ті дні газета «Речь» [264, 24 нояб.].

Також вже вкотре роботодавці звернулися за допомогою до військово-морського відомства. Повідомляючи про це рішення, газета «Рада» 23 листопада відзначила: «Чимало людей уже арештовано... З Севастополя приїде партія матро-

сів з військових суден...» [261, 23 лист.]. Слід підкреслити, що передбачаючи саме такий крок з боку представників владних структур, страйкуючі відправили делегацію до Севастополя з метою «прихилити матросів Чорноморського флоту підтримати одеський страйк активним виступом і відмовою переходити на комерційні судна» [133, арк.80]. Але в цьому випадку їм не вдалося досягти бажаного. 3 грудня 1906 р. з Севастополя дійсно таки прибули 220 військових моряків, яких і було розподілено по пароплавам.

Значну роль у невдалому перебігу страйку зіграла також допомога судновласникам з боку чорносотенців. З цього приводу газета «Рада» зазначала, що 23 листопада РТПіТ «встигло закомплектувати суденні команди для п'яти суден. «Российское общество» і «Русско-Дунайское пароходство» закомплектували по одному пароходу. Взагалі єсть уже більше 300 матросів... З наддніпрянських країн прибуло 1000 моряків, яких покликали різні пароходні спілки» [261, 24 лист.]. В наступному ж числі газета українських лібералів повідомляла, що «пароходи по троху починають виходити. Сьогодні пішли в звичайні рейси всі пароходи, що мали йти». Отже, як підкреслювалося на зборах акціонерів РТПіТ, страйк було «паралізовано з самого початку... З 25 листопада рух пароплавів відновився за всіма лініями» [192, арк.6 зв.]. Триумфуючий лідер одеських монархістів граф Коновніцин, телеграфував до газети «Новое время», що страйк було зірвано «одеськими союзниками».

Однак залучення нових моряків на судна далеко не завжди розв'язувало питання підтримування пароплавного сполучення на належному рівні. По-перше, деякі нові екіпажі просто побоювалися йти наперекір загальному виступу матроської маси. В наслідок цього, 22 листопада, не дивлячись на те, що «суднові команди були замінені іншими», не вийшли в море пароплави РТПіТ «Великая княгиня Ксения», «Суворов» і «Цесаревич» [570, с.163].

По друге, серед знов набраних команд не припинялася агітація з боку страйкарів, а тому не виключалась можливість у майбутньому приєднання їх до загального виступу. Так, вже на початку грудня на пароплаві «Королева Ольга», на якому повинна була їхати з Одеси до Пірею грецька королева, застрайкував

екіпаж, внаслідок чого владі негайно прийшлося замінити його військовими моряками [252, 8 дек.]. Додавав проблем судновласникам і низький фаховий рівень нових матросів. Справа в тому, що екіпажі, які набрали чорносотенці, були погано підготовлені і недисципліновані. Неодноразово періодична преса того часу друкувала листи пасажирів щодо «їхніх митарств плавання з дійсно російськими командами». Як зазначав один з пасажирів, що здійснював рейс до Константинополя на судні РТПіТ «Чихачов», «матроси майже щоденно пиячили та бешкетували... В Піреї більшість пасажирів була змушена залишити пароплав» [264, 14 дек.].

Невміння та відсутність досвіду нових команд призвели до численних аварій суден. У листівці «До усіх громадян», яку страйком моряків видав 11 грудня 1906 р., підкреслювалося, що «на допомогу адміністрації пароплавних товариств з'явився «Союз руського народу» на чолі з обер-хуліганом графом Коновніциним... Наші вороги не замислюються щодо ризику життя десятків пасажирів та їхнього майна...» [55, арк.273 зв.]. І дійсно, як свідчила газета «Черноморский портовый вестник», «підбір такого складу моряків призвів до... зупинок посеред моря за відсутністю пару або псування машин і т. п. випадків, які були дуже і дуже часті» [290, 21 окт.].

Траплялися і більш серйозні інциденти. На початку грудня 1906 р. пароплав «Корнилов», який відправився в круговий олександрійський рейс, сів на міліну неподалік від Смірни. Дещо пізніше налетів на хвилеріз «Цесаревич Георгий». В січні 1907 р. розбився на каміннях, пароплав «Нахимов», який здійснював рейс між Севастополем і портами Близького Сходу. Узагальнюючи вищезгадані випадки, кадетська «Речь» констатувала, що цілком виявилася непридатність нових команд, що були набрані графом Коновніциним, які «завдали великих збитків, аварії пароплавів» [264, 8 дек.]*. Усе це відлякувало пасажирів та вантажовідправників.

Примітка. В той час граф Коновніцин відправив листа до «Московских ведомостей», в якому доводив, що причиною аварій були не матроси-члени «Союзу руського народу», а погана погода – «шторми, тумани», а також «інколи і капітани» суден [248, 14 дек.].

«Тепер мало хто зважається їхати, так саме і вагу мало хто зважається посилати, – підкреслювала газета «Рада». – Добре заробляють чужоземні пароходи» [261, 17груд.].

Складність становища, тяжкі наслідки політики, розрахованої на використання команд, які фактично не знали морської справи, добре усвідомлювали фахівці, представники мас-медіа і, врешті-решт, члени керівництва судноплавних підприємств. Так, київська «Рада» назвала «сміховинною» телеграму керівника одеських монархістів у «Новое время», «про те що «Союз русского народа» задавив страйк пароходних команд» [261, 26 лист.]. Директор же Руського товариства М.Ржевуський прямо запропонував правлінню компанії піти на поступки і «відновити «Реєстрацію»; він попереджав, що в «супротивному разі Товариство ризикує флотом» [214, с.83].

Проти використання матросів, яких поставили чорносотенці, висловився і командний склад деяких суден. За повідомленням газети «Рада», «група капітанів заявила «Русскому обществу», що робити діло з командами з союзників нема ніякої змоги бо не можна ж так уже ризикувати життям пасажирів, цілістю пароходів та того добра, що їм дається до перевозки» [261, 17 груд.]. В результаті газета робила висновок щодо можливості в найближчому майбутньому спроб РТПіТ «помиритися з попередніми командами» й повернутися до «Реєстрації». Саме на це й розраховували матроси, які не дивлячись на усі негаразди, продовжували страйк. Однак ситуація в торговельному флоті басейну вже суттєво відрізнялося від тієї, що мала місце влітку 1906 р. Зважаючи на негативний для себе досвід діяльності організації торговельних моряків, керівництво РТПіТ вважало за краще та необхідне і надалі активно користуватися послугами «союзників». Відповідно судновласники відмовлялися від будь-яких переговорів із страйкарями.

Штрейкбрехерство, використання на судах люмпен-пролетарських елементів та військових моряків, не дали змоги не тільки припинити, але навіть серйозно перешкодити руху пароплавів. «На середину грудня склалася дивна ситуація, – згадував член страйкому О.Яковлев. – Було більше як п'ять тисяч моряків, які вважали, що на оголошений локаут вони відповіли страйком та продовжують

страйкувати, – і майже жодного пароплаву, який би стояв внаслідок страйку» [227, с.56].

В цій ситуації певну підтримку страйкуючі моряки здобули з боку робітничих організацій Одеси. Їх активно підтримало одеське Центральне Бюро профспілок. Зокрема, воно відрядило свого представника до складу страйкового комітету, прийняло на себе витрати з питань агітації та видання прокламацій, організувало серед робітництва міста збирання коштів на користь судноробітників. У листівці «До усіх товаришів робітників», яка була підготовлена страйкарями і надрукована Центральним Бюро профспілок, підкреслювалося: «Три тисячі моряків, які були викинуті на вулицю на нестатки, на голод та холод, чекають вашої допомоги... Ми твердо переконані, що і на цей раз робітники та робітниці швидко та своєчасно відгукнуться на наш заклик, і ще раз покажуть нашим ворогам-капіталістам та їх наймитам приклад нашої братерської робітничої солідарності» [513, ч.2, с.72]. В результаті, від пролетаріату Одеси страйкуючим надійшло приблизно 500 крб., у тому числі, від печатників, слюсарів, робітників тютюнової фабрики. Саме за рахунок цих коштів здійснювалося харчування та надавалася допомога найбільш нужденним морякам.

За закликом Центрального Бюро профспілок, 27 листопада 1906 р., на знак солідарності з моряками, оголосили страйк 300 вантажників одеського порту і робітники-вантажники хліба, 28 листопада застрайкували залізничники та робітники приватних крамниць [569, с.195]. Останнє, на думку автора дисертації, спростовує твердження Л.М. Іванова, який зазначав, що страйк команд комерційного флоту в той час «не був підтриманий робітниками» [382, с.193].

Але, не дивлячись на всі зусилля, виступ суднових команд не давав очікуваного результату. Спроба страйкового комітету влаштувати за містом загальні збори матросів теж не вдалася. Як відзначав той же Яковлев: «Ледь почали роботу, як декілька сотень кінних та піших городових атакували моряків». Внаслідок цього, збори було розігнано, а близько ста учасників – заарештовано. Все це посилювало настрої розчарування серед судноробітників, зневіру в можливість до-

сягти перемоги. З часом, писав у своїх спогадах О.Яковлев, «кількість страйкуючих зменшувалась, а штрейкбрехерство зростало» [227, с.53].

В цих умовах у середовищі страйкарів активізувалися прибічники «рішучих» дій, які вважали, що тільки силоміць можна примусити судовласників задовольнити домагання нижчого плавскладу. Для обговорення питань методів боротьби в середині грудня 1906 р. були зібрані делегатські збори всіх страйкуючих команд. На них більшість моряків, які вже не бачили іншої можливості досягти перемоги в конфлікті з владою та пароплавними товариствами, висловилися за проведення актів економічного терору.

На знак протесту проти цього рішення, 21 грудня, О.Яковлев та О.Ключко вийшли із складу страйкому. Пояснюючи командам свій крок, вони поширили в одеському порту листівку «До моряків», де закликали матросів «не піддаватися на необережні заклики страйкового комітету руйнувати майно капіталістів, а боротися з ними шляхом одностайної, організованої боротьби» [175, арк.1]. Але звернення не зустріло підтримки серед страйкарів. Теракти в торговельному флоті ба-сейну згодом набули широкого розмаху. Докладно про це йдеться в третьому під-розділі цієї частини дисертації.

Влада ж з свого боку вдавалася до контрзаходів. Поширилися практика арештів та обшуків серед страйкарів, у першу чергу серед тих хто був причетним до діяльності страйкового комітету. 23 грудня 1906 р. більшість членів страйкому – 22 чоловіка були затримані [135, арк.9]. Свою роль тут зіграла провокаторська діяльність агента одеського охоронного відділення В.Остроумова («Случайного»), який і видав увесь склад страйкому моряків [431, с.112]. Зокрема, поліція схопила Я. Вехова. Але по дорозі до в'язниці йому вдалося втекти.

У середині січня 1907 р. за розпорядженням генерал-губернатора Одеси, «за приналежність до страйкому моряків, який визначив своєю метою боротьбу з адміністрацією пароплавних товариств, результатом якої є вибухи пароплавів», були заарештовані і вислані з міста ще 20 осіб (15 з них були уродженцями українських губерній) [253, 14 янв.]. Цей удар виявився вирішальним. Втративши

останні надії на поступки з боку судновласників, страйкарі були вимушені знов ставати до роботи.

Таким чином, страйк моряків торговельного флоту, який тривав два місяці, закінчився невдачею*. Без сумніву це обумовив розкол у лавах страйкуючих, штрейкбрехерство, наявність в одеському порту великої кількості безробітних. Певним чином на долі виступу моряків позначилися і суперечки між соціалістичними організаціями, які намагалися перебрати на себе керівництво страйком. Останній факт добре відчували і пересічні моряки. Так, у лютому 1907 р. уродженець села Луговини на Полтавщині матрос Т. Яремченко надіслав на батьківщину листа, в якому із жалем відзначав, що саме внаслідок партійних сварок моряки зазнали поразки і «страйк лопнув» [48, арк.4].

Необхідно звернути увагу і на той факт, що страйкуючі команди відмовлялися від будь-яких компромісів, намагаючись вести боротьбу з підприємцями до «повної перемоги». В їхній поведінці багато у чому домінувала психологія класової ненависті, а фактично громадянської війни. Ідея досягнення соціальної злагоди на флоті, наявність, врешті-решт, спільності інтересів судноробітників і власників у питаннях досягнення прибутковості в діяльності пароплавних підпри-

Примітка. В історіографії існують розбіжності щодо визначення терміну завершення виступу моряків. Так, у «Хроніці революційного робітничого руху на Україні» відзначалося, що страйк скінчився в середині грудня [569, с.195]. Але в цей час зі складу страйкового комітету тільки вийшли представники РСДРП, а виступ моряків тривав і надалі. Водночас Л.М. Іванов наголошував, що страйк припинився лише в лютому наступного року [382, с.191], а в збірці документів, присвяченій діяльності анархістів початку ХХ ст., згадувалось, що заворушення моряків тривали аж до літа 1907 р. [311, с.642]. Але для подібних тверджень не має підстав. Те, що виступ судноробітників басейну фактично припинився в середині січня 1907 р., зокрема свідчить прокламація анархістів, видана 16 січня 1907 р., в якій констатовалося, що багато моряків «зрадили боргу товариської солідарності, самовільно припинили страйк, записувались в конторі...» [311 с.317].

ємств, а звідси і покращання становища моряків, ще зовсім останніми не усвідомлювалася.

Після поразки страйку пароплавні підприємства посилили репресивні заходи. При цьому широко використовувалися локаути, фільтрація складу судноробітників, складання «чорних списків» і т. п. Тих, хто брав участь у заворушеннях, суднова адміністрація намагалася на пароплави взагалі не приймати. В жовтні 1907 р. «Черноморский портовый вестник» писав, що правління пароплавних товариств і «зараз більш охоче беруть і навіть шукають саме тих штрейкбрехерів з різних «спілок», віддаючи їм перевагу перед дійсними моряками, за їхню благонадійність, а не за знання справи» [290, 21 окт.].

Крім того, на початку 1907 р. судновласники звернулися до МТіПр з наполегливим проханням залучити до переліку підприємств «державного та громадського значення» також і пароплавства, які утримували строкові рейси. Справа в тому, що царський указ від 10 квітня 1906 р. вони находили недостатнім, тому що «в кожному окремому випадку страйку, пароплавства повинні спочатку довести можливість громадського лиха. В результаті очевидна неможливість застосувати закон 2 грудня і повна безкарність страйкарів і в 1906 році» [197, арк.267].

Спостереження за моряками було посилено і з боку представників владних структур. Так, з 1908 р., за вказівкою влади, Головна контора РТіТ повинна була повідомляти градоначальство відносно тих змін, які відбувалися в складі судових команд товариства. Крім того, одеське охоронне відділення збільшило кількість своєї агентури серед команд комерційних суден, намагаючись зразу ж покласти край будь-яким проявам революційної агітації. В той же час серед моряків поширилися настрої розчарування в можливості колись досягти визначених цілей. Багато хто зневірився, «зовсім покинув рух». Деякі матроси, які були активними учасниками зимового страйку, ховаючись від переслідувань жандармів, емігрували за кордон. Так, Я.Вехов та К.Пиріжко виїхали до США, інші – відправилися до Єгипту. Отже, переважна більшість рядового плавскладу комерційних суден була змушена змиритися з тим станом речей, який затвердився на початку 1907 р.

Але багато в чому перемога пароплавних підприємств була пірровою. Болячку тільки загнали всередину. Налагодити соціальні стосунки в торговельному флоті було можливе лише шляхом обопільних компромісів. В 1907 р. голова «Професійного товариства машиністів та механіків» Одеси А.Коваленко на сторінках «Чорноморського портового вестника» відзначав, що коли б керівництво пароплавних товариств «протягнуло дружню руку, взяло в них (професійних організаціях моряків. – О.Ш.) участь угодою щодо найму службовців, то штати службовців без сумніву покращилися б... і нижчий службовець не бачив би в своєму начальнику ворога, за умови людяного з ним поводження» [290, 21 окт.]. Проте зрозуміти свою користь у поступках морякам у справі створення професійної організації, хоч би і під контролем влади, судновласники так і не змогли, повністю задовольнившись своїм успіхом. Більш того, за відсутності матроської організації роботодавці намагалися як найшвидше відвоювати ті позиції, якими вони поступилися в попередній час. Так, знов була збільшена тривалість робочого дня, скасована платня за понаднормовану працю, відроджувалося штрафування моряків.

Усе вищезгадане вкрай негативно відбилося на становищі судноробітників. Складність тогочасної ситуації для нижчого плавскладу наочно віддзеркалювали листи самих моряків. «Стан такий, як було колись десятки років тому, – відзначалося в одному з них. – Тиснуть і давлять що сили. Все що було під час «Реєстрації», відібрало Руське товариство пароплавства, яке завдає тон іншим судновласникам на Чорному морі. Мордобій та лайка - на повну міру... Шпигунство на пароплавах шалене. Команди затуркані і залякані...» [255, 25 юня].

І все ж таки все це не стало на заваді до чергового страйку судноробітників, який стався влітку 1911 р. Заворушення серед судноробітників у той час обумовило чергове збільшення керівництвом РТПТ тривалості робочого дня моряків. У травні 1911 р. соціал-демократична газета «Звезда», віддзеркалюючи зростання незадоволення в матроському середовищі, наводила слова кочегара одного з пароплавів: «На все є міра та межа... Становище все ж таки примушує моряків щонебудь робити» [233, 14 мая]. Водночас віденська «Правда» зазначала: «Скрізь (у торговельному флоті басейну. – О.Ш.) починають розмовляти про страйк, але

тільки не хочуть й чути про підготовку і пропонують – раз і готове» [255, 25 іюня]. Однак поволі і в цій площині відбувалися зрушення. За повідомленнями Південного районного охоронного відділення, навесні та початку літа 1911 р., «серед команд пароплавів, які стояли в одеському порту, йшла посилена робота щодо підготовки страйку. Команди збиралися в різних місцях Одеси, на Ланжероні, біля дачі «Отрада», на Пересипі» [156, арк.3 зв.].

Наприкінці червня 1911 р. була створена група з підготовки страйку. До її складу увійшло чимало матросів та кочегарів, українців за походженням – С. Замша (уродженець Чигиринського повіту Київської губернії), О.Терещенко (походив із селян Лохвицького повіту на Полтавщини), А. Дорошенко (теж виходець з Полтавщини) та ін. [57, арк.7 зв.]. Незабаром вони видали листівку в якій зверталися до команд із закликом розпочати боротьбу за утворення «Реєстрації». Ідентичну пропаганду на судах комерційного флоту вели старший машиніст «Королевы Ольги» Трет'яков (уродженець Єлізаветградського повіту Херсонської губернії), матрос пароплава «Великий князь Константин» Фролов, кочегар «Чатыр-Дага» Ніколаєв.

Підготовча робота принесла свої плоди. 11 серпня 1911 р., страйк оголосили 22 матроси та кочегари пароплава Руського товариства «Церера», який стояв тоді в одеському порту [131, арк.10]. Претензії до роботодавців багато в чому були звичні: правова незахищеність моряків, тривалий робочий день, який вони вимагали скоротити до 9 годин, тощо. Виступ екіпажу «Цереры» незабаром підтримали команди пароплавів РТПіТ «Чихачов», «Тигр», «Великая княгиня Ксения», «Царица», а також «Николая» та «Черномора», які належали Ространсу. Особливістю цих виступів була відсутність єдиних, чітко сформульованих вимог до власників. Отже, страйк моряків в перші дні фактично мав стихійний характер.

Спочатку місцева влада намагалася завадити поширенню відомостей про страйк. На цей факт, зокрема звернув увагу центральний друкований орган партії кадетів газета «Речь». Так, в одеських газетах лише 12 серпня були короткі повідомлення про виступ моряків. Уже наступного дня всі газети обійшли мовчанкою події в порту. І лише через день вони знов «отримали можливість писати про

страйк на комерційних суднах» [265, 16, 17 авг.]. Тим часом виступ команд комерційного флоту поширювався та набував ознак організованості. 12 серпня було обрано страйком у складі 5 осіб – С. Малишев, В. Шапошніков, О. Терещенко, А. Дорошенко, О. Лаврушін [56, арк.11]. На цей факт звернули увагу і жандарми, які відзначали в доповіді до Петербургу, що «страйк, який спочатку носив стихійний характер, вже опісля був об'єднаний страйкомом» [146, арк.210]. Саме страйковий комітет підготував та поширив листівку «До моряків», в якій відзначалося: «Товариші! У нас, моряків, відняли все, що було завойовано під час боротьби в 1905-1906 роках. Ми довго терпіли. Об'єднавшись ми оголосили страйк і будемо боротися до кінця. Має бути жорстока боротьба – ми про це знаємо, але повинні перемогти і перемаємо... Приєднуйтеся до нас... Хай живе перемога над капіталом!» [78, арк.1-2].

Цей заклик не залишився без відповіді. В наступні дні страйк оголосила ще низка екіпажів. У донесеннях одеських органів влади повідомлялося: «З кожним днем прибувають пароплави, з яких сходять команда, йде до міста і страйкує, відповідно контингент страйкуючих збільшується, в останніх підіймається дух» [505, с.93]. Щоб не допустити зростання кількості страйкуючих, 17 серпня начальник порту В. Давидов дав дозвіл «до Одеси не доводити строкових пароплавів, щоб уникнути накопичення в порту великої кількості суден і команд» [105, арк.135]. Однак це не завадило поширенню страйку серед судноробітників басейну. Зокрема, страйковий комітет відправив своїх представників до ряду портів чорноморського узбережжя. В доповіді градоначальника Толмачова до МВС повідомлялося, що «в Новоросійськ та Батум їде декілька чоловік, маючи ціллю зупинити там пароплави» [131, арк.29]. Внаслідок цього страйк поширився ще на ряд портів.

Так, 16 серпня в Херсонському порту відмовилися йти в рейс команди суден РТПіТ «Проворный», «Поспешный» та «Бойкий». 18 серпня оголосили страйк матроси та кочегари пароплава «Моряк», який знаходився в Рені. 19 серпня в порту Керчі застрайкували екіпажі суден «Трувор» і «Малороссия», а наступного дня в Батумі страйк почався на пароплаві РТПіТ «Великий князь Константин». 21

серпня в Поті також стався виступ команди «Херсонеса», а 22 серпня – екіпажу судна «Бештау», яке знаходилося в порту Новоросійська [139, арк.31].

Що торкається загальної кількості судноробітників, які взяли участь у страйку, то на думку авторів академічного видання «Історія Української РСР» цей виступ охопив 27 суден і 559 моряків [394, т.4, с.251]. У «Хроніці революційного робітничого руху в Україні» вказано, що в той час страйкувало «559 (з 559) робітників-кочегарів суден торговельного флоту» [569, с.249]. Отже, судячи з вищезгаданого, можна дійти до висновку, що страйк тоді оголосили лише машинні команди. Однак це не зовсім так. Тим паче, що і загальна кількість кочегарів на комерційних суднах басейну була значно більшою ніж наведена цифра. З іншого боку, тогочасна преса відзначала, що страйк оголосили команди 23 суден, в тому числі, залишили роботу 900 моряків [265, 14 авг.]. Зокрема, за повідомленням кореспондента київської «Ради» від 19 серпня, страйк «захопив тепер біля 25 пароходів ріжних т-в» [262, 19 серп.]. Фактично такої ж думки дотримується і дослідник В.П. Ковальчук, згадуючи про виступ «біля 1000 чоловік» [404, с.99].

Водночас начальник одеського порту сповіщав, що виступ охопив 300 чоловік [131, арк.30]. Переважним чином це дійсно були кочегари, але страйкувало й чимало палубних матросів. Документи також свідчать, що у порту Одеси та Херсону припинили роботу та зійшли на берег команди 16 суден. Пізніше до страйку в різних пунктах чорноморського узбережжя приєдналися моряки ще шести пароплавів. Отже, всього страйк охопив 22 судна. Кількість страйкуючих звідси може бути визначена приблизно в 500-600 чоловік.

Переважним чином це були екіпажі РТПіТ. Страйкували матроси трьох суден Ространсу, команди пароплавів Карапатницького – «Людмила», «Игнатий Прохоров» і «Восточная звезда», а також «Малороссия», що належала П.Регіру. Виключення, за словами кадетської «Речи», складало Російсько-Дунайське пароплавство, яке «функціонувало нормально. Пояснювалось це кращим матеріальним становищем команд» [265, 17 авг.]. Як і раніше осторонь виступу залишились моряки Добровольного флоту та більшості приватновласницьких підприємств.

Разом з тим, як і в 1906 р., приєднання до страйку не завжди було цілком добровільним. Деякі матроси були вимушені залишати працю під загрозою фізичної розправи з боку своїх товаришів. Про не безпідставність подібних тверджень, які постійно надходили з боку поліції, наочно свідчить випадок, коли один із звільнених з роботи моряків, «завдав удару камінням у голову матросу Швецю за те, що той не брав участі в страйку, а продовжував службу на пароплаві» [64, арк.54]. Факти побиття «штрейкбрехерів» пізніше згадувались і на сторінках нелегальної газети «Моряк» [245, №1].

Виступ команд цивільного флоту влітку 1911 р. частково був підтриманий робітництвом Одеси. Саме на це й була спрямована листівка «До робітників порту і майстерень РТПіТ», випущена страйком моряків. Зокрема, вона закликала: «Приєднуйтеся до нас. Кидайте роботу! Висувайте вимоги. Будемо разом боротися – разом переможемо» [7, арк.156]. В результаті, 13 серпня, страйк солідарності з командами комерційних суден оголосили робітники одеського порту. 17 серпня застрайкували робітники заводу Гена та деяких дрібних підприємств. У фонд страйку в місті збиралися кошти.

Заворушення в той час відбулися і серед працівників Адміралтейства Руського товариства. Розпочалися вони після того як керівництво РТПіТ звільнило чотирьох робітників, які відмовилися нести «сторожову службу на пароплаві «Царь» замість страйкуючих матросів» [99, арк.52 зв.]. У той же день страйк оголосили 39 робітників підприємства. За повідомленням Головної контори РТПіТ, пролетарі, таким чином, «хотіли перевести страйк команд пароплавів на страйк робітників Адміралтейства» [Там само]. Щоправда загального страйку тут так і не сталося. Інші робітники (біля 800 чоловік) виступ не підтримали.

15 серпня в управлінні порту Одеси відбулися збори команд, що страйкували, в яких взяло участь понад 150 чоловік. Там остаточно були затвержені вимоги, які в порівнянні з тим на чому частина моряків наполягала в перший день виступу (9-годинний робочий день та ін.), були помітно збільшені. Так, страйкарі зажадали скорочення робочого дня до 8 годин, відновлення платні за понаднормовану працю з розрахунку 20 коп. за годину, збільшення коштів, які йшли на ха-

рчування команд, визволення арештованих матросів, дозвіл влаштовувати сходки на території порту, скасування розряду матросів III класу, а головне – відкриття профспілки «Реєстрації суднових команд». Отже, як ми бачимо, вимоги судноробітників знов не виходили за рамки суто економічних. Водночас слід згадати, що соціал-демократи намагалися надати страйку політичного характеру.

Збільшення вимог страйкарів та посилена агітація серед команд представників край лівих угруповань, дуже турбувало карні органи царизму. Так, начальник одеського жандармського управління генерал-майор Померанцев доповідав градоначальнику, що «революційні організації виявляють бажання перетворити цей випадок (страйк моряків. – О.Ш.) у революційний виступ, намагаються переконати страйкарів, щоб вони не йшли на поступки пароплавним товариствам і поширили свої вимоги; мабуть під тиском цього в останній час деякі страйкуючі вже ставлять питання щодо 8-годинного робочого дня та визволення з-під варти їхніх товаришів» [139, арк.14 зв.].

Потрібно зазначити, що страйк багато в чому дезорганізував пароплавне сполучення Чорним морем. РТПіТ було змушено відмовитися від рейсів до чорноморських портів та Туреччини. Вахту на суднах, де страйкувала команда прийшлося відбувати помічникам капітанів. «Збитки, які були викликані відміною рейсів, величезні», – відзначали кореспонденти в своїх повідомленнях з одеського порту [265, 14 авг.]. На пристанях накопичилася велика кількість вантажу та пасажирів. Користуючись припиненням руху суден великих компаній, приватні пароплавства, які продовжували діяльність, значно підвищили платню за проїзд. Але, недивлячись на це, пароплави були вцент заповнені пасажирами і не могли прийняти на борт усіх бажаючих.

Намагаючись припинити страйк, директор РТПіТ А.Тимрот та начальник порту Давидов погодились провести зустріч з представниками команд. З метою заспокоєння судноробітників, вони пообіцяли зменшити тривалість робочого дня на пароплавах до 9 годин. Але моряки вимагали укладання письмової угоди, та й взагалі не бажали задовольнитися частковими поступками. Одночасно з переговорами, владні структури шукали інших засобів відновити повноцінне пароплавне

сполучення. Так, начальник одеського порту звернувся з проханням до морського міністра надіслати в Одесу військово-морські команди. Зокрема, він відзначав, що «зараз необхідні, кочегарів – 100, матросів – 80» [131, арк.22]. В результаті «з Севастополя прибув військовий транспорт «Прут», – писала газета «Рада». – Забастовщиків надалі будуть замінити військові команди» [262, 21 серп.].

Керівництво ж Руського товариства, з свого боку, зробило спробу замінити страйкуючих моряків іноземними матросами. Дізнавшись про це, страйковий комітет звернувся до грецьких та турецьких моряків із спеціальною прокламацією, в якій закликав виявити інтернаціональну солідарність і не найматися на пароплави РТПіТ. «Ми, російські матроси на Чорному морі, – підкреслювалося в ній, – прохаємо наших братів матросів з Греції і Туреччини, не дати змоги, щоб наш страйк не досяг мети і сприяти, щоб з цієї боротьби за право ми вийшли переможцями...» [139, арк.9]. 25 серпня ця відозва турецькою та грецькою мовами була розклеєна в Константинополі, надрукована місцевою газетою. Подібні заклики зіграли свою роль. Сформувати екіпажі з іноземців Руському товариству так і не вдалося.

Врешті-решт, використовуючи наявність великої кількості безробітних, РТПіТ почало новий набір команд. Активних страйкарів звільнили. При цьому Головна контора компанії не звертала особливої уваги на фаховий рівень своїх нових матросів. У результаті майже повторилася ситуація кінця 1906 р. Серед нових моряків було «багато візників, двірників та іншого випадкового люду, який не мав поняття щодо служби на пароплавах» [245, №1]. Приміром, екіпаж судна «Евфрат» укомплектували родичами жандармських унтер-офіцерів та портових стражників. Треба звернути увагу і на той факт, що поденники, яких пароплавні товариства поспіхом набрали в Одесі, отримували дуже велику платню, 3-4 крб. в день. Як відзначав начальник маріупольського порту, останнє «розбещуючи діяло на команди, стоячих у порту суден, де їхні товариші отримують тільки від 25 до 35 крб. на місяць» [193, арк.104].

Зрештою, 24 серпня, поліція заарештувала весь склад страйкому моряків. 13 осіб, які були причетні до його діяльності в адміністративному порядку заслали на три роки до Вологодської та Архангельської губерній. Після цього страйк у тор-

говельному флоті пішов на спад. 27 серпня адміністрація Руського товариства заявила про згоду запровадити на суднах 9-ти годинний робочий день, удвічі (до 20 коп. за годину) збільшити платню за понаднормовану працю та остаточно скасувати III-й клас матросів. Резонно вважаючи, що при обставинах, які склалися, вони навряд чи можуть розраховувати на щось більше, судноробітники почали ставати до роботи. 29 серпня виступ остаточно вщухає.

Страйк у торговельному флоті басейну був одним із найзначніших виступів робітництва Російської імперії в 1911 р. Як підкреслювала соціал-демократична «Звезда»: «З літніх страйків за своїми розмірами особливо відзначаються страйки судових і портових робітників у Петербурзі та Одесі..., що стало найбільш помітним явищем у робітничому русі» [233, 23 окт.]. Боротьба моряків в цей раз тривала біля трьох тижнів і завершилася певним компромісом.

Зупиняючись на причинах часткової невдачі виступу чорноморських моряків 1911 р., Г.А. Арутюнов відзначав, що «відсутність підтримки з боку моряків країни, скрута і поліцейські репресії зломали страйкарів, які погодилися на деякі поступки» [314, с.252]. Проте, на наш погляд, не можна вважати, що матеріальні труднощі чи арешти, до яких вдалася влада, були головними причинами неуспіху моряків. Але ж під час страйку влітку 1906 р. охоронка теж вдавалася до репресій. Однак він все ж таки завершився перемогою. Тому треба звернути увагу на інші чинники.

З одного боку, це наявність великої кількості безробітних в Одесі, що, дійсно, багато в чому завадило командам, які розпочали страйк, добитися своїх цілей. Влітку 1911 р. «Черноморский портовый вестник» відзначав: «Порт вцент заповнений безробітними. Цілі товпища матросів обсідають пароплави і на кожну вільну вакансію десятки претендентів» [292, 5 юня]. Але ж умовити всіх, хто в той час приходив з села в пошуках заробітку до Одеси, не ставати до роботи на пароплави, що й намагався зробити страйком, було, практично, неможливо. З іншого боку, планам страйкуючих перешкодило, що виступ у серпні 1911 р., на відміну від страйків періоду 1905-1906 рр., не був таким значним за своїми масштабами. Осторонь нього залишилися не тільки команди Добровольного флоту, але й мат-

роси інших судноплавних підприємств, де становище моряків було ліпшим. У результаті повністю припинити рух суден, моряки так і не змогли.

Отже, страйковий рух у торговельному флоті басейну на початку ХХ ст. набув масового характеру, ставши важливою складовою страйкової боротьби робітництва України в цей час. Упродовж 1903-1906 рр. його масштаби мали тенденцію до зростання. Якщо в 1903 р. стався один страйк, який охопив приблизно тисячу моряків, то в 1906 р. відбулося два масових страйки та ще декілька виступів, в яких разом брало участь вже 7-8 тис. чоловік. В доповіді керівництву РТПіТ директор компанії підкреслював: «З 1903 року кожен новий спалах страйкового руху демонстрував у страйкарях все більшу згуртованість, наполегливість та витривалість, з чим доводилося рахуватись» [197, арк.106 зв.]. Виступи моряків переважно мали економічну спрямованість і лише події у цивільному флоті наприкінці 1905 р. набули політичного забарвлення.

Врешті-решт, наполегливою боротьбою матросам та кочегарам вдалося досягти згоди роботодавців на помітне підвищення платні, скорочення робочого часу і т.п. В той же час треба звернути увагу й на інші наслідки, які тягнула за собою страйкова хвиля в комерційному флоті. Немає сумніву, що таким чином відбувалося прищеплення судноробітникам духу соціальної агресії. Як слушно відзначала Л.І. Лєскова, колективні угоди, які внаслідок тривалої боротьби укладали представники команд з судновласниками, «самі вже були стимулом до посилення страйкового руху, до збільшення кількості революційних виступів» [439, с.352]. Дійсно, поступки влади та пароплавних підприємств, революційні організації які діяли в матроському середовищі, а разом з ними і деякі моряки, намагалися використати лише для нового тиску на акціонерів не рахуючись з фінансовими можливостями компаній, питаннями економічної доцільності. Все це тільки призводило до нових соціальних суперечок, посилювало недовіру та непорозуміння між судновласниками і моряками. Не випадково, що напередодні Першої світової війни представники російських меншовиків попереджали щодо небезпеки своєрідного «страйкового азарту», коли будь-який страйк вважався ознакою доброго рево-

люційного тону, а, відповідно, відмова від нього – свідчення зради інтересам робітництва [386, с.243].

4.2. Профспілковий рух серед моряків торговельного флоту

Яскравим свідченням того, що на початку ХХ ст. робітничий рух в Україні набував все більш організованих форм, проявлявся в певних цивілізованих рамках, були факти створення робітництвом професійних спілок, які відстоювали їхні інтереси, сприяли правовому захисту, регулювали відносини з роботодавцями.

Необхідно відзначити, що радянська історіографія робила наголос виключно на революційній ролі профспілок, їхньої участі в організації політичних виступів в країні та формуванні класової свідомості робітництва (приміром – 339, с.18; 575, с.61). При цьому недооцінювався фактор стихійності у робітничому русі, не приділялося достатньої уваги діяльності профспілок у напрямку покращання матеріального становища своїх членів. Це стосується і професійних організацій у морському транспорті Російської імперії. До того ж треба констатувати в цілому слабку увагу істориків до об'єднань судноробітників, які виникали в комерційному флоті Півдня України (див. розділ 1 дисертації).

Інтерес до організації власної профспілки в середовищі моряків басейну спостерігається вже з перших років ХХ ст. Треба звернути увагу, що частина матросів яка працювала на закордонних рейсах, мала можливість спостерігати умови життя та праці судноробітників інших країн, бачити відносно вільну діяльність у Західній Європі політичних партій та професійних організацій пролетаріату. Таким чином, моряки отримували хоча б загальне уявлення щодо профспілок, усвідомлювали їхню роль у питаннях захисту прав найманих робітників.

Однак у той час професійні організації в Російській імперії ще знаходилися під забороною. Природно, це викликало незадоволення судноробітників, бажання щось змінити. На іноземних пароплавах, нарікали представники команд у розмові з кореспондентом «Одесского листка», «дивляться на матросів і кочегарів, як на людей. А в нас далеко не так» [248, 11 юня]. Тому здається цілком зрозумілим,

чому згодом усе більше матросів висловлювались на підтримку створення подібних спілок у торговельному флоті. Зокрема, поява в Одесі в 1903 р. серед моряків зубатовської організації й було проявом саме цих намагань.

Зауважимо, каральні органи царизму, побоюючись зростання робітничого руху, посилення впливу на пролетаріат соціал-демократів, у той період активно вдалися до втілення в життя ідей, так званого, «поліцейського соціалізму». Прибічники зубатовщини не обійшли своєю увагою і робітників морського транспорту басейну, які стали об'єктом дій «Незалежної робітничої партії», якою керував Г.Шаєвич. Як відзначав у 1903 р. часопис «Русское судоходство», в одеському порту «відбулося декілька засідань матросів, кочегарів і т. п. нижчих службовців на торговельних суднах» [276, №6, с.201]. Зубатовці доводили морякам, що при підтримці уряду, який піде назустріч запитам судноробітників, вони мирним шляхом зможуть досягти покращання матеріального становища, вирішити всі насувні питання.

Зрештою, при активній підтримці влади та поліції на початку 1903 р. одеським зубатовцям вдалося створити «Союз матросів і кочегарів» на чолі з І. Жимоедовим [469, с.46]. Як було оголошено його організаторами, Союз створювався «з метою покращення побуту» моряків. Кожен учасник організації повинен був внести до загальної каси 50 коп., а потім щотижнево сплачувати внески в розмірі 10 коп. Незабаром цей Союз нараховував у своїх лавах більш як сто моряків різних суден і компаній, ставши помітним чинником у поширенні ідей «поліцейського соціалізму» в цивільному флоті Чорного та Азовського морів. З іншого боку питома вага судноробітників, охоплених діями зубатовської організації, складала лише 1,5% від загального складу команд. Останнє пояснюється недовірою більшості моряків до організації, яка була тісно пов'язана з поліцією і, таким чином, до її можливостей реально вплинути на умови їхнього життя та праці.

Так або інакше, але утримати судноробітників від небажаних для царизму дій, а саме – страйку влітку 1903 р., зубатовцям так і не вдалося. Під час згаданого виступу керівники «Союзу матросів і кочегарів» І.Жимоедов та М.Дев'яткін намагались умовити моряків повернутися до роботи, не слухати підбурювачів.

Однак подібні заклики не знайшли підтримки страйкарів, які прагнули до активної боротьби. Як згадував один з моряків, вони, «розшифрувавши агентів Зубатова, змогли в своїй більшості вийти з під їхнього впливу» [153, арк.1]. Ще один учасник тих подій відзначав: «Коли до моряків торговельного флоту прибув Шаєвич і почав умовляти повернутися до роботи, то натовп робітників розлючено загомонів: «Га, ось воно що? Брати, його вже встигли «підмазати» в Руському товаристві» [508, с.108].

Тоді зубатовці, намагаючись зберегти залишки свого впливу на моряків, зробили спробу взяти на себе керівництво страйком. При цьому, Шаєвич з самого початку запропонував морякам зменшити вимоги, «не бити в стінку лобом, а свердлити її потроху» [503, с.284]. Це призвело лише до того, що 21 липня 1903 р. за наказом з Петербургу керівника «Союзу матросів і кочегарів» І.Жимоедова, як особу причетну до страйку судноробітників, було заарештовано і вислано з Одеси. Це означало повну поразку політики «поліцейського соціалізму» в морському транспорті басейну.

Провал дій зубатовців серед робітництва України, в тому числі, в торговельному флоті, пояснюється не стільки пропагандою з боку представників РСДРП, як наголошувала радянська історіографія, хоча й це зіграло деяку роль, а, перш за все, непослідовністю цієї політики. Так, її ініціатор С.В. Зубатов доносив МВС, що єдиним засобом, який зможе запобігти погромам капіталів і приватної власності є розширення прав фабричних робітників, але «аж ніяк *не в законодавчому порядку*» (виділено нами. – О.Ш.) [469, с.49]. Отже, царські урядовці, уникаючи дійсного розв'язання робітничого питання шляхом впровадження розгорнутого соціального законодавства, обмежувались створенням робітничих організацій під поліцейським наглядом, тобто лише певного сурогату профспілок і, таким чином, власноруч прирекли зубатовщину до неминучого краху.

Невдачі зубатовців серед моряків пояснювались також відкритою протидією з боку пароплавних підприємств, які не бажали вторгнення в свої відносини з командами агентів охоронки та взагалі побоювались об'єднання судноробітників, навіть під наглядом поліції. Треба відзначити слабку соціальну базу «зубатовщи-

ни». Прошарок робітничої аристократії на судах був занадто малий. Зіграло свою роль і стихійне зростання страйкового руху в морському транспорті, неспроможність полегшити тяжке економічне становище за допомогою зубатовських спілок. Невдача свідчила про безсилля царизму поєднати патріархально-опікувальні методи і нові, буржуазні форми спрямування робітничого руху в бажане для самодержавства річище.

Згодом, у період революції 1905-1907 рр. моряки, які вже відчували силу колективного протистояння пароплавним компаніям, все активніше починали ставити питання щодо необхідності створення своєї профспілки, вважаючи, що саме це зможе захистити їх економічні та політичні права. Отже, професійний рух моряків розгортався поряд із страйковим рухом суднових команд. Врешті-решт, як було зазначено вище, рішучим виступом влітку 1905 р. судноробітники басейну добилися від господарів виконання своєї головної вимоги.

Матроська профспілка розпочала свою діяльність 15 серпня 1905 р. Як згадував сучасник, «перед тисячним натовпом моряків був відслужений молебень в присутності військової влади Одеси та пароплавних компаній, і була офіційно відкрита «Реєстрація морського чорноморського флоту» [549, с.3]. Контора «Реєстрації» розташувалася в спеціальному приміщенні одеської гавані, яке безкоштовно надало портове управління. Саме там відбувалися збори команд, обговорювалися та вирішувалися питання матроського побуту. «Реєстрація» мала право відкривати свої лавки, гуртожитки, бібліотеки, школи тощо. Керували її діяльністю староста та секретар, які обиралися моряками і отримували платню в сумі 50-60 крб. щомісяця. Почесним головою спілки було обрано інженера П.С. Чеховича.

Вже незабаром організація завоювала популярність та авторитет серед матроської маси. В результаті лави спілки постійно зростали. Якщо перший місяць свого існування вона об'єднувала 700 чоловік, то вже в жовтні нараховувала 1645 моряків (з них регулярно сплачували внески 756 осіб) [277, №12, с.117]. Головним чином учасниками «Реєстрації» були представники нижчого плавскладу великих судноплавних товариств – РТПіТ та Ространсу. В той же час діяльність матроської організації не поширювалася на суднові команди державних підприємств,

якими були Добровольний флот та Російсько-Дунайське товариство. Осторонь «Реєстрації» залишилися моряки багатьох приватновласницьких фірм, команди вітрильних суден.

Яку ж діяльність здійснювала організація торговельних моряків? Перш за все, «Реєстрація» намагалася виступати арбітром у морському транспорті. За час свого існування комітет виборних моряків розібрав біля 600 різних справ, непорозумінь, які виникали між матросами і представниками судноплавних товариств. Як згадував секретар «Реєстрації», «більшість конфліктів відбувалося на ґрунті невиконання угод судновласниками або ж їхніми представниками в особі судової адміністрації, до того ж Руське товариство пароплавства і торгівлі в цих випадках відзначалося більш за усіх» [214, с.72].

Чимало було зроблено профспілкою для підтримки нужденних моряків та їхніх родин, наданні допомоги безробітним матросам. Одним із своїх завдань «Реєстрація судових команд» також мала «усунення негативних явищ у середовищі моряків». Комітет виборних мав право карати членів організації, які завинили – оголосити догану, накласти штраф, виключити з спілки.

Однак свою найголовнішу роль керівники «Реєстрації» вбачали в регулюванні питань найму моряків, хоче це і не передбачалось колективною угодою від 1 серпня 1905 р. Це право «Реєстрація» привласнила самочинно. В результаті комітет виборних почав складати списки безробітних на той час матросів і направляти їх у порядку черговості на вільні місця, що були на судах. Удаючись до бойкоту тих пароплавів, де адміністрація відмовлялася приймати на роботу осіб, яких посилали організація моряків, він, таким чином, взяв під свій контроль справу найму на комерційні судна. Всього за допомогою «Реєстрації» місця на пароплавах отримали 565 судноробітників. У тому числі 3 боцмани, 5 старших матросів, 88 матросів першого класу, 148 матросів другого класу, 2 матроських учні, а також 86 кочегарів першого класу, 119 кочегарів другого і 78 третього класу [277, №12, с.117]. В середньому за день влаштовувалися на роботу 13 осіб, хоча своєї черги морякам інколи доводилося чекати до двох місяців.

Зростання сили та впливу спілки моряків, що діяла в Одесі, природно викликало незадоволення пароплавних компаній. Особливо судовласників дратувало намагання організації моряків тримати під контролем справу найму на судна. Коментуючи ситуацію, вони звертали увагу на те, що «контора «Реєстрації» не соромилася постачати на пароплави і злодіїв, і розкрадачів вантажу, і ледарів» [433, с.106]. Подібні факти знаходили підтвердження і в донесеннях охоронки. Так, помічник начальника одеського охоронного відділення, констатує, що «дія «Реєстрації» на моряків була магічна», відзначав, що рішення профспілки, хоча й суперечили «розпорядженням адміністрації пароплавів або судовласників, уся команда виконувала беззаперечно та негайно і, таким чином, позбавляла всякої влади адміністрацію пароплава над своїми підлеглими» [63, арк.143 зв.]. Дуже непокоїло царську владу і посилення політизації матроської спілки, діяльність в її лавах представників лівих партій.

Подальше розгортання революційного руху в імперії, в тому числі і в українських губерніях, позначилося на діяльності «Реєстрації». Перший склад виборних моряків, який намагався не виходити за межу суто фахових інтересів судових команд, після загального жовтневого політичного страйку було замінено на нове керівництво. Обраний старостою матроської спілки Г.В. Реєв та секретар «Реєстрації» К.О. Дублицький, за політичними поглядами наближалися до меншовиків і, головним чином, переймалися не професійними питаннями, а вважали за потрібне розвивати «класову солідарність і класову свідомість» моряків.

17 жовтня 1905 р. імператор Микола II підписав Маніфест, де оголошувалося про скликання Державної думи, надання особистих і політичних свобод. Появу царського маніфесту вітали досить широкі верстви населення України, в тому числі і моряки торговельного флоту Азово-Чорноморського басейну. В той же час імперією прокотилася хвиля виступів чорносотенців, єврейських погромів. Участь у «патріотичній» демонстрації, влаштованої одеськими монархістами, взяли і деякі матроси торговельного флоту. Як згадував секретар спілки К. Дублицький, після видання Маніфесту «пароплавні прапори з'явилися в погромній «патріотичній маніфестації», звідки виникла необхідність «негайно з'ясувати командам справж-

не становище справ у Росії» [214, с.71]. На проведених загальних зборах членів «Реєстрації», Реєв та Дублицький пояснили морякам «справжнє підґрунтя єврейських погромів та зміст «свобод», які оголосив Маніфест». Це принесло результати. Як відзначав той же Дублицький, моряки цивільного флоту більш не брали участі в чорносотенних погромах.

Одночасно організація моряків встановила зв'язок з Радою робітничих депутатів, яка тоді почала діяти в Одесі. На збори членів матроської спілки запрошувалися представники Ради, які виступали з доповідями перед командами комерційних суден. За повідомленням охоронки, «для ведення пропаганди на збори моряків приходив член виконкому (одеської Ради. – О.Ш.) студент Новоросійського університету В.К. Шавдїй та інші революційні діячі» [43, арк.15]. Все це призвело до того, що за словами прибулого до Одеси чиновника МТіПр, «на початку листопада 1905 р. «Реєстрація» остаточно потрапила під вплив вкрай лівих політичних партій» [134, арк.76].

Разом з тим авторитет та вплив «Реєстрації суднових команд» у матроському середовищі продовжували зростати. В листопаді кількість членів спілки, за словами її секретаря, вже перевищувала 3 тис. чоловік [214, с.71]. Це становило приблизно 60% від загального складу пароплавних команд басейну. Переважним чином, це були команди суден, що базувалися в одеському порту. В той же час, приєднатися до організації висловлювали бажання екіпажі пароплавів, які були приписані і до інших портів басейну*. За ініціативою керівництва «Реєстрації», 23 листопада в Одесі, на зборах моряків, де були присутні більше 200 осіб, обговорювалося питання створення об'єднаної профспілки в морському транспорті Чорного та Азовського морів. У результаті прийняли рішення щодо утворення спільної організації, а ще через два дні було обрано її тимчасовий виконавчий комітет.

Примітка. Водночас, за повідомленням влади, мали місце випадки, коли діячі «Реєстрації» вдавалися до погроз, вимагаючи, щоб судноробітники різних пароплавних підприємств приєдналися до спілки [93, арк.1 зв.].

Найближчим часом у всіх портах чорноморського узбережжя передбачалось утворити відділи нової профспілки. Однак цим планам не судилося здійснитися.

Логіка подальшої політизації матроської організації, якої дотримувалося її нове керівництво, нав'язування непритаманної їй ролі, все це неминуче призвело «Реєстрацію» до участі в революційних подіях, які розгорнулися в Російській імперії в грудні 1905 р. і, врешті-решт, визначило її долю. Коли 7 грудня в деяких місцях почалися збройні повстання і Рада робітничих депутатів Одеси прийняла рішення розпочати політичний страйк, «Реєстрація суднових команд» підтримала ці дії.

Отже, в той час владу небезпідставно непокоїла діяльність спілки моряків, її вплив на матросів. «Зараз «Реєстрація» турбується не покращанням економічних умов команд, а політичною пропагандою серед них», – повідомляла військова влада Одеси 28 грудня 1905 р. [101, арк.65]. Більш того, з точки зору представників уряду, матроська спілка в цей час перетворилася на організацію, яка «тероризувала всі суднові команди і під загрозою позбавлення місця, а інколи і життя тримала їх в повному страхі і покорі, примушуючи виконувати всі свої вимоги» [101, арк.65].

Звичайно така оцінка багато в чому не відповідала дійсності. Подальше розкручування маховика революційних подій та участь у них команд комерційних суден турбувало вже й саме правління «Реєстрації», яке намагалося «спрямувати рух в якомога спокійніше річище». Зрештою, як згадував Дублицький, було вирішено припинити страйк на суднах, але події вже вийшли з-під контролю керівників організації. Умовляння моряків не давали результату. «Команди відповідали виборним: «Не ви страйк оголосили, не ваша справа його і припиняти» [214, с.75].

Кінець кінцем, вбачаючи для себе вагому загрозу в подальшій діяльності організації моряків, уряд вдався до її ліквідації. До цього кроку його підштовхували і представники судноплавних підприємств. 29 грудня поліція арештувала старосту та секретаря спілки, а 31 грудня 1905 р., за розпорядженням тимчасового одеського генерал-губернатора, «Реєстрація», «яка ухилилася від свого прямого призначення, ставши на політичний ґрунт», була закрита. З її заборонаю заверши-

вся певний етап у розвитку професійного руху моряків. Однак, «внесення заспокоєння» в середовище моряків, без розв'язання їх нагальних потреб і, в першу чергу, створення професійної організації, було неможливим. Думка щодо необхідності її відродження не залишала судноробітників. Про це свідчили й звернення моряків до владних структур Одеси з проханням відновити дію профспілки. Пояснюючи це, представники команд підкреслювали: «До цього часу не було кому захистити нас. Тому уся надія на «Реєстрацію» [71, арк.11].

Зрештою, новий страйк у морському транспорті Півдня України навесні 1906 р. примусив судновласників піти назустріч вимогам команд. Більш того, в порівнянні з 1905 р., права та можливості матроської організації суттєво зростали. Якщо перша «Реєстрація» відправляла на роботу моряків, спираючись лише на авторитет згуртованої матроської маси, то тепер у статуті спілки було зафіксовано, що «на вільні місця на пароплавах людей надсилає саме контора «Реєстрації», якою керували виборні моряки» [46, арк.159].

Ці правила значно обмежували повновладдя судової адміністрації і забезпечували матросам отримання праці в порядку черги. Окрім того при другій «Реєстрації» відкривалася «примирювальна» камера, до складу якої входили по 3 особи від моряків та командного складу суден, і яка повинна була розв'язувати всі спірні питання, пов'язані з працею та побутом «нижніх чинів» на пароплавах. Отже, нова угода укладена в комерційному флоті басейну, свідчила про значне досягнення судових команд в боротьбі за покращання свого становища. Як відзначалося в статті П.Стрельського, надрукованої в 1907 р., «переможці-моряки увозили з собою в плавання договір..., який можна без перебільшення назвати кращою в світі конституцією стосунків найму» [549, с.11].

15 вересня 1906 р. «Реєстрація судових команд» була легалізована, тобто формально набула статусу профспілки. Цьому сприяв той факт, що ще 4 березня 1906 р. урядом були затверджені Тимчасові правила про товариства і спілки. Останні регламентували порядок створення та діяльності громадських організацій. Так, Правила забороняли створювати союзи, які «погрожували громадському спокою і безпеці». Згідно з ними в компетенцію профспілок входили лише «під-

шукування засобів» для врегулювання конфліктів на виробництві, «з'ясування розмірів заробітної плати», надання допомоги та влаштування кас взаємодопомоги. Для регулювання діяльності товариств та спілок створювалися спеціальні губернські відділи, які повинні були реєструвати відповідні організації. Саме в одеському особливому присутствії в справах професійних товариств організація моряків під назвою «Професійне товариство суднових команд Чорноморського флоту міста Одеси» і була зареєстрована.

Її керівництво в складі 10 чоловік було обрано на загальних зборах моряків терміном на 3 місяці. Головою спілки обрали М.П. Адамовича. Безпосередньо йому судилося зіграти значну роль у діяльності не тільки «Реєстрації», але й в подальшому професійному русі чорноморських моряків. Михайло Адамович, народився 1881 р. в Катеринодарі в дворянській родині. Після закінчення гімназії вчився в Московському університеті, з якого його було виключено в 1902 р. за участь в антиурядовій демонстрації. В 1904 р. Адамович вступив до РСДРП, де за своїми поглядами примикав до меншовиків. В січні 1906 р., ховаючись від поліції, переїхав до Одеси. Як згадував сам Адамович, у той час він «через меншовицький комітет РСДРП вступив у контакт з моряками» [363, с.38].

Дійсно, Адамович, який працював у складі Портової соціал-демократичної організації Одеси, незабаром встановив зв'язок з екіпажами багатьох торговельних суден. Добрий агітатор та організатор, який рішуче виступав у підтримку економічних вимог команд (що в першу чергу і цікавило судноробітників), він досить швидко здобув значний авторитет серед моряків. Як згадував сучасник, «це була міцна, вдумлива, з сильною волею і інтуїцією» людина [211, с.33]. Популярності Адамовича також сприяла його активна участь в літньому страйку 1906 р. Треба звернути увагу й на те, що це була особа з досить широкими поглядами. Як відзначав сам Адамович в одному з листів, він завжди виступав проти «торгашеського вихвалювання своєї партійної лавочки». Природно, в радянські часи цей факт лише давав підстави дослідникам для звинувачування Адамовича в «безпринципності» [454, с.230].

Секретарем «Реєстрації суднових команд» став О.Яковлев, скарбничим – О.Клочко. Обидва за переконаннями були соціалістами і належали до РСДРП. Але факт партійності членів правління матроської спілки, їх належність до соціал-демократів не слід перебільшувати. Повністю віддаючись роботі в «Реєстрації», вони фактично перебували осторонь від діяльності міської організації РСДРП. Як відзначав один з членів Портового комітету цієї партії, «Адамович все менш займався питаннями соціал-демократичної діяльності в порту і все більш заглиблювався в позапартійну роботу в матроському середовищі» [223, с.19].

За іншими свідченнями, Адамович взагалі «не співчував політичним гаслам» і, перш за все, відстоював необхідність боротьби «за економічні нужди мас». Згодом, вже в радянські часи, сам М.Адамович відзначав: «З боку самої «Реєстрації» або її правління нічого для прояснення політичної свідомості зроблено не було» [206, с.99]. Слід нагадати, що таке визнання було зроблено в період, коли учасники революційного руху як раз усіляко намагалися підкреслити свою участь у боротьбі з царизмом і тому це свідчення набуває особливої ваги. Крім того, варто відзначити, що «Реєстрація суднових команд», як згадував Адамович, «брала порівняно слабку участь у загальному житті робітників Одеси. Товариші з інших професійних спілок досадували на нас за це і скептично ставилися до наших послань на зайнятість» [206, с.90].

Всього «Реєстрація» об'єднала біля трьох тисяч моряків, команди 200 пароплавів, які належали різним компаніям. Основні питання життя профспілки розглядалися на делегатських зборах команд, що відбувалися 1-2 рази на тиждень і на які звичайно збиралося 700-800 чоловік. Тут розглядалися питання надання грошової допомоги безробітним морякам, накладалися стягнення на порушників дисципліни і т. п. Всі члени товариства сплачували внески до загальної каси в розмірі 4% від заробітної плати. Отже, надходження в касу матроської спілки були досить-таки чисельні. До того ж вони постійно зростали. Так, у червні 1906 р. матроські внески становили 1.100 крб., у липні – 1.800, в серпні – 2.700, у вересні – 3.100, в жовтні – 3.400, в листопаді – 2900 крб. На ці гроші утримувалися безробітні, а також їдальня та бібліотека. За свідченням голови організації всього на до-

помогу безробітним було відраховано 650 крб., на утримання бібліотеки 125 крб., їдальні – 1680 крб. [206, с.89]. Частина грошей перераховувалася до страйкового фонду.

Головне ж завдання, яке виконувала профспілка, було спостереження за виконанням колективного договору з судновласниками та регулювання питань найму на судна. Серед бажаючих влаштуватися на роботу шляхом жеребкування була сформована черга, з якої матроси і відправлялися на пароплави. Авторитет «Реєстрації суднових команд» був настільки великим, що без досить вагомих підстав адміністрація судноплавних товариств не наважувалася спростовувати її рішення і, як правило, приймала на роботу тих осіб, яких надсилала профспілка.

Те, що людей на судна постачала «Реєстрація», на думку самого Адамовича «здавалося найвідважнішим вторгненням у священні права роботодавця (який хотів бути «господарем» на своїй фабриці) і могло бути визнане пароплавовласниками лише скріпивши серце і до першої лише нагоди» [206, с.13]. Таким чином, «Реєстрація» повністю зосередила в своїх руках питання найму. Критеріями в цьому часто виступали не професійні якості кандидатів, а політичні уподобання чи лояльність до закликів страйкому моряків влітку 1906 р. Як повідомляли представники охоронки, керівництво матроської організації «вдалося до підбирання на судна виключно «свідомих матросів». Тих, хто працював під час останнього страйку на флоті, до роботи не брали [63, арк.144].

Утворення матроської спілки в торговельному флоті басейну стало ваговим чинником у справі покращання правового та матеріального становища команд комерційних суден. У свою чергу це викликало зростання кількості бажаючих влаштуватися працювати на пароплави і одночасно призвело до збільшення числа безробітних у портових містах чорноморського узбережжя. Як писала газета «Чорноморський портовий вестник»: «Збільшення окладів, суворо нормований робочий день, платня золотом у дальньому плаванні, платня годинних грошей, все це створювало вельми сприятливі умови служби і обумовлювало наплив з інших професій» [292, 12 июня].

Слід також наголосити, що значна частина моряків, членів «Реєстрації», за свідченням самого М.Адамовича, «сп'яніла від своєї перемоги і втратила відчуття міри по відношенню до судової адміністрації». Як писав у своїх спогадах голова спілки: «У них з'явилося принизливе ставлення до начальства, неприхований глум, свого роду задирливість, готовність внаслідок усіякої дрібниці йти на скандал... Їх настроїв можна було сформулювати так: Ну, досить, поїздили на нас... Тепер наша черга» [206, с.47]. Все це лише підігрівало атмосферу навколо профспілки моряків, посилювало неприязнь до неї з боку представників пароплавних підприємств.

Однак судовласники не змирилися ані з економічними поступками командам, які були вирвані в них силоміць, ані з новим порядком влаштування на роботу на пароплавах. Як зазначав часопис «Русское судоходство», пароплавні компанії бажали бачити «Реєстрацію» у вигляді «довідкової контори, для найму судових команд», а не профспілкою моряків, яка перетворилася на заклад, що «підривав дисципліну». Отже, на думку вищого керівництва РТПіТ, існування матроської «Реєстрації» було не сумісно з вимогами служби. «Чини команд визнавали лише владу «Реєстрації», – відзначала доповідь на зборах акціонерів компанії 1907р., – призначалися на судна тільки нею, цілком ігнорували усіякий авторитет капітана та його помічників, що вносило розлад у суднове життя... і робило небезпечним само плавання» [192, арк.6 зв.]

Вже з середини літа 1906 р. роботодавці вдалися до розробки планів знищення «Реєстрації», яка тоді тільки виникла. 28 липня в Одесі під керівництвом заступника директора РТПіТ І.Жирара засідала комісія, яка наголосивши, що «Статут «Реєстрації» позбавляє товариство природного для усіякого промислового підприємства права працювати з тими робітниками, яке воно само визнає за потрібне», дійшла висновку про необхідність заборони останньої [197, арк.168]. На думку членів комісії, найзручнішим часом для її ліквідації була саме зимова пора. «Тому що взимку в нас будуть такі надійні союзники, як холод і голод», – підкреслювали представники компанії [197, арк.175 зв.].

17 жовтня в одеського генерал-губернатора відбулася нарада за участю керівників пароплавних компаній, яка прийняла рішення вже найближчим часом закрити матроську спілку. Одночасно, передбачаючи можливий опір судноробітників та початок нової хвилі заворушень, пароплавні товариства вирішили заздалегідь підготувати серед річковиків Дніпра близько 400 чоловік, щоб використати для заміни страйкуючих. Для закриття «Реєстрації» було обрано час сезонного скорочення мореплавства, коли в Одесі накопичувалася велика кількість безробітних, до 5 тис. чоловік, що теж повинно було ускладнити спроби перервати рух морського транспорту. Низку «неблагонадійних» матросів заздалегідь було звільнено з суден.

Зрештою 20 листопада 1906 р. «Реєстрація» була закрита, її голова М. Адамович та виконуючий на той час обов'язки секретаря штурман М. Пашковський, арештовані. Значну частину поступок, яких домоглися судноробітники під час останнього страйку, було скасовано. Кадетська «Речь» таким чином повідомляла про ці події: «Папери правління забрали..., закрили їдальню спілки пароплавних команд... Восьмигодинний день відняли, платня за понаднормовану працю скасована, усуваються третейські суди, які існували при «Реєстрації» [264, 22 нояб.].

Зауважимо, що в літературі існують певні суперечності стосовно визначення терміну, коли припинила існування матроська організація. Так, С.П. Гусев відзначав, що «Реєстрація» була заборонена владою 30 грудня 1906 р. [357, с.47]. А «Начерки історії одеської обласної партійної організації» датують закриття профспілки в торговельному флоті басейну взагалі 1907 р. [480, с.98]. Цієї ж точки зору дотримувався і П.М. Шморгун, який вказував, що організація моряків припинила свою діяльність лише в липні 1907 р. [602, с.144]. В свою чергу у виданні «Професійні спілки робітників Росії. 1905-лютий 1917 р.» підкреслювалося, що «Реєстрація», опісля закриття її владою, надалі продовжувала діяти нелегально [501, с.333]. Цю ж думку поділяв і Г.О. Рубцов, який стверджував, що профспілка моряків «у роки реакції існувала нелегально. Керівний центр цієї спілки, – відзначав він, – був у Севастополі» [524, с.34]. Але архівні документи, інші історичні джерела це не підтверджують.

Опісля розгрому матроської організації визиск та сваволя з боку судової адміністрації відчутно посилювалися. Як писала газета «Невская Звезда»: «Спілка-реєстрація, яка існувала, приборкувала палкий норів морських вояк, але тепер її нема і нікому гукнути насильникам: «Руки геть!» [405, 6 мая]. Відповідно, як свідчила поліція, ідея «Реєстрації» «продовжувала жити в умах найпередовішої та розпропагорованої частини моряків» [149, арк.283]. Однак, на заваді їхнім прагненням були декілька дуже вагомих чинників.

Перш за все взагалі негативне ставлення уряду до робітничих організацій, що найяскравіше проявилось саме в роки столипінської реакції. Останні розглядалися царизмом не інакше, як осередки революційної агітації і пропаганди серед пролетаріату. Намагаючись перешкодити впливу революційних партій на робітництво імперії, МВС своїм циркуляром від 10 травня 1907 р., зобов'язало губернаторів допускати легалізацію профспілок «лише за наявності беззаперечних даних щодо відсутності зв'язків з соціал-демократичними групами, і при перших же спробах з боку означених організацій відступити від встановлених меж діяльності, закривати їх».

Одночасно формально існуючий (з березня 1906 р.) в імперії дозвіл на створення професійних організацій, не реалізовувався в морському транспорті басейну, внаслідок рішучого небажання судовласників повторювати негативний для них досвід попередніх років, якраз пов'язаний із діяльністю «Реєстрації судових команд». Отже, відносно утворення в той час матроської профспілки влада та пароплавні підприємства були цілком єдині, про це вони не бажали й чути. За таких умов «про легальну роботу та легальну організацію, – як писав тоді один з моряків, – годі було і мріяти» [255, 25 июня]. Ось чому в наступні роки судноробітники басейну вдавалися до утворення спілок, які діяли поза межами чинного законодавства.

Перша спроба судноробітників басейну в післяреволюційний час відродити хоча б і нелегальним шляхом свою організацію мала місце в 1909 р. 17 березня 1909 р. на Пересипі відбулися збори представників команд, які прийняли рішення для захисту своїх інтересів домагатися відкриття професійної організації, а також

вимагати запровадження восьмигодинного робочого дня, «справедливої платні за понаднормовану працю» [3, арк.13 зв.]. Але, не дочекавшись позитивної відповіді з боку влади та судновласників, вирішили надалі діяти на свій страх та ризик.

30 березня в Одесі відбулися ще одні збори моряків на яких було проголошено утворення нелегальної «Реєстрації суднових команд». Зокрема, тут ухвалили рішення організувати інститут виборних. Виборні моряки, по два від кожного судна, повинні були почати збирати гроші до каси профспілки, а також вести агітацію серед команд. На зборах також обрали керівництво нової спілки в складі 5 осіб*. Крім матросів К.Саєнка, Г.Крижановського і Ф.Петручені, туди ввійшли члени одеського комітету РСДРП, більшовики М.Лашевич і М.Коган. Останній з них був обраний і секретарем таємної організації моряків [3, арк.262 зв.]. Однак вплив соціал-демократів на судноробітників не слід перебільшувати. Наприклад, нарада команд відкинула пропозицію провести страйк «під прапором соціал-демократів», яку активно нав'язували їм одеські більшовики і прийняла рішення організувати позапартійну «Реєстрацію» [3, арк.13 зв.]. Ще одна постанова вищезгаданих зборів торкалася видання друкованого органу спілки – «Рабочей газеты», яку передбачалося випускати двічі на тиждень.

Протягом квітня 1909 р. в одеському порту відбулася ще низка нелегальних зборів судноробітників, на яких були присутні від 400 до 500 чоловік, майже виключно члени команд Руського товариства. На зборах 2 квітня було вирішено в період між «15 квітня і не пізніше як 1-3 травня 1909 р. влаштувати страйк на пароплавах РТПіТ» з метою легалізації «Реєстрації». Але кошти до страйкового фонду надходили досить повільно. Окрім того, в порту зібралася велика кількість безробітних. Тому пізніше ухвалили рішення відкласти страйк до літа, використавши час, що залишався, для більш ґрунтовної підготовки виступу.

Примітка. В «Хроніці революційного робітничого руху» утворення нелегальної «Реєстрації моряків» датується червнем 1909 р., що, на наш погляд, не відповідає дійсності [569, с.234].

14 квітня 1909 р. на нараді керівництва «Реєстрації» був прийнятий проект Статуту нелегальної профспілки. Одночасно на пароплавах відбувалися наради виборних моряків, які розглядали питання пов'язані з підготовкою до майбутнього виступу. Охоронка зафіксувала, що протягом квітня-травня збори виборних від команд відбулися на судах «Пушкин» та «Імператор Николай II», збираючи щоразу від 20 до 30 чоловік [137, арк.6 зв.].

Відповідно лави нелегальної спілки моряків поступово зростали хоч і не охоплювали стільки судноробітників як це було в 1905-1906 рр. Повідомлення щодо чисельності членів нелегальної «Реєстрації» на той час залишив більшовик С.Гусев. У листі з Одеси до ЦК РСДРП він відзначав, що «вже в середині червня було до 200 членів, які регулярно сплачували внески, мали членські квитки» [289, 31 окт.]. Звичайно, це була лише незначна частка від загального складу команд комерційних суден басейну. Останнє пояснювалося як острахом багатьох перед початком нових репресій у флоті, побоюванням позбутися роботи, так і небажанням команд інших (окрім РТПіТ) пароплавних підприємств, де становище нижчого плавскладу було кращим, вдаватися до створення нелегальної організації. Недаремно поліція відзначала, що на «суднах Ространсу, Північного товариства і Добровольчого флоту, пропаганда страйку не має успіху» [136, арк.25].

В червні 1909 р. керівництво підпільної «Реєстрації» провело анкетування серед команд, щоб з'ясувати ступінь готовності матросів до страйку. Крім того в анкетах були зазначені питання щодо можливості судноробітників провести нагальне збирання грошей у страйковий фонд, а також відносно тих вимог, які належало висунути до роботодавців. Відповіді були отримані від команд 30-35 суден. Переважна більшість матросів, а саме – 95-97% від усіх опитаних, висловились за негайний початок страйку [258, 3 окт.]. Головну мету виступу моряки вбачали саме в легалізації своєї профспілки.

Після цього розгорнулася безпосередня підготовка до страйку, якому намагалися надати загального характеру. Були вжиті заходи для встановлення зв'язку з робітниками Одеси, портовиками причорноморських міст. Так, на нелегальних зборах, які відбулися 21 червня 1909 р., члени таємної профспілки прийняли рі-

шення «відрядити делегатів до портів Чорноморського узбережжя з закликом до страйку та збирання пожертвувань» [3, арк.263 зв.]. Зокрема, посланці «Реєстрації» побували у аккерманських портовиків [385, с.253].

На нараді, яка відбулася в порту Одеси 28 червня, вже були присутні, запрошені моряками, представники деяких підприємств міста та одеської залізниці. Саме з ними і передбачалося координувати виступ у торговельному флоті. Врешті-решт, 2 липня 1909 р. таємне засідання представників «Реєстрації» вирішило призначити страйк на 5 липня. Розпочати його передбачалося за сигналом з паро-плава РТПіТ «Королева Ольга» [569, с.236]. Однак втілити в життя ці наміри не вдалося.

Зазначимо, що вся діяльність з підготовки страйку не проходила поза увагою поліції. Ще навесні 1909 р. міністр торгівлі і промисловості, на підставі повідомлень жандармів, відзначав, що на суднах цивільного флоту «передбачається в червні оголосити політичний страйк» [130, арк.19 зв.]. Фактично готуючись до цього, Відділ торговельного мореплавства заздалегідь звернувся до морського міністерства з проханням надати військових моряків Руському товариству для заміни страйкуючих. З свого боку градоначальник Одеси Толмачов інформував уряд, що серед моряків «помітне бажання організуватися». 30 червня 1909 р. Південне районне охоронне відділення повідомило Петербург, що «підпільна «Реєстрація» моряків, яка утворилася з незадоволених і звільнених матросів і кочегарів, агітує на пароплавах влаштувати страйк» [137, арк.6 зв.].

Зауважимо, що ніяких причин розглядати виступ команд, що готувався, як політичний, не було. Авжеж, вимоги судноробітників Руського товариства не йшли далі дозволеного законодавством, а саме утворення професійної організації пролетаріату. Але, царизму було зручніше якраз таким чином трактувати мету страйку моряків і, відповідно, мати підстави вдатися до репресивних заходів. До того ж активна участь в організації страйку на флоті одеських соціал-демократів, додавала ваги доказам Департаменту поліції, який наполягав на негайних арештах.

Зрештою влада вдалася до випробуваних заходів. Сходка активістів і делегатів від команд, яка зібралася 4 липня 1909 р., щоб обрати страйковий комітет, була захоплена поліцією – 33 моряка заарештовані. Наступного дня охоронка затримала ще деяких членів організації. Всього було арештовано 69 чоловік [3, арк.267 зв.]. Все це призвело до того, що страйк, який готувався на судах комерційного флоту, було зірвано. Відповідно, припинила діяльність і підпільна «Рєєстрація», яка діяла протягом декількох місяців. Отже, бажання моряків створити власну організацію знов не здійснилося. На заваді цьому вже вкотре встали поліцейсько-бюрократична система, що існувала в Російській імперії, короткозора політика судовласників, а також втручання в суто професійні справи моряків політичних агітаторів із ліворадикальних товариств та груп.

Наступна спроба нижчого плавскладу басейну організувати власну спілку датується 1912-1913 рр. В цей період судовим командам вдалося утворити найбільшу за усю історію професійного руху в морському транспорті Російської імперії організацію – нелегальну Спілку чорноморських моряків.

Належно відзначити, що частина найбільш політично активних та свідомих моряків, яка не бажала змиритися з поразкою своїх задумів щодо утворення профспілки, дійшла до висновку, що лише за кордоном, подалі від поліцейських переслідувань мав змогу діяти центр організації. Врешті-решт, вони вдалися до реалізації своїх планів. У жовтні 1911 р. група кочегарів з пароплава «Чихачов» – О.Дорошенко, П.Панаситський, К.Кузьменко, І.Литвиненко розпочали агітацію серед команд комерційних суден закордонного плавання, пропонуючи організувати Морський союз [8, арк.130 зв.]. Ідею створити нелегальну організацію, центр якої перебував би в Константинополі, підтримали і на інших пароплавах. У результаті в середовищі моряків почалося збирання коштів на користь нової Спілки.

Внаслідок проведеної підготовчої роботи, в столиці Оттоманської імперії в листопаді 1911 р., формально утворилася ініціативна група з організації Спілки чорноморських моряків. До її складу увійшли близько 10 матросів, що представляли команди різних суден, а також емігранти, члени партії есерів Ш.Натадзе, О.Мгебров, Д.Єдиткін, Р.Чалик [63, арк.9]. Наприкінці листопада група видала ві-

дозву «До всіх чорноморських моряків». У ній містився заклик об'єднати зусилля в боротьбі за свої права, вступати до організації, яка утворювалася в Константинополі. Листівки з цією відозвою нелегально відправляли на пароплаві «Чихачов» до Одеси, де «розповсюджували серед моряків на зборах, які відбувалися на цьому пароплаві» [8, арк.131].

Треба відзначити, що на пропозицію судових команд ініціативна група прийняла рішення видавати свій друкований орган. У січні 1912 р. в російській друкарні Константинополя, яка працювала для афонських монастирів і видавала релігійну за змістом літературу, на зібрані командами 75 крб., було набрано перше число газети, яка отримала назву «Моряк». Проте надрукувати весь тираж, внаслідок незгоди господаря друкарні, так і не вдалося. Вже готовий матеріал відправили до Парижа. Саме тут у центральній друкарні есерів газету і видали накладом одна тис. примірників. Як відзначала в той час віденська «Правда»: «Перше число «Моряка» з'явилося. Його чекали як жаданий заклик, як сигнал до єднання. І жваво відгукнулися з пароплавів на цей сигнал...» [256, 14 марта].

Згадані дії уважно відстежували карні органи царизму. «Усна агітація (ініціативної групи. – О.Ш.) підтримується статтями газети «Моряк»..., внаслідок цього мало місце встановлення міцних зв'язків групи з більшістю судових команд», – доповідала охоронка [19, арк.9 зв.]. І все ж таки спочатку справа утворення таємної спілки моряків просувалася вперед досить повільно. Це пояснювалося невідомістю завдань, які висувала ініціативна група, певною відірваністю її від команд суден, що плавали на внутрішніх лініях. Окрім того екіпажі більшості пароплавів погано знали людей, які зайнялися організацією Спілки, а тому їм не дуже довіряли їм.

Становище докорінно змінилося, коли до Константинополя прибули спочатку О. Яковлев, а потім М. Адамович. Як згадував Яковлев: «У середині грудня 1911 р. приїхав у Константинополь... Там знайшов невеличку групу, що складалася з с.-р., і яка провадила політичну і професійну роботу серед моряків» [226]. На початку 1912 р., на запрошення Яковлева, до ініціативної групи приєднався Адамович. Треба згадати, що після арешту в листопаді 1906 р., Михайло Адамович

був засланий на два роки до Вологодської губернії. Після звільнення він емігрував за кордон.

М.Адамовича та О.Яковлева судові команди добре знали ще по праці в складі «Реєстрації» моряків 1906 р. Зокрема, Ш.Натадзе, повідомляючи ЦК партії есерів про приїзд до Константинополя вищезгаданих осіб, підкреслював, що вони «чудові працівники, які вже раніше працювали серед моряків і які відомі відданістю справі» [61, арк.147 зв.]. Ось чому, після прибуття останніх до Константинополя, процес становлення нелегальної організації в цивільному флоті басейну значно прискорився. Як доносила закордонна агентура Департаменту поліції: «Адамович і Яковлев є людьми досить талановитими, які мають величезні організаторські здібності та користуються великим довір'ям матросів» [152, арк.56 зв.].

У лютому 1912 р. ініціативну групу реформували в Закордонний Центр Спілки чорноморських моряків. Саме таку назву й отримала новоутворена організація. Основні ролі її проводу розподілилися таким чином: Адамович став головою Спілки, Яковлев – її секретарем та касиром, Натадзе редагував газету «Морьяк», Єдиткін відповідав за поширення серед матросів літератури та транспортування її в межі імперії, Мгебров займався агітаційно-пропагандистською роботою серед команд комерційних суден. Його дружина, Р.Чалик, вела канцелярську роботу. Отже, в керівництві організації не було жодного судноробітника, що наклало відбиток на всю діяльність Спілки, призвело до її надмірної політизації, стало на заваді розв'язанню суто професійних питань, які й покликали її до життя. Крім того, наявність в Закордонному Центрі представників двох соціалістичних партій – есерів та есдеків, неминуче привносила партійні суперечки в діяльність проводу організації, вело до розколу серед команд за партійною ознакою.

Хоча Закордонний Центр утворився явочним шляхом і навіть не був затверджений загальними зборами моряків, значна частина пароплавних команд басейну визнала та підтримала його. Вже в березні 1912 р. Центр у Константинополі встановив зв'язок з екіпажами більш як 30 суден, що здійснювали закордонні рейси. Переважним чином ці пароплави належали РТПіТ та Російському страховому і транспортному товариству. Кошти Спілки формувалися з щомісячних відраху-

вань матросів у розмірі 2% від заробітної плати. На ці гроші видавалася друкована продукція організації: газета «Моряк», прокламації, звернення тощо, а також сплачувалося утримання членам Закордонного Центру. Крім того серед моряків ще відбувався спеціальний збір грошей на користь Червоного Хреста з коштів якого надавалася допомога арештованим товаришам.

Слід підкреслити, що членами нелегальної Спілки чорноморських моряків вважалися не окремі судноробітники, а екіпажі пароплавів у цілому, рішення про що й приймалося на загальних зборах команд. З метою конспірації, судна, команди яких приєднувалися до організації, отримували умовні назви. Аналіз останніх, певним чином, може свідчити, про настрої, які в той час панували серед моряків того або іншого пароплава. Так, можна дійти до висновку, що більшість з цих назв була нейтральною за змістом, як то «Оса», «Громобой», «Звезда» або «Нептун» [58, арк.108-109]. Одночасно декілька пароплавів дістали імена, які свідчили про існування революційних поглядів серед матросів цих суден, шанування ними героїв подій 1905-1907 рр. Зокрема, пароплав «Чихачев» дістав прізвисько «Матюшенко», «Аю-Даг» носив ім'я лейтенанта Шмідта, «Паллада» прозивалася «Спиридонова». Звертаючи на це увагу, одеська охоронка підкреслювала, що пароплави позначалися «особливими паролями, які являють собою частково прізвища революціонерів та назви суден, що відзначилися в часи смути винятковими злочиннями» [193, арк.171 зв.].

Вся робота організації провадилася через так званих виборних матросів. На кожному судні їх було двоє, по одному від палубної та машинної команди. За повідомленням охоронки, «виборні і кандидати до них (теж по дві людини) обиралися командами з свого складу, більшістю голосів» [19, арк.9 зв.]. Виборні моряки повинні були влаштовувати збори на пароплавах, опікуватися питаннями надходження внесків, інформувати про всі події Центр організації. Саме на них також покладалася справа транспортування нелегальної літератури, виконання інших доручень керівництва. «Виборні, – відзначало донесення до Департаменту поліції, – люди енергійні, користуються впливом у своєму середовищі» [152, арк.59]. Зазначимо, що серед них було чимало українців за походженням.

В найбільших портах Азово-Чорноморського басейну і Середземного моря також було прийняте рішення створити інститут уповноважених Спілки. До обов'язків останніх входило поширення серед моряків літератури, що надходила з-за кордону, збирання серед команд суден, які здійснювали каботажні рейси, внесків та відправка їх до Константинополя, ознайомлення екіпажів із циркулярами та іншими документами, які готувалися проводом організації. Проте посади уповноважених, яких безпосередньо своїм рішенням призначав Закордонний Центр, вдалося спочатку запровадити лише в Одесі, Батумі і Маріуполі. Зокрема, відповідну посаду в Одесі обіймав матрос пароплаву «Иерусалим» – І.Сергієнко. Дещо пізніше уповноважені Спілки почали працювати в закордонних портах – Варні, Марселі, Гулле. За словами одного з активних діячів Спілки, через своїх уповноважених Закордонний Центр «поступово поширював свій вплив на моряків торговельного флоту Росії, закріплюючи на суднах і берегу свої осередки» [212, с.160].

Закордонним Центром було підготовлено проект Статуту матроської організації. Він складався з 8 розділів та 36 параграфів. Так, 1-й розділ визначав склад Спілки, 2-й – питання її управління, 3-й мав назву «Устрій організації», 4-й був присвячений фінансам, 5-й – виданню друкованого органу газети «Моряк», 6-й торкався питань представництва політичних партій в організації, 7-й окреслював сферу діяльності виборних матросів на пароплавах, 8-й розділ – «Червоний Хрест» [57, арк.22]. За Статутом організації всі головні питання її діяльності повинні були обговорюватися на Загальних зборах Закордонного Центру, які були чинними за участю щонайменше як двох команд і які вважалися найвищим органом Спілки. Подібна умова відносно правомочності рішень Центру організації, суттєво ускладнювала діяльність проводу Спілки. Як згадував О.Яковлев, «одночасно в Константинополі зрідка стояло більш одного або двох пароплавів», тому «нам приходилося проводити до 30-40 однакових зборів перш ніж вважати яке-небудь важливе питання остаточно вирішеним» [226].

У лютому 1912 р. остаточно сформувалася і редакція друкованого органу Спілки – газети «Моряк». До складу останньої увійшли Адамович, Яковлев, Натдзе і Мгебров. Місцем подальшого видання газети визначили Відень. Усього з

друку протягом 1912-1913 рр. вийшло 14 чисел «Моряка» накладом три тисячі примірників кожен*. Газета організації торговельних моряків поширювалася майже в усіх портах Чорного та Азовського морів, частково на Каспії, Балтиці, Білому морі. Фактично «Моряк» став «організуючим та спрямовуючим центром» усієї Спілки. На його шпальтах підіймалися питання побуту та праці моряків, висвітлювалися події політичного життя в Російській імперії, визначалися завдання боротьби за права судноробітників. Торговельні моряки брали активну участь у виданні своєї газети. Як згадував один з них, Г.Ачканов, члени команди пароплава «на зборах обговорювали питання, які повинен був висвітлювати «Моряк», писали самостійно про свої скрути...» [163, арк.7]. Треба також зазначити, що «Моряк» часто був «єдиним зв'язком між командами», які входили до складу Спілки.

Щодо стратегічного задуму проводу організації, то він полягав у тому, щоб підготувати загальний страйк матросів цивільного флоту з метою легалізації Спілки. Так, пізніше в одному з листів Адамович відзначав, що саме з метою підготовки виступу команд торговельного флоту, «вони створили орган «Моряк» і неофіційну організацію» [9, арк.90]. В той же час окремі члени Закордонного Центру, за підтримки ліворадикальних угруповань імперії, намагалися скерувати діяльність товариства в політичну площину. Можливо це й дало підстави одеській судовій палаті в 1914 р. зробити висновок, що «газета «Моряк» була ідейним органом співтовариства, яке визначило метою своєї діяльності повалення встановленого в Росії законами самодержавного способу правління і заміну його демократичною республікою на соціалістичних засадах» [74, арк.1зв.].

Однак серед рядових членів Спілки в питанні мети та завдань організації не було однастайності. Як згадував той же Адамович, до її складу входили як ті,

Примітка. Другий номер «Моряка» вийшов з друку 20 лютого 1912 р., третій – 9 березня того ж року, четвертий – 5 квітня, п'ятий – 25 квітня, шостий – 5 травня, сьомий – 15 травня, восьмий – 25 травня, дев'ятий – 25 червня, десятий – 1 серпня, одинадцятий – 25 серпня, дванадцятий – 25 грудня 1912 р., тринадцятий – 25 січня і чотирнадцятий – 12 вересня 1913 р.

«для кого збільшення заробітної плати було другорядною справою, а весь сенс містився в можливості здійснити «геть самодержавство», так і інші, які від цього «геть» шарахалися як від сторонньої і непотрібної їм речі» [203, с.207]. До того ж, останніх у Спілці була переважна більшість. Організація, на їхню думку, перш за все, повинна бути «знаряддям боротьби за підвищення рівня життя та послаблення утисків адміністративного режиму на судах» [Там само].

Навесні 1912 р. провід Спілки чорноморців, який намагався охопити своєю діяльністю якомога більше моряків, команди пароплавів не лише закордонних, але й внутрішніх ліній, вирішив відправити своїх представників у поїздку портами Азово-Чорноморського басейну. На початку березня в Росію нелегальним шляхом відправився секретар організації Яковлев. Як опісля пригадував він сам, поїздку здійснив у вугільній ямі пароплаву «Чихачов», де його переховували матроси. На берег зійшов переодягнутий кочегаром. Протягом трьох тижнів Яковлев об'їхав низку портів Чорного та Азовського морів, відвідав Батум, Новоросійськ, Керч, Миколаїв, Одесу. Скрізь він організував збори матросів, агітував за приєднання до Спілки. Так, перебуваючи в Одесі, він провів на одному з суден РТПіТ, яке в той час знаходилося в доці на ремонті, «великі збори моряків, де були присутні близько 150 чоловік» [226]. У квітні, уникнувши «зустрічі» з поліцією, на пароплаві «Николай II» Яковлев повернувся до Константинополя.

В травні 1912 р. нелегальну поїздку до Росії на судні «Иерусалим» здійснив голова Закордонного Центру М.Адамович. Прибувши до Одеси, він зустрічався з судноробітниками, закликав їх «єднатися в боротьбі за спільну справу», надсилати гроші на видання друкованого органу – газети «Моряк». Зокрема, Адамович організував збори матросів пароплавів «Царь» та «Потемкин». За повідомленнями охоронки, на цих зустрічах він намагався «підняти дух серед судових команд, посилити віру в плідність роботи» [8, арк.12 зв.].

Внаслідок поїздок Адамовича та Яковлева, Закордонному Центру вдалося налагодити зв'язок із пароплавами каботажних рейсів. Як писала в травні 1912 р. «Невская звезда»: «Широка агітація, яку провели нещодавно на місцях у справі створення свого професійного журналу «Моряк» (а також в цілому Спілки чорно-

морських моряків. – О.Ш.) запорука того, що моряки... пробуджуються до творчого життя, знову вони створюють ланки для свого об'єднання в могутні професійні спілки...» [405, 27 мая].

На початку травня в організації моряків нараховувалися команди вже 50 пароплавів. Відповідно зростали надходження до каси Спілки – з 60-70 крб. на початку року до 400, а пізніше 500 крб. щомісяця і навіть більше. В червні Спілка об'єднувала судноробітників більш як 80 комерційних суден. Отже, зв'язок із Закардонним Центром у Константинополі підтримували близько 20% від усіх екіпажів пароплавів, що були приписані до портів басейну.

Треба також звернути увагу, що більшість команд, які входили до складу нелегальної організації моряків, працювали на судах, які належали РТПіТ, Північному пароплавству та Ространсу, де умови праці та побуту були найважчими. Так, з 71 парового судна Руського товариства до складу Спілки увійшли екіпажі 55 пароплавів. В організації також брали участь практично всі моряки, які працювали на пароплавах Ространсу – 10 суден з 10, команди трьох з чотирьох суден Північного товариства, що були приписані до чорноморських портів, а також матроси наливного пароплава «Свет» (акціонерне товариство «Океан»). Крім того до Спілки входили екіпажі суден, які належали торговельному дому Карапатницьких та деяким приватним власникам – І.Меркул'єву, С.Фальц-Фейн, П.Дмитрієвій тощо. Разом з тим в організації перебували матроси лише одного пароплаву Добровольного флоту (з 15 суден) і одного, що належало Російсько-Дунайському товариству (з 12).

Досить складним є питання стосовно загальної кількості судноробітників, які брали участь в організації. В історичній літературі воно майже не висвітлювалося. Лише в розвідках Л.А. Нагорної та Г.О. Рубцова міститься твердження, що чисельність Союзу чорноморських моряків складала близько 5 тис. чоловік [454, с.228; 524, с.35]. Однак, на наш погляд, наведена цифра перебільшена.

Як вже згадувалося Статут організації не передбачав індивідуального членства. Тому, на перший погляд проблема кількості членів Спілки розв'язується вкрай просто. Слід тільки підрахувати чисельність екіпажів суден, які разом були

охоплені її діяльністю. Відповідне число складало 1890 робітників-моряків [307, с.1-67]. З іншого боку, якщо спробувати визначити кількість членів організації виходячи із загальної суми внесків, що надходили до каси Закордонного Центру, тобто приблизно 500 крб. (із розрахунку сплати в середньому кожною людиною 60 коп. щомісяця), то в цьому випадку ми отримаємо цифру в 833 особи. Слід також згадати, що на конференції суднових команд Російської імперії в лютому 1913 р., кількість членів Спілки чорноморців була визначена в 630 осіб.

Пояснення згаданим розходженням можна знайти в тому, що, по-перше, не всі члени організації регулярно сплачували відповідні внески. По-друге – цифри, які були наведені на конференції, бралися з урахуванням численних арештів, проведених на той час серед судноробітників (цікаво, якщо від визначеної нами цифри в 833 особи відняти кількість затриманих поліцією на початку 1913 р., а саме 233, то це приблизно і дасть число дійсних членів Спілки, яке згадувалося на конференції моряків). Разом з тим слід вказати на аморфність утвореної в торговельному флоті організації, що теж обумовлює складність підрахунків. Часто, як визнавали самі провідники Спілки, команда судна робила свій членський внесок, проводила збори, а «потім десь губилася та продовжувала значитися тільки на папері» [246, 12 сент.]. Тому треба розрізняти формальну та дійсну кількість членів організації.

Необхідно також зауважити, що далеко не всі, навіть матроси пароплавів, команди яких формально в повному складі приєдналися до організації, були прихильниками участі в товаристві, яке діяло поза законом і до того ж були готові щомісяця сплачувати неабиякі внески. Чимало судноробітників, особливо зі складу палубних команд, не виявляли бажання підтримувати зв'язок із Константинополем, відвідувати збори, що відбувалися за участю членів Закордонного Центру, провозити за їхнім дорученням до Росії нелегальну літературу. В першу чергу це торкалося моряків, які працювали на комерційних пароплавах тільки тимчасово (а таких, як вказувалося вище, було щонайменше половина). Про подібні факти залишилися непоодинокі свідчення. «Гірше не має, як боротися з людьми сезонними, тобто такими, що на літо приїжджають плавати, а взимку повертаються додо-

му..., – підкреслювалося в листі одного з виборних моряків. – В них доводиться внесок майже не зубами виривати. А він відповідає, я ще доплаваю до зими, а потім поїду, що хочете те й робіть» [57, арк.43 зв.].

На численні факти збирання грошей на пароплавах із застосуванням «насилля та примусу», звертали увагу каральні органи царизму. Так, в обвинувальному акті в справі Спілки чорноморських моряків відзначалося, що кочегар з пароплаву «Иерусалим», виходець з селян Липовецького повіту Київської губернії Є.Яблонський, «переконував їх (молодих матросів. – О.Ш.) регулярно сплачувати внески, при чому тих хто на це не погоджувався, переслідував та налаштовував проти них команду» [31, арк.261]. В свою чергу кочегар «Николая II» козак Лохвицького повіту Полтавської губернії П.Скрипка «тим з кочегарів, які відмовлялися давати внески, пропонував залишити службу на пароплаві та погрожував, у випадку невиконання цієї пропозиції, викинути за борт» [31, арк.259].

Зрештою, реально в складі Спілки чорноморських моряків перебували команди не 80, а 30-35 суден, головним чином тих, що здійснювали іноземні рейси і, таким чином, постійно знаходилися в полі тяжіння Закордонного Центру. В свою чергу загальна кількість членів організації становила приблизно 900 осіб.

У своїй практичній діяльності провід Спілки сконцентрував увагу на проведенні агітації серед судноробітників, виданні друкованої продукції, зокрема газети «Моряк» та транспортуванні її нелегальним шляхом у межі Російської імперії. Члени Закордонного Центру також вважали за необхідне сприяти формуванню класової свідомості моряків, їхнього світогляду. З командами комерційних суден, що прибували з Росії до Константинополя, керівництво Спілки проводило регулярні зустрічі, збори, де матросів знайомили з програмами революційних партій, читали лекції щодо політичного становища в Російській імперії.

Агітацією серед команд займалися й самі судноробітники, головним чином виборні моряки. Так, виходець з козаків Роменського повіту Полтавської губернії П.Бенько у своїх промовах звертав увагу матросів пароплаву «Королева Ольга» на те, що царизм «не дає можливості висловити в Росії вільного слова» [31, арк.262]. Кочегар з «Лазарева» І.Коломієць, уродженець Лохвицького повіту тієї ж губер-

нії, у розмовах з членами екіпажу підкреслював, що «імператор отримує занадто велику... платню, коли це не справедливо, тому що це утримання береться з народних грошей» [31, арк.262]. В свою чергу вищезгаданий П.Скрипка відзначав: «Нас тиснуть як уряд, так і адміністрація, всі вони живуть на наш рахунок, а ви їх підтримуєте і не розумієте, що люди, бажаючи вам допомогти сидять у в'язницях...» і, зрештою, наполягав на необхідності «власноруч усього добитися» [31, арк.259 зв.].

Все це надало підстави закордонній агентурі Департаменту поліції повідомити, що «розпропагування суднових команд здійснюється в плаванні досвідченими моряками, довершується воно в м. Константинополь, де на пароплави з'являються члени Центру, спілкуються з командами, постачають злочинну літературу як для читання, так і для транспортування» [63, арк.5 зв.]. Таким чином, «ховаючись за економічними гаслами, – відзначала доповідь міністерства внутрішніх справ, – керівники розраховують привчити моряків до масових виступів та поступово прищепити їм свої революційні ідеї».

Усну агітацію членів проводу Спілки моряків, доповнювали статті політичного забарвлення на сторінках газети «Моряк». У багатьох матеріалах видання містилися заклики до судноробітників не обмежуватися лише економічними питаннями, а й брати участь у політичному житті країни. Крім того друкований орган Спілки чорноморських моряків послідовно проводив думку щодо необхідності взаємодії матроської організації з лівими партіями – РСДРП та есерами. Моряки комерційних суден «зможуть успішно боротися за свої професійні та загальнокласові потреби лише ідучи рука об руку з соціалістичними партіями», – підкреслював «Моряк» [245, 1 авг.]. З цією ж метою 7 та 9 числа газети друкували матеріали під назвою «Про політичні партії», де команди торговельного флоту знайомили з поняттям «політична партія», розглядалися програмні засади та тактика дій соціал-демократів і соціалістів-революціонерів.

Таке активне нав'язування членами Закордонного Центру своїх поглядів на розвиток суспільства та можливі шляхи його вдосконалення, призводило до посилення політизації моряків, захопленню частини з них радикальними поглядами.

Як згадував учасник тих подій, матроси, особливо машинні команди, поступово «усвідомлювали, що... Спілка моряків не може і не повинна обмежуватися лише захистом професійних інтересів моряків... і вимагали брати участь у політичному житті» [211, с.230]. Саме на це звертала увагу і одеська охоронка, яка в своєму черговому донесенні до Петербургу констатувала, що команди деяких суден вимагали «розширити газету («Моряк».— О.Ш.) та ввести в ній елементи політики». Зокрема, таке рішення було прийнято на зборах матросів пароплавів «Заря» та «Одесса» [149, арк.308].

Деякі члени Спілки чорноморців, українці за походженням, не були байдужими і до національної справи, потреб українського народу. Саме останні пропонували Закордонному Центру організації частину літератури видавати українською мовою. Так, матрос пароплава «Ростов» Є. Яценко звертався до Адамовича із проханням надрукувати українською мовою брошуру про діяльність Спілки чорноморців [58, арк.110]. Але провід організації так і не пішов назустріч національним потребам українців, фактично ігноруючи це питання.

В значному ступені піднесенню революційних настроїв моряків комерційних суден сприяла й сама оточуюча їх дійсність, політика самодержавства, спрямована на посилення соціального та національного гноблення народів Російської імперії. Особливо радикалізації настроїв судноробітників басейну посприяли Ленські події 1912 р. Розстріл робітників Ленських золотих копалень викликав обурення багатьох команд. У зв'язку з цим на пароплавах «Громобой» та «Євстафій» відбулися збори, де моряками були прийняті резолюції на знак протесту проти царської розправи. Один з активних діячів Спілки згодом писав: «Ленський розстріл сколихнув усю революційну масу робітників, у тому числі і моряків. Моряки дуже бурхливо реагували на цей розстріл робітників» [155, арк.5]. Зокрема, деякі з матросів, за повідомленнями охоронки, вже починали «обговорювати питання насильницького перевороту» [90, арк.201 зв.].

Частина судноробітників також намагалася брати участь у політичних акціях, які відбувалися в країні, висловлювала солідарність із боротьбою різних загонів пролетаріату. В травні моряки-чорноморці перерахували свою одноденну пла-

тню на користь депутатів соціал-демократичної фракції II Державної думи, які були засуджені царським судом. Загальна сума їхньої допомоги склала досить значну, як на той час цифру – 96 крб. 54 коп. [165, арк.23]. Влітку того ж року, коли робітники Адміралтейства РТПіТ в Одесі розпочали страйк, судові команди охоче відгукнулися на заклик Закордонного Центру висловити свою солідарність із страйкуючими. Так, на нараді в Константинополі, де були присутні представники 27 суден, було вирішено «надати страйкуючим товаришам посильну матеріальну підтримку шляхом організації особливих збирань на пароплавах» [76, арк.38].

У результаті, протягом трьох наступних місяців, матроси здійснювали відрахування з своєї заробітної плати. Усього на підтримку працівників Адміралтейства було зібрано 25 крб. 71 коп. Разом з тим рівень політизації судноробітників не слід перебільшувати, як і зараховувати геть усіх членів Спілки до складу прибічників революції або партій лівого спрямування. Насправді ж більшість моряків, як і раніше, не підтримувала радикальні гасла та заклики, особливо коли мова йшла про повалення царизму.

Одним з провідних напрямків діяльності матроської Спілки було транспортування з Константинополя до міст чорноморського узбережжя нелегальних видань. За повідомленням одеського охоронного відділення, пароплави закордонного плавання, де «найбільш організовані і розпропаговані команди» – «Чихачов», «Иерусалим», «Королева Ольга», «Корнилов», «Лазарев», «Афон», «Одесса», «Надежда» доставляли літературу з Константинополя до Одеси. Команди ж суден «Олег», «Ростов» і «Император Александр II» перевозили заборонений вантаж у Батум та Поті [140, арк.38]. В свою чергу на пароплавах «Олег», «Великая княжна Ксения» та «Синеус» нелегальна література прямувала до севастопольського порту. Так, лише в травні 1912 р. сюди було транспортовано декілька тисяч примірників газет, прокламацій та листівок і в першу чергу газета «Моряк».

Сам процес доставки нелегальних видань на батьківщину відбувався таким чином. Літературу переважно везли члени машинної команди, які ховали її у вугільних ямах пароплавів. Палубні ж матроси, в свою чергу, транспортували подіб-

ний вантаж у кубрику під обшивкою стелі. Звичайно найважчим у цій справі було подолання митного контролю порту. Проте судноробітникам, членам Спілки, вдавалося успішно розв'язувати і це завдання. Частіш за все члени команди виносили на берег заборонені видання під час розвантаження або навантаження пароплавів, відволікаючи якимось чином увагу митника. Пронесли літературу матроси, «обв'язавши її під сорочкою, навколо тіла».

Інколи, за повідомленням Південного районного охоронного відділення, нелегальний вантаж зносили на берег «носильники, які з'являлися на пароплав за речами пасажирів» [19, арк.13 зв.]. Так, у Керчі в серпні 1912 р. на причалі Руського товариства у носильника М. Рижова знайшли шість примірників сьомого числа «Моряка» та есерівські видання «За Народ» і «Знамя труда», які були йому передані з пароплава «Марія» [29, арк.6]. Траплялися навіть випадки, коли нелегальну літературу з суден «пронесли саме митники під виглядом контрабанди, яку деякі з них бралися виносити на берег за певне винагородження, що отримували від команди» [21, арк.16 зв.].

Звичайно, не завжди процес транспортування нелегальних видань з-за кордону закінчувався успіхом. Час від часу членам Спілки доводилося терміново позбавлятися небезпечного вантажу (палити примірники газет або викидати їх у море). Не дримали і жандарми. Так, у червні на пароплаві РТПіТ «Синеус», що прибув з Константинополя, після обшуку заарештовані старший механік, чотири кочегари і матрос, в яких знайшли примірники газети «Моряк» [256, 20 юня]. Однак згадані випадки в першій половині 1912 р. скоріш за все були виключенням з правил. Отже, зусиллями Спілки моряків Чорне море в той час перетворилося на один з найважливіших каналів, яким в межі імперії надходили політичні видання.

Активна діяльність організації моряків, зокрема, агітація на пароплавах, транспортування літератури були можливими лише за умов, коли командний склад суден не чинив перешкод, займаючи з цього питання позицію невтручання. Так, керівник одеських жандармів звертав увагу директора РТПіТ, що «на пароплави безперешкодно проходять злочинці, ведуть агітацію в приміщеннях команд, закликаючи їх до виступів і боротьби... Гроші збираються на пароплавах цілком

відкрито «виборними»... Випадків затримання командним складом пропагандистів в управлінні зареєстровано не було» [193, арк.172].

Більш того, з боку суднової адміністрації мали місце випадки сприятливого ставлення до Спілки чорноморців. Як вказувало в червні 1912 р. одеське ЖУ, ряд помічників капітанів «відносився до спілки співчутливо» і, таким чином, не перешкоджали транспортуванню на пароплавах політичної літератури [76, арк.14]. Крім того, під час стоянки суден у Константинополі, останні за власною ініціативою «сповіщали команди пароплавів щодо часу зібрань (Закордонного Центру. – О.Ш.) і в потрібний час відпускали їх на берег» [11, арк.100]. Подібні вчинки представників командного складу суден пояснювалися природнім бажанням уникнути відкритих конфліктів з командою, «побоюванням переслідувань». Одночасно жандарми звертали увагу, що «штурмани приватних пароплавів і деякі з помічників капітанів РТПіТ та Ространсу також зацікавлені питанням щодо відновлення Морської реєстрації..., але з тим щоб діяльність її поширювалась і на офіцерський склад суден». Останнє, на думку представників суднової адміністрації, могло привести до того, щоб «підвищення по службі давалося виключно по черзі та заслугам, а не за протекцією, як це робиться зараз» [21, арк.18].

Влітку 1912 р. провід Спілки впритул наблизився до реалізації свого основного завдання – проведення страйку торговельних моряків. Вдатися до нього передбачалося наприкінці серпня. Але з початку Закордонний Центр вирішив провести з цього приводу анкетування судноробітників. Утім анкета щодо страйку, яка була поширена на пароплавах, принесла негативні результати. Відповіді отримані від команд 18 суден. У тому числі подано 136 голосів від палубної команди, 200 – від машинної та 2 від суднової обслуги. З них на користь негайного виступу висловився лише 31 матрос та 57 кочегарів і машиністів. В той час як проти проголосувало, відповідно, 98 та 136 осіб. Утрималося 14 чоловік [245, 1 авг.]. Ідентичний розклад за пароплавами виглядав таким чином: команди 12 суден голосували проти страйку, ще п'яти не змогли прийти до спільної думки і лише моряки пароплава «Евстафій» (РТПіТ) одноголосно сказали «так».

Переважна більшість судноробітників у своїх анкетах вказувала на недостатню підготовку виступу з боку Закордонного Центру, зокрема «відсутність страйкового фонду в редакції «Моряка» [57, арк.9 зв.]. Окрім того моряки звертали увагу на наявність у портах чорноморського узбережжя великої кількості безробітних, що теж стало б на заваді страйку. Ще однією, і дуже вагомою причиною, яка перешкодила тогочасним планам керівництва Спілки, став фактично розкол в організації між прибічниками мирного виступу та прихильниками бойової тактики.

Так, М.Адамович і О.Яковлев, поступово займаючи все більш міцні позиції в матроській організації, неодноразово піддавали критиці ідейні настанови неонародників. Зокрема, керівники Закордонного Центру пояснювали судновим командам, що «шлях експропріацій» на який штовхали моряків анархісти, це ніщо інше як «шляхетний грабунок із високою метою» [63, арк.162]. Врешті-решт, намагаючись захистити судноробітників від подібної пропаганди, провід організації чорноморців заборонив анархістам відвідувати збори команд у Константинополі. За словами Яковлева вони вирішили «позбавити Спілку від усіляких прийшлих анархістів, що б хоч дещо охоронити редакцію («Моряка». – О.Ш.) від звинувачень у зв'язках з ними» [62, арк.40].

Адамович та Яковлев не обійшли своєю критикою і заклики есерів, членів Закордонного Центру, до терору. Так, у десятому числі «Моряка» О. Яковлев надрукував статтю «З бомбами та револьверами або без них», яка безпосередньо була спрямована проти есерівського тероризму. Кінець кінцем, Натадзе і Мгебров були взагалі усунуті з редакції газети. За свідченням закордонної агентури Департаменту поліції на загальних зборах Центру організації в Константинополі команди пароплавів «Лазарев», «Ростов» та «Иерусалим» вирішили «справу редагування «Моряка» передати до рук одного Адамовича» [65, арк.137]. Як відзначав Яковлев: «Завдяки нашому впливу в організації, Закордонний Центр, врешті-решт, робив те, що знаходили потрібним ми» [226].

Природно, це викликало незадоволення соціалістів-революціонерів, членів проводу організації. Найбільш активно проти Адамовича та Яковлева виступив О.Мгебров, який на зборах пароплавних команд силкувався довести, що соціал-

демократи з вузько партійних міркувань свідомо перешкоджають діяльності есерів, намагаються обмежити їхні повноваження. Він навіть спробував апелювати до Центрального Комітету своєї партії, критикуючи Адамовича та Яковлева, які «Спілку захоплюють до своїх рук і відсторонюють (представників партії есерів. – О.Ш.) з партійних міркувань» [65, арк.174]. Протест Мгеброва розглядався на засіданні Закордонної делегації ЦК соціалістів-революціонерів у Парижі. Однак його доводи не зустріли підтримки серед більшості керівництва партії.

Зрештою, на знак протесту проти дій Адамовича, Мгебров та його дружина залишили Константинополь. Звертаючи на це увагу, агентура Департаменту поліції в Туреччині в доповідях за цей період відзначала, що в Спілці моряків стався розкол «на ґрунті партійності і з питань тактики дій» [90, арк.97]. Замість есерів Закордонний Центр організації моряків поповнився за рахунок представників РСДРП. Як повідомляла охоронка, до Адамовича і Яковлева «з Росії приїхали дві жінки, яких вони видають за своїх сестер» [21, арк.22 зв.]. Одна з прибулих донька статського радника Віра Апостолова почала завідувати канцелярією Спілки моряків, вести ділове листування.

Позбавлення посад у Закордонному Центрі представників партії есерів, викликало негативну реакцію суднових команд, серед яких у партійному відношенні переважали соціалісти-революціонери. Матроси цих пароплавів звинувачували редакцію «Моряка» в тому, що вона, переслідуючи партійні цілі, вносить розкол у діяльність організації, «підриває довіру моряків до справи, яку розпочали». В результаті влітку 1912 р. команди пароплавів «Чихачов», «Принцесса Евгения Ольденбургская», «Великий князь Алексей» виявляли «помітно-критичне ставлення до Центру». Послідовники Мгеброва докоряли провід організації в самовільному підвищенні свого утримання, а головне – в «невмінні створити атмосферу мирної організаційної роботи», в тому, що «проживаючи за рахунок організації, посилюються на Принцевих островах і оточили себе жінками» [65, арк.142].

За наполяганням частини команд, була створена спеціальна комісія, яка ревізувала грошову звітність Закордонного Центру. На її засіданні один з членів комісії, кочегар пароплава «Одесса», виходець з козаків Полтавщини, Я. Гаврилен-

ко, звинуватив Адамовича та Яковлева в невірному використанні грошей Спілки. 8 червня 1912 р. на зборах у Константинополі команд суден «Королева Ольга» та «Імператор Николай II», деякі матроси відкрито наголосили, що Адамович і Яковлев «не виправдали надій, які на них покладалися, і до цього часу діяльність організації виявлялася тільки в тому, що 400 чоловік утримували та годували двох» [21, арк.22 зв.]. Наполягаючи на поверненні есерів до проводу Спілки, моряки «Чихачова» також висловилися на користь проведення «бойової тактики».

Останнє рішення примусило Адамовича та Яковлева вдатися до своєрідного ультиматуму, поставивши перед членами Спілки питання щодо довіри Закордонному Центру. Пояснюючи причину такого вчинку, Адамович підкреслював: «Єдине для чого послужить наша демонстрація з відставкою, це те, щоб моряки ясніше відчували яку цінність має газета («Моряк». – О.Ш.) і ми зможемо пред'явити їм нормальні умови функціонування Закордонного Центру» [61, арк.115 зв.]. Це дало певні результати. Як наголошував в одному з листів Адамович: «Становище покращилося, тому що частина моряків, які мріяли про терор, приходять до думки щодо необхідності тривалої і впертої організаційної праці» [89, арк.4 зв.]. Ще в одному з листів Адамович відзначав, що йому таки вдалося переконати матросів відмовитися від планів здійснення терористичних дій, підкресливши при цьому, що майбутній страйк у морському транспорті басейну «треба провести без насилля» [85, арк.10].

Про зміну в настроях судноробітників, які до того часу дотримувались поглядів неонародників, свідчили і резолюції, прийняті протягом літа 1912 р. екіпажами низки суден. Так, команда пароплава «Моряк» у резолюції від 1 серпня 1912р. висловила довіру Адамовичу та Яковлеву, поділяючи їхні «погляди на необхідність ґрунтовної і впертої підготовчої роботи та вважаючи, що шлях терору, на якій тов. Борей (псевдонім О.Мгеброва. – О.Ш.) і анархісти намагаються увести команди є шлях вкрай не виправданого ризику, що може лише спричинити до розгрому організації та непотрібних жертв» [62, арк.130]. Матроси ж пароплаву «Чатыр-Даг» висунули вимогу усунути есерів із Закордонного Центру, відзначивши також, що «анархістам вони не надають будь-якого значення» [62, арк.79].

Посилення впливу Адамовича та Яковлева в середовищі моряків цивільного флоту швидко зафіксували поліцейські органи царизму. Як повідомляло влітку 1912 р. охоронка, «вимоги і резолюції пароплавних команд почали набувати ознаки соціал-демократичної забарвленості» [156, арк.44]. Але суперечки в організації моряків мали для Спілки негативні наслідки, суттєво завадивши її діяльності. Як визнавала газета «Моряк», тогочасні сварки в керівництві «вносили розлад у середовище команд, які були втягнуті з великою палкістю в спір... На внутрішніх лініях підривався престиж та довіра до організації, коли туди доходили відомості та чутки щодо розбіжностей...» [245, 25 дек.].

Ускладнювали в той час роботу Спілки й інші фактори. Давалося взнаки посилення митного та поліцейського контролю на пароплавах константинопольської лінії. Жандарми тепер виявляли особливу пильність саме під час огляду пароплавів, які прибували з Туреччини. Охоронка також постійно наводила довідки про політичну благонадійність осіб, які влаштовувалися на службу на пароплави. За цього інформація збиралася за місцем попереднього проживання моряків у відповідних жандармських органів або в Департаменті поліції. Не залишалася бездіяльною і таємна агентура царизму.

Слід відзначити, що безпосередньо боротьбою з Спілкою чорноморців займалося Південне районне охоронне відділення, яке поширювало свою діяльність на Херсонську, Таврійську та Бессарабську губернії та усе узбережжя Чорного моря. З серпня 1912 р. цією структурою керував начальник жандармського управління Одеси полковник П.П. Заварзін. Це була далеко не остання людина в царському політичному розшуку. Колишній учень відомого С.В. Зубатова, він спочатку очолював московське охоронне відділення і, за словами губернатора Москви, згодом товариша міністра внутрішніх справ В.Ф. Джунковського, «справу знав добре і дуже старався» [213 с.316]. Саме Заварзін докладав багато зусиль для того, щоб отримати як найповнішу інформацію відносно діяльності матроської організації, її проводу, каналів надходження в кордони імперії революційних видань тощо. Він наполегливо впроваджував своїх агентів до складу Спілки моряків.

Треба відмітити, що МВС та Департамент поліції найбільш усього цінували агентів саме «в середовищі, яке обстежується». Як наголошувала спеціальна інструкція, складена ще в 1908 р. при Московському охоронному відділенні, «єдиним, цілком надійним засобом, який забезпечує поінформованість розшуку, є внутрішня агентура» [372, с.607]. Якраз такої позиції і дотримувався полковник Заварзін, який вважав провокацію основною, найбільш ефективною формою боротьби з революційною небезпекою й тому всіляко її заохочував.

На вимогу охоронки пароплавні компанії на посади кочегарів та матросів почали активно брати провокаторів. З іншого боку, жандарми вдавалися до вербування членів судових команд. При цьому широко використовувалися пропозиції грошей, шантаж, погрози. Деякі судноробітники, опісля арешту, намагаючись уникнути покарання, погоджувалися постачати жандармам інформацію стосовно діяльності організації моряків. Так, кочегар пароплава РТПіТ «Царица» селянин Староконстантинівського повіту Волинської губернії Г.Воротило, затриманий поліцією, за словами полковника Заварзіна, «запропонував Управлінню свої послуги щодо розшуку» [62, арк.130]. На подібне співробітництво з охоронкою пізніше погодився і вищезгаданий, кочегар з «Одессы» Гавриленко. В результаті жандармам вдалося створити цілу агентурну мережу в Спільці чорноморців. За нашими підрахунками вона налічувала до двох десятків чоловік. У складі її діяли агенти на прізвисько «Джонка», «Компас», «Руль», «Вымпел», «Флаг», «Маяк», «Новый», «Полевой», «Случайный», «Приятель» та ін. [8].

Зауважимо, що в інструкціях функції таємного співробітника охоронки обмежувалися спостереженням, активна участь у діяльності «протиурядових організацій» суворо заборонялася. Однак так було тільки на папері. На практиці ця заборона постійно та скрізь порушувалася. Для охоронки дійсно цінним був саме той агент, який активно діяв у межах революційного співтовариства і, відповідно, грав у ньому непересічну роль. В ім'я цього таємному співробітнику негласно дозволялося брати участь у виданні забороненої літератури, агітації, доставці зброї та нелегальних видань. Саме таким чином і діяли агенти полковника Заварзіна. За повідомленнями одеської охоронки, її шпигуни спромоглися потрапити до Конс-

тантинополя, увійти в довіру до М.Адамовича, а також отримати від нього, для перевезення в Росію, газету «Моряк» [12, арк.19].

У подальшому агентура одеського ЖУ регулярно інформувала свого шефа відносно планів Закордонного Центру. Більш того, судячи з донесення Заварзіна до Петербурга, йому вдалося впровадити провокатора навіть у керівний осередок організації моряків торговельного флоту. За словами самого жандарма, він тоді мав таємного співробітника «особливо цінного, завдяки тому, що займав центральне становище в названому співтоваристві» [52, арк.105]. Отже, жандарми власноруч сприяли створенню організації моряків, яку ж самі й вважали злочинною. Як справедливо зазначав у своїй статті О.Ф. Овсієнко, в той час провокація, яка «стала базовим методом боротьби царської поліції з революційним рухом..., вела до розладу та загнивання каральних органів самодержавства» [471, с.190].

Зрештою, хто з керівників матроської організації був зрадником, достовірно не відомо. Однак є чимало підстав для того, щоб вважати таким колишнього уповноваженого Спілки моряків в Одесі І.Сергієнка. За даними, які були оприлюднені на початку 20-х рр. ХХ ст., останній співробітничав з охоронкою з 1904 р. і носив агентурне ім'я «Гриль». Отримуючи за свою «працю» 75 крб. щомісяця, він регулярно видавав жандармам членів матроської організації [247, 25 апр.]. Цілком можливо, що саме за його доносами на суднах, які здійснювали закордонні рейси, була проведена низка обшуків і арештів членів організації.

Зокрема, 21 серпня 1912 р. під час тусу на пароплаві РТПіТ «Евфрат» у кочегара О.Єфимчика в шухляді для особистих речей знайшли газету «Моряк». Одночасно в кочегара «Цариць» І.Луппи поліція відшукала 32 примірника дев'ятого числа «Моряка», а також газету «Знамя труда». В кочегара Абас'єва з судна «Павел Шполянський» під час тусу в Маріуполі, знайшли 6 примірників одинадцятого числа газети Спілки чорноморців [29, арк.9, 354, 368]. Як згадував про ці події О.Яковлев, «у серпні почалися підсилені обшуки пароплавів, що приходили з Константинополя, розпочалися і арешти. У вересні арештів були вже сотні» [226]. Особливо відчутним ударом для організації судноробітників басейну стало затримання поліцією членів Закордонного Центру Д.Єдиткіна та Яковлева. Останні

всередині жовтня на пароплаві «Черномор» нелегальним шляхом виїхали до Росії. Але вже в першому пункті перебування, місті Батум, були заарештовані.

Цілеспрямовані обшуки, що здійснювалися на пароплавах, якими перевозили нелегальні видання, затримання жандармами активних членів Спілки, підштовхнуло провід організації до думки щодо діяльності в її складі провокаторів. Інформація про наявність шпигунів на суднах час від часу надходила і від керівників російської політеміграції. Так, відомий соціал-демократ Г.Алексінський, пояснюючи, чому ніхто з працівників РСДРП не погоджувався займатися пропагандою серед команд пароплавів, наголошував: «У вас в організації провокатор і до розслідування справи на внутрішні лінії (вести агітацію серед судноробітників. – О.Ш.) ніхто не захоче піти» [61, арк.320].

Намагаючись перешкодити діяльності царської агентури в торговельному флоті, Адамович постійно попереджав судові команди «відносно шпигунів», вимагав від матросів уважно стежити за всіма підозрілими [8, арк.55 зв.]. Закордонний Центр навіть видав спеціальну листівку під назвою «Провокатори», в якій містився перелік моряків стосовно яких існувала підозра про співробітництво з охоронкою. Були вжиті й інші заходи по очищенню лав Спілки від агентури полковника Заварзіна. Так, на пароплаві «Иерусалим» судноробітники влаштували суд, на якому одного з членів Ініціативної групи, яка в 1911 р. займалася організацією Спілки – М. Нагородського, було звинувачено в провокаторській діяльності. Проте довести це обвинувачення так і не вдалося [63, арк.9]. На захист Нагородського виступив сам М.Адамович, який переконав матросів, що підсудний не провокатор, а «чесна людина, енергійний працівник».

Але всі ці заходи не принесли очікуваних результатів. Таємна агентура як і раніше продовжувала діяти в середовищі моряків. Особливо жандармів цікавила література, яку видавав Закордонний Центр. Як свідчать архівні документи ці матеріали полковником Заварзіним та його колегами вивчалися найретельніше. Саме з цією метою восени 1912 р. помічник начальника одеського охоронного відділення Р.Унсберг відвідав Варну де і придбав у місцевій друкарні по два примір-

ника усіх випусків газети «Моряк»* [57, арк.13]. Окрім того царизм вдався до спроб дискредитувати Спілку в очах громадськості країни. Використовуючи той факт, що певний час «Моряк» видавався у Відні, монархічна преса звинуватила організацію чорноморців у підривній діяльності на користь іншої держави. Як повідомляли у той час Адамовичу «в російських правих газетах з'явилися повідомлення начебто журнал «Моряк» друкується і поширюється на кошти австрійського уряду з метою викликати заворушення в російському флоті» [73, арк.34 зв.].

Адміністрація Руського товариства з свого боку, намагаючись покласти край революційній пропаганді серед моряків, видала наказ посилити нагляд за нижчим плавскладом, не пускати на судна сторонніх осіб. Все це суттєво ускладнило діяльність членів керівництва Спілки. Зокрема, під час стоянки в Константинополі пароплава «Афон», помічник капітана вигнав з судна М.Адамовича, який намагався зустрітися з командою. Як відзначав у своєму листі один з членів Закордонного Центру: «Жандармерія звідки-то прознала більш суттєво сутність справи і там на місцях (у Російській імперії. – О.Ш.), а також і на пароплавах посилено нагляд і було чимало арештів... Ми в Константинополі пов'язані по рукам та ногам поліцією і майже що не діємо» [61, арк.253 зв.].

Негативний вплив на роботу Закордонного Центру справила також Перша Балканська війна, яка розпочалася в жовтні 1912 р. В зв'язку з закриттям Дарданелл і фактичною ізоляцією Константинополя, торговельні судна з Росії майже припинили відвідувати цей порт. Наслідком війни була й втрата зв'язку з уповноваженим організації у Варні Є.Волковим, а, в результаті цього, припинилося видання в Болгарії друкованого органу Спілки – газети «Моряк».

Усі згадані чинники суттєво ускладнили діяльність організації. Характеризуючи тогочасний стан речей в Спілці, Адамович в одному з листів восени 1912 р. скаржився, що «війна розіграла весь Закордонний Центр..., Віра (Апостолова. –

Примітка. 3 травня 1912 р. газету Спілку чорноморців видавали в Болгарії. Займався цими питаннями есер Є.Волков. Всього у Варні вийшли друком п'ять чисел «Моряка», з 6-го по 11-е.

О.Ш.) поїхала додому», внаслідок чого він був примушений «справлятися за цілу організацію» [61, арк.145].

З метою подолання кризи в діяльності Спілки моряків, Адамович, який сконцентрував все керівництво в своїх руках, вдався до зміцнення нелегальної організації чорноморців, поширення її зв'язків, розгорнувши при цьому величезну активність. Звертаючись до членів Спілки на сторінках «Моряка», він запропонував «припинити партійну ворожнечу і конкуренцію, які так багато зашкодили робітничому класу» та сконцентрувати зусилля на досягненні визначеної цілі [76, арк.39 зв.]. Зокрема, місце розташування Закордонного Центру в жовтні 1912 р. було вирішено перенести до єгипетського міста Олександрія, подалі від спостереження з боку закордонної агентури Департаменту поліції. Адамович враховував, що пароплави, які прямували до Росії з цього порту, не так пильно оглядалися митниками. В результаті транспортування нелегальної літератури в межі імперії почало здійснюватися командами суден, які відвідували саме олександрійський порт. Цей факт у своїх повідомленнях не забарилися відзначити і агенти охоронки. В доповіді начальника ЖУ Одеси наприкінці 1912 р. підкреслювалося, що «злочинна література перевозиться майже всіма суднами Олександрійської лінії, переважно пароплавами «Корнилов», «Королева Ольга», «Лазарев», «Афон» та «Иерусалим» [76, арк.142].

Крім налагодження транспорту літератури, Адамовичу невдовзі вдалося поновити видання друкованого органу Спілки. Сприяння в цей раз надав Центральний Комітет партії есерів, до якого з відповідним проханням і звернувся голова Закордонного Центру. В грудні 1912 р. секретар Закордонної делегації ЦК соціалістів-революціонерів А.Аргунов (Кубов) повідомив Адамовича про «згоду взяти на себе турботи щодо друкування газети «Моряк» на пільгових умовах» [63, арк.23 зв.]. І дійсно №12 та №13 «Моряка» незабаром були видані у паризькій друкарні «Знамя труда».

З боку Адамовича також були вжиті заходи для поновлення стосунків із командами пароплавів внутрішніх ліній Азово-Чорноморського басейну, зокрема з моряками суден, які плавали річкою Дунай. Для цього вирішили скористатися до-

помогою учасників повстання на броненосці «Потемкин», що перебували в Румунії. За сприянням майбутнього голови радянського уряду України, відомого болгарського соціал-демократа Х.Г. Раковського були налагоджені зв'язки з потьомкінцями, які мешкали в придунайському місті Галац. У листопаді 1912 р. Адамович звернувся з листом до потьомкінця В.Шестопалова, в якому прохав «поширювати нашу газету серед команд тих російських пароплавів, які проходять через Галац» [62, арк.87]. Це звернення зустріло позитивний відгук у колишніх повстанців, які активно підтримали діяльність організації чорноморців, створивши групу сприяння «Моряку».

Отже, надалі Адамович відправляв літературу з Олександрії на румунських пароплавах до Констанци. Потім транспорт йшов у Галац, де за сприянням учасників повстання на «Потемкине», передавався на судна Російсько-Дунайського пароплавства для його подальшої відправки до Одеси. Підтримка з боку потьомкінців організації торговельних моряків виявлялася й в інших аспектах. Невипадково згодом представники каральних органів царизму відзначали, що потьомкінці «влаштовували явки та сприяли тайному переходу через румунський кордон працівників Спілки» [65, арк.150].

Певні кроки в той час робилися Закордонним Центром і для того, щоб підтримати тих членів товариства, яких затримала поліція. Так, восени 1912 р. арештованим морякам та їхнім сім'ям із коштів каси Червоного Хреста була надана відповідна допомога. В кожному конкретному випадку сума видачі коливалася від 5 до 15 крб. Таким чином, наполегливими стараннями Адамовича в досить короткий термін Спілка чорноморських моряків, подолавши кризу, знов перетворилася на досить міцну, з широкими зв'язками, розгалужену організацію, яка справляла помітний вплив на становище в морському транспорті Азово-Чорноморського басейну. «Моряки розпропаговані більш, ніж в 1905 р.» і являють з себе «масу дуже сприйнятливую до виступів», – зазначав наприкінці 1912 р. П. Заварзін [159, арк.3].

Можливо, саме відчуття власної сили й дозволило голові Закордонного Центру звернутися в той час до судовласників та пароплавної адміністрації з досить рішучими вимогами. Так, за підписом «Уповноважений колективу судових

команд Чорноморського флоту», Адамович відправив листа директору Руського товариства. Підкреслюючи, що «моряків не залишає думка відносно нового виступу», він пропонував компанії добровільно повернутися до умов служби, які існували на комерційних суднах басейну в 1906 р. і розпочати з цією метою переговори [9, арк.90]. На роздуми керівництву РТПіТ давався місячний термін. Також Адамович звернувся до деяких капітанів пароплавів, вимагаючи від них не заважати діяльності Спілки моряків. В листі до командного складу пароплава «Афон», він вимагав не втручатися «у внутрішнє життя кубрика та команди..., не брати на себе роль добровільних поліцейських і жандармів», погрожуючи, що в протилежному випадку «ми не зупинимося перед будь-якими перешкодами» [9, арк.92].

Закордонним Центром, а фактично безпосередньо М.Адамовичем, було розроблено і докладний план проведення страйку в комерційному флоті, який дістав схвальну реакцію судноробітників [147, арк.165]. Заради вдалого проведення цього виступу, вагоме значення надавалося здобуттю підтримки з боку торговельних моряків усієї імперії. Як писав навесні 1913 р. меншовицький «Луч», «професійні й інші потреби серед морських команд, які назріли, та загальне пожвавлення робітничого руху... спонукало організації моряків Каспію і Чорномор'я – до взаємного зближення» [241, 28 апр.].

Отже, в період з 14 по 22 лютого 1913 р. в Олександрії була влаштована конференція, на яку запросили представників організації судноробітників Каспійського моря, а також від Спілки російських моряків за кордоном та від Балтики. На конференції було проголошено створення об'єданого товариства цивільних моряків – «Спілки професійних організацій судових команд Росії» і обрано новий провід, Центральну Раду, до складу якої увійшли М.Адамович, О.Клочко, представники Каспію – М.Бастрічев та Т.Попов, а також керівник Спілки моряків за кордоном Д.Анічкін. В той же час ядром проголошеної організації, беззаперечно, залишалася все та ж Спілка чорноморців.

Конференція висловила за проведення загального виступу судноробітників країни. В її документах підкреслювалося, що «тільки боротьбою організованою і планомірною можна повернути всі права, які були забрані, та завоювати но-

ві». Разом з тим, обговорюючи тактику дій під час страйку, учасники конференції висловили своє «різко негативне ставлення до терористичних виступів» [88, арк.28 зв.]. Окрім того було вирішено спробувати набути допомогу робітників міст чорноморського узбережжя. «Вважаючи рух моряків пролетарським, який неподільно пов'язаний з інтересами робітничого класу, – відзначала резолюція конференції, – вирішено ввійти в зв'язок з робітництвом..., із закликом до виступів, щоб у них знайти моральну підтримку морякам» [18, арк.14]. Зокрема, на думку Адамовича, вкрай важливим було дістати сприяння з боку портових робітників, які б під час виступу в торговельному флоті, «відмовлялися навантажувати та розвантажувати пароплави, які будуть приганяти штрейкбрехери» [73, арк.33 зв.].

Паралельно з рішенням стосовно страйку, конференція наголосила на використанні інших легальних засобів боротьби судноробітників за покращання свого становища. Так, було вирішено домагатися дозволу професійним спілкам судових команд утворювати реєстраційні морські контори «з метою врегулювання питання відносно найму моряків». Керівництво олександрійської конференції рекомендувало також всім місцевим організаціям моряків торговельного флоту «взяти найактивнішу участь у страховій компанії, яку веде робітництво Росії на підставі закону від 23 червня 1912 р.» [241, 3 мая].

На конференції обговорювалися питання поширення та зміцнення зв'язків товариства. В результаті для роботи серед екіпажів суден, які здійснювали каботажні рейси в Азово-Чорноморському басейні, було вирішено направити Т. Попова. Місцем його перебування визначили Одесу. Для встановлення контактів із судноробітниками річкових пароплавів, на Дніпро відрядили колишнього кочегара «Чихачова» – О.Переверзева [92, арк.13]. З цією ж метою на Дунай, як представник Закордонного Центру, виїхав Ключко.

Ще один член Центральної Ради, П.Бастрічев відправився до Константинополя. Особливу увагу він приділив агітації серед воєнних моряків. Як доносила поліція, матроси військових суден «Кагул», «Ростислав» і «Донец», які «знаходяться в Константинополі, зав'язали там зносини з членами Спілки чорноморських моряків і отримали для читання нелегальну літературу» [151, арк.6]. Лише

протягом квітня–травня 1913 р. Бастрічев та есер М.Торосов передали командам броненосця «Ростислав» та крейсера «Кагул» чотири пуда революційної літератури [18, арк.16].

В цілому, навесні 1913 р., діяльність організації торговельних моряків досягла свого апогею. Зв'язки її поширювалися, газета «Моряк» надходила майже в усі водні артерії європейської частини Російської імперії, завершувалася підготовка до травневого страйку на комерційних судах. Усе це викликало неабияке занепокоєння органів влади. 19 лютого та 4 березня 1913 р. в Одесі під головуванням градоначальника І.Сосновського відбулися наради з питань «боротьби з страйковим рухом на комерційних судах», де було присутнє вище керівництво місцевих органів політичної поліції, одеський поліцмейстер, начальник порту, прокурор одеської судової палати та ін. [193, арк.179]. Але власними силами впоратися із Спілкою чорноморців останні були не в змозі.

У рапорті до МВС полковник Заварзін вказував на велику небезпеку для самодержавства діяльності Спілки моряків. «За останні два роки, – підкреслював він, – яскраво визначилося значення морських революційних організацій у Константинополі і Олександрії, із зв'язками в Парижі та Відні, як наполегливо ведучих пропаганду серед моряків комерційного і воєнного флотів і які досягли значних результатів у деморалізації команд». Під час зборів, продовжував надалі П.П. Заварзін, спостерігається «вплив досвідчених пропагандистів на матросів та кочегарів... Налагоджується поширення літератури партії с-р. і с.-д. із запровадженням значних транспортів у центр імперії» [159, арк.3]. В зв'язку з цим Заварзін вважав за необхідне залучити всі сили держави, в тому числі дипломатичну службу, для ліквідації Спілки чорноморських моряків.

Врешті-решт, питанням боротьби з організацією в торговельному флоті країни були вимушені зайнятися вищі урядові кола Російської імперії. 30 березня 1913 р. при Раді міністрів під головуванням прем'єра В.М. Коковцова зібралася спеціальна міжвідомча нарада. На ній були присутні керівники політичного розшуку країни – товариш міністра внутрішніх справ В.Ф. Джунковський, директор Департаменту поліції С.П. Білецький, а також морський міністр, міністри юстиції,

торгівлі і промисловості. Нарада обговорила питання відносно заходів, які могли б упередити страйк суднових команд. Її учасники наголосили, що «усілякий страйк на судах торговельного флоту і в портах, хоча б він приховувався економічними вимогами, повинен розглядатися, як надзвичайно небезпечне для інтересів державного порядку явище» [159, арк.3].

Тому особлива нарада прийняла постанову, яка вимагала вжити «найрішучих заходів супроти страйку, що готувався». Було вирішено посилити склад одеського ЖУ одним офіцером та вісьмома унтер-офіцерами, а також створити летючі загони філерів, кожен з чотирьох чоловік в Олександрії, Константинополі та Одесі, відрахувавши на цілі додатково 20 тис. 700 крб. [145, арк. 201 зв.]. Якщо страйк у торговельному флоті все ж таки б розпочався, уряд передбачав «звернутися за допомогою до місцевих монархічних організацій із проханням щодо підготовки... особливих кадрів для заміни страйкуючих команд» [159, арк.8].

Головним засобом для недопущення страйку в морському транспорті, з точки зору учасників наради, була ліквідація Закордонного Центру в Олександрії, арешт його членів і, в першу чергу, М.Адамовича. Для розв'язання цього завдання передбачалося залучити російських дипломатів, звернутися за допомогою до англійської колоніальної влади в Єгипті. Протягом квітня співробітники російського консульства в Олександрії, фактично виконуючи функції філерів, вели спостереження за членами Закордонного Центру. 24 квітня 1913 р., за сприянням англійської поліції, консул О.М. Петров арештував Адамовича. У той же день керівника матроської організації кинули до англійської в'язниці.

Означені дії самодержавства та англійської влади в Єгипті викликали протести в Росії, обурення європейської громадськості. Так, група моряків з цього приводу вирішила через соціал-демократичну фракцію внести відповідний запит до Державної думи [288, 4 авг]. З іншого боку, як повідомляла в травні 1913 р. газета «Луч»: «Рада Олександрійських професіональних спілок звернулася до голови англійської Ради міністрів із протестом проти арешту Адамовича і з вимогою негайного звільнення його» [241, 8 мая]. Подібну вимогу до міністра закордонних справ висунув Виконком Спілки гірничих робітників Великої Британії. Пізніше

міжнародний з'їзд професійних спілок торговельних моряків, що зібрався в Лондоні, одногосно прийняв резолюцію, в якій висловив «обурення з приводу видачі англійським урядом Росії Адамовича» [89, арк.39 зв.].

Затримавши М.Адамовича, який на думку жандармів, був «найбільшим авторитетом серед моряків комерційного флоту і найдосвідченим організатором масових виступів», охоронка небезпідставно дійшла висновку, що, таким чином, завдала дошкульного, якщо не смертельного удару всій діяльності Спілки. Крім того, як згадував полковник Заварзін, за згодою міністра закордонних справ Британії Едуарда Грея, російська поліція вилучила «велику кількість матеріалів» в Олександрії [215, с.124]. В результаті до рук Департаменту поліції потрапили документація й архів Закордонного Центру, в тому числі більш як 1700 рукописів, печатка, листування голови організації тощо. Це призвело до арешту багатьох активістів Спілки – С.Замши, Є.Яценка, П.Буряка та ін. Масові арешти були проведені і серед пересічних членів співтовариства. Так, тільки на одному пароплаві «Імператор Николай II» з 38 членів команди поліція в 1913 р. арештувала 23 особи, зокрема практично усіх кочегарів (13 чоловік) та покоївку [235, №51].

Досягнуті одеським ЖУ результати в питанні попередження загального виступу суднових команд Півдня України отримали високу оцінку царського уряду. В листі до полковника П.Заварзіна товариш міністра внутрішніх справ Джунковський відзначав «видатну діяльність» управління в боротьбі «з злочинною діяльністю однієї з найбільш серйозних революційних організацій, що має назву Спілка чорноморських моряків» [52, арк.115].

Тим часом царизм порозумівся з англійським урядом і щодо відправки Адамовича до Росії. Зазначимо, що владні структури Російської імперії, побоюючись спроби голови матроської Спілки втекти, приділяли операції підвищену увагу. Певні підстави для цього в них дійсно були. Так, від закордонної агентури надходили стурбовані повідомлення, що «члени Спілки чорноморських моряків на чолі з Марком Торосовим хочуть звільнити Адамовича під час його слідування з Олександрії» [15, арк.22].

В результаті охоронка вдавалася до підвищених заходів безпеки. За Адамовичем до Олександрії були відряджені спеціальний чиновник Департаменту поліції та шість жандармських унтер-офіцерів. У телеграмі від 11 травня 1913 р. завідуючий політичним розшуком імперії С.П. Білецький вимагав від полковника Заварзіна «пояснити необхідність особливо ретельного нагляду за Адамовичем, щоб матроси пароплава (на якому його збиралися перевозити до Одеси. – О.Ш.) не могли його звільнити» [15, арк.9]. В свою чергу начальник одеського ЖУ в інструкції, яку надав представнику МВС, наказував: «Мати за Адамовичем постійний нагляд», а також «не залишати без нагляду команду пароплава і його пасажирів» [15, арк.3 зв.]. Врешті-решт, на початку червня 1913 р. була організована доставка Адамовича та двох анархістів – В.Терського (Мірського) і О.Одоєвського з Олександрії до Росії. Перевозили їх на пароплаві «Імператор Николай II», гранично посиливши заходи безпеки, «в ручних та ніжних кайданах». Не рахуючи жандармів, арештованих охороняв ще караул у складі офіцера та 15 солдат 50-го піхотного Білостоцького полку. Крім того судно з провідником матроської Спілки конвоювали два міноносця.

4 червня судно з Адамовичем прибуло до одеського порту. Одразу ж полковник Заварзін телеграфував директору Департаменту поліції відносно успішного завершення операції. Характерно, що цей факт не обійшло увагою майже жодне тогочасне періодичне видання імперії, в тому числі і україномовна преса. Так, київська газета «Рада» писала: «Під збільшеним конвойом на пароплаві доставлено з Олександрії керівничих забастовочного комітету моряків в 1905 році: Адамовича, Терського і Одоєвського» [263, 6 черв.]. Водночас міська влада, намагаючись упередити можливі виступи протесту з боку робітників Одеси, завчасно посилила поліцейські наряди в порту, щоб «не допустити зборищ моряків біля пароплаву» [15, арк.34]. Дійсно, напередодні відбулися збори команд деяких торговельних суден, де обговорювалося питання, «яким чином їм реагувати на арешт Адамовича?» Окремі матроси пропонували вдатися до страйку. Однак до негайного виступу більшість виявилася не готовою. Адамовича ж кинули до міської в'язниці. Тут над

ним та іншими арештованими, членами Спілки чорноморців, почав готуватися великий судовий процес.

Опісля розгрому Закордонного Центру царська влада і судновласники намагалися закріпити свою перемогу, не допустити поновлення діяльності матроської організації в будь-якому вигляді. Так, починаючи з літа 1913 р. Руське товариство встановило більш суворий режим на комерційних пароплавах. Було заборонено наймати на роботу моряків, що брали участь у заворушеннях на суднах, були членами Спілки чорноморців. Крім того, від усіх матросів та кочегарів була взята підписка в тому, що вони «зобов'язуються не брати участь у страйках і не бути членами недозволених товариств та спілок».

В свою чергу на капітанів пароплавів було покладено обов'язок «мати найретельніше спостереження за настроями... суднових команд, звертаючи особливу увагу на збіговиська, що відбуваються у конспіративних умовах (на баку, в кубрику та скритих місцях судна) і які мають характер зговору...» [94, арк.6 зв.]. Особлива ж увага зверталася на те, щоб судна не могли відвідувати члени революційних організацій. Ось чому влада запропонувала судновласникам організувати «власним рахунком охорону, на зразок залізничної», а також «встановити найсуворіший контроль за особами, які приходять на судна, щоб не дати можливості з'явитися агітаторам та пропагандистам» [12, арк.1].

До того ж ще 15 травня 1913 р. одеський градоначальник І.В. Сосновський видав постанову «Про охорону порядку та спокою на суднах Чорноморського торговельного флоту під час їхнього плавання» [66, арк.186]. Аналогічна постанова «Про охорону порядку та спокою на торговельних суднах Азовського моря», за підписом Катеринославського губернатора В.А. Колобова з'явилася 6 червня того ж року. Згадані документи містили докладний перелік дій, які, з точки зору влади, «погрожували порядку та спокою на судні». Зокрема, «заборонялися: 1) участь у недозволених товариствах та спілках, а також у нарадах щодо страйків; 3) самовільне залишення служби на судні, без попередження про це за 2 тижня капітана судна; 4) поширювати на судні заборонені друковані твори; 5) збирання грошей, передплата, безплатна роздача оголошень, книжок, брошур та ін.; 8) співати рево-

люційні пісні, проголошувати антиурядові промови» [22, арк.6]. На підставі цих розпоряджень місцева влада, за поданням капітанів пароплавів, мала право в адміністративному порядку накладати штраф на матросів, які завинили в сумі до 500 крб., або ж арештувати їх на термін від одного до трьох місяців. Владні структури активно користувалася вищеназваними нормативними актами. Тільки за період з вересня 1913 по квітень 1914 р. були ув'язнені або оштрафовані на значні суми 32 матроси [66, арк.186].

Пізніше з метою посилення контролю за судноробітниками, одеським градоначальником було видано постанову «Про облік службовців на морських судах у районі одеського порту». Згідно з ним капітани суден повинні були «завести для запису судових службовців усіх категорій особливі книги» та протягом 12 годин опісля найму матроса, повідомляти про це у відділ адресного столу одеської портової поліцейської ділянки» [68, арк.90]. Останній захід повинен був сприяти виявленню осіб, які були скомпрометовані в політичному відношенні. У випадку несприятливого відзиву жандармів, означених моряків треба було «негайно звільняти без пояснення причин» [94, арк.6 зв.].

Разом з тим, не ризикуючи вдаватися тільки до репресивних заходів, уряд рекомендував судновласникам особливо не посилювати визиск моряків, не залучати команди до понаднормованої роботи, а також до праці в святкові дні. Через те Головна контора Руського товариства надіслала розпорядження капітанам суден «у позаробочий час і в святкові дні робот на матросів не покладати» [66, арк.129]. Крім того у циркулярному листі начальника Відділу торговельного мореплавства С.Веселого від 28 серпня 1913 р. судновласникам басейну запропонували не звільняти моряків, які вже давно служили, під час ремонту пароплавів або короткочасних стоянок. Також, щоб запобігти зловживанням з боку судової адміністрації, було наказано наймати матросів не безпосередньо на пароплавах, як відбувалося у попередній час, а «обов'язково на березі, в певних місцях, які будуть вказані начальником порту» [94, арк.6].

Згадані заходи призвели до того, що усіляка організаційна робота у комерційному флоті басейну фактично припинилася. Деякі моряки, члени товариства

чорноморців, намагаючись врятуватися від арешту, вирішили емігрувати за кордон. Побоюючись нових переслідувань, більшість судноробітників відійшла від діяльності Спілки. Як писав на початку літа 1913 р. з румунського міста Галац О.Клочко, на пароплавах Російсько-Дунайського товариства «відмахуються від Спілки і не беруть газети, побоюючись репресій» [63, арк.23]. В свою чергу закордонна агентура царизму доповідала, що команди комерційних пароплавів Руського товариства, які приходять у Константинополь, «як раніше, внесків на літературу не дають». 11 липня 1914 р. начальник херсонського ГЖУ констатував, що «зараз моряки розчаровані і спілку моряків треба вважати розбитою. Серед чорноморських моряків повна дезорганізація та апатія щодо проявів будь-якої діяльності взагалі і до влаштування страйку зокрема», – писав він [66, арк.166].

Останню крапку в діяльності нелегального співтовариства моряків поставив судовий процес, який розпочався в Одесі в березні 1914 р. Треба згадати, що суд над членами Спілки викликав чималу увагу громадськості, тогочасної преси. Не забували про арештованих товаришів, які перебували в одеській в'язниці і команди комерційного флоту. Так, моряки неодноразово збирали гроші на потреби ув'язнених. Допомога надходила і з-за кордону. Восени 1913 р. в російській колонії Нью-Йорку відбулася вистава, частина прибутків від якої, в сумі 80-90 доларів, була перерахована на користь арештованих судноробітників [8, арк.287]. Пізніше від нью-йоркського відділу Спілки російських моряків за кордоном в Одесу надійшло ще 40 доларів [66, арк.123].

Підтримати арештованих членів організації торговельних моряків готувалися і відомі діячі соціалістичного руху імперії. Наприклад, Л.Троцький відправив листа члену соціал-демократичної фракції IV Думи М.І. Скобелєву, пропонуючи знайти гарного адвоката для захисту обвинувачених моряків. «Було б добре, – підкреслював Троцький, – якщо б думська фракція взяла участь як у самому процесі, так і в організації захисту... Тут справа йде про долю ряду осіб, які потребують юридичної та політичної підтримки» [14, арк.77].

Заключні засідання суду в справі Спілки чорноморців відбулися в жовтні 1914 р. Газета «Одесские новости» писала в ті дні: «Процес матросів Чорномор-

ського комерційного флоту відноситься до тих явищ суспільного життя, інтерес до яких не втрачається протягом тривалого часу. Навіть події, які переживаємо (Перша світова війна. – О.Ш.), не змогли послабити великої уваги, яка приділяється усією... спільнотою цієї справі, що набрала широкого розголосу... Всі коридори, сходи і багато приміщень були заповнені публікою» [254, 3(16) окт.]. Всього звинувачення були висунуті стосовно 76 чоловік. Дві третини серед них (67,3%) складали представники машинних команд. За місцем народження серед обвинувачених членів Спілки переважали вихідці з України. Так, близько 15% серед них було уродженцями Херсонської губернії, 10,8% – Полтавщини, 9,5% – Київщини, по 6,5% становили вихідці з Таврійської та Подільської губерній, 4% – з Чернігівщини [211, с.213-214].

Матеріали дізнання склали 36 томів. Звинувачення, яке підтримував товариш прокурора одеської судової палати Д.П. Бусло, намагалося довести саме антиурядовий, революційний характер співтовариства. В той же час захисник Адамовича на суді підкреслював, що Спілка переслідувала виключно економічні цілі. «Адамович, – наполягав присяжний повірений Ратнер, – увесь свій вплив використовував на те, щоб указана організація в будь-якому разі не набула б характеру політичного, але залишалася б суворо в рамках економічних цілей та досягнень» [29, арк.337 зв.]. У своїх промовах перед моряками, доводив захист, Адамович «вимагав збереження за союзом суто професіонального, тобто економічного характеру», при цьому він «неодноразово стикався з представниками різних політичних партій, які старалися надати Союзу характеру політичного» [63, арк.29 зв.].

Звичайно, треба брати до уваги, що адвокат Адамовича на суді намагався применшити вину свого підзахисного і свідомо робив акцент саме на економічному характері діяльності Спілки моряків та її голови, що не повністю відповідало дійсності. Однак беззаперечно, що багато в чому ці твердження мали під собою реальний ґрунт.

Водночас всі звинувачені моряки на суді твердили, що вони не займали в організації посад виборних, не збирали будь-яких коштів на користь Спілки, забороненої літератури не читали та не поширювали. Факти знаходження в них жан-

дармами газети «Моряк» чи видань політичного характеру, зазвичай пояснювалися тим, що останні були підкинуті або передані їм невідомими особами. Але доказів у обвинувачення щодо активної участі арештованих у справах Спілки, транспортуванні ними до меж імперії нелегальної літератури було вдосталь. Отже, за вироком суду, який стався 11 жовтня, Д. Єдиткін та О. Лаврушін отримали, відповідно, 10 та 4 роки каторжних робіт. Ще 39 моряків було ув'язнено терміном від шести місяців до двох років. М.Адамовича, О.Яковлева, В.Мирського відправили на різні строки до заслання [254, 12(25) окт.]. Одинадцять чоловік, що проходили по цій справі, були виправдані. Всього ж, як згадував полковник Заварзін, «по процесам цієї організації судові палати в різних місцях імперії винесли біля 200 обвинувальних вироків» [215, с.124].

Таким чином, на початку ХХ ст. судноробітники басейну доклали чимало зусиль, намагаючись створити організацію, яка б захищала їх як у правовому так і в матеріальному відношенні. Особливе слід підкреслити значення утвореної в 1905 р. «Реєстрації суднових команд», яка фактично стала першою профспілкою в торговельному флоті Російської імперії, а також єдиним міцним профспілковим об'єднанням, яке виникло в Одесі до жовтневих подій 1905 р. «Реєстрація» захищала матросів від свавілля судової адміністрації, сприяла вирішенню їхніх побутових проблем, регулювала питання найму на пароплави, а під час грудневого страйку на торговельних суднах фактично зіграла роль страйкового комітету. Подібні ж функції протягом літа-осені 1906 р. виконувала і друга «Реєстрація». Головним чином членами профспілки ставали службовці великих пароплавних компаній, кадрові судноробітники, які постійно працювали на флоті. За твердженням сучасника сама назва – «Реєстрація» в той час стала девізом боротьби суднових команд Півдня України за свої права [549, с.4].

В 1912 р. торговельні моряки басейну створили нелегальну Спілку чорноморців, яка перетворилася на одну з найзначніших організацій пролетаріату України того часу. Намагаючись набути підтримки від представників російської революційної еміграції, провід цього товариства силою обставин був втягнутий у коло суто політичних питань. Зрештою це призвело до надмірної політизації його чле-

нів, імплантації в середовище моряків радикальних ідей. Вже згодом, перебуваючи в 1915 р. на засланні в Єнісейській губернії, М.Адамович дійшов висновку щодо помилковості тактики, яка була спрямована на тісний союз із соціалістичними партіями, шкідливості для справи судноробітників політизації Морської спілки. Після закінчення світової війни, з точки зору Адамовича, організація судноробітників басейну повинна була б діяти виключно легально і тільки це могло б привести до бажаного успіху [67].

4.3. Діяльність політичних партій у середовищі торговельних моряків наприкінці XIX – початку XX ст.

Посилення суспільно-політичного руху в Російській імперії наприкінці XIX – початку XX ст., зміни в соціально-економічному житті – все це впливало на різні прошарки населення і зрештою призвело до утворення політичних партій та організацій різних напрямків, як загальноросійських, осередки яких діяли в Україні, так і суто національних. Тією чи іншою мірою всі вони, намагаючись розширити свою соціальну базу, вдавалися до спроб впливати на робітничий клас, який швидко зростав у кількісному відношенні, перетворюючись на вагомий чинник у громадському житті, пропонували власні шляхи для розв'язання нагальних питань з його життя та побуту. В той же час рівень їх впливу на робітництво України і в тому числі на моряків торговельного флоту, був далеко не однаковий. У пролетарському середовищі беззаперечно домінували представники лівих партій Російської імперії. Щоб з'ясувати, чому так сталося, треба звернути увагу на деякі загальні тенденції, які мали місце в поглядах та настроях трудящих мас, їхньому ставленні до тих або інших політичних програм та політичних сил.

На відзнаку від країн Західної Європи, серед робітників країни не зустрічали особливої підтримки помірковані проекти реформ, шляхи виходу з політичної кризи, які пропонувалися діячами ліберального напрямку. В зв'язку з цим, необхідно згадати, що ліберали, зокрема українські, наполягали на впровадженні конституційно-парламентського ладу, демократичних свобод, реалізації культурного

самовизначення націй, впровадження територіальної автономії України, а також здійснення певних соціальних перетворень, які б могли покращити становище народу. Як свідчить історичний досвід, ліберальна ідеологія забезпечує необхідний баланс влади та громадянського контролю над нею, дозволяє вирішити питання стосовно співвідношення прав окремої особи та держави, дає можливість узгодити індивідуальний інтерес з громадським, що і становить підґрунтя можливого прогресу суспільства.

Однак в умовах російської та української дійсності початку ХХ ст., коли соціальне протистояння сягнуло своєї критичної точки, коли політична лінія на досягнення певного компромісу, як правими, так і лівими силами сприймалася як відступництво та зрада, а єдиним ефективним засобом боротьби протягом століть вважалися силові методи, коли в суспільній думці переважали різкі тони та крайні оцінки, ліберальна альтернатива, розрахована на мирний, еволюційний шлях розвитку, виявилася нездійсненою. Невипадково, що і вживане тоді слово «ліберал» набуло в суспільстві в цілому іронічного звучання.

Неспроможність лібералів подолати свою соціальну і культурну відчуженість від неорганізованих мас робітників та селян мала наслідком постійну проблему – відсутність широкого соціального підґрунтя. Один з відомих діячів демократичної опозиції Російської імперії князь Є.Трубецькой писав, що «нас губить слабкий, зародковий поки розвиток тих середніх верств суспільства, які могли б послужити провідниками правових ідей у життя».

В інших країнах найбільш утопічними справедливо вважалися найбільш радикальні проекти перетворень. Але в Російській імперії ситуація була іншою. «Лиха доля нашого визвольного руху саме в тому і полягає, що усілякі інші течії, окрім крайніх, в ньому позбавлені реальної сили. – підкреслював Є.Трубецькой. – У нас... чим проект поміркованіший, тим він утопічніший, нездійсненіший» [553, с.191-192]. Відзначене багато в чому стосувалося і становища в українських губерніях. Невипадково, що утворені на початку ХХ ст. національні політичні партії, що мали ліберальну забарвленість, як УДП або УДРП, не мали широкої соціальної бази, а отже, були нечисленними.

Консервативно-монархічні кола імперії чинили опір будь-яким прогресивним змінам, вважали за необхідне зберігати існуючий порядок речей в аграрному, робітничому та національному питаннях, наполягали щоб царизм не йшов на жодні поступки опозиції стосовно вдосконалення політичної системи країни, збільшення прав та свобод громадян. Значна частина пролетаріату України, не сприймаючи подібних поглядів, уникала співробітництва з чорносотенцями, остерігалася їх і, згадуючи штрейкбрехерську роль останніх під час страйків, нерідко ставилася до правих відкрито вороже. Водночас окремі робітничі осередки діяли в складі «Союзу руського народу» та подібних йому угруповань. Останнє пояснювалося бажанням знайти в монархістів підтримку своїм прагненням щодо покращання матеріального стану життя, дати за їх допомогою відсіч руйнівним силам.

Зовсім по-іншому робітництво відносилось до партій лівого спрямування. Негативний досвід внутрішньої соціальної політики царизму, зумовив радикалізацію робітничого руху, набуття ним політичного характеру, штовхав в обійми прибічників соціалістичних поглядів. Слід згадати, що ще з 60-рр. XIX ст. в Російській імперії посилювався соціалістичний рух у всьому різмаїтті його виявів. Ліві пропонували радикальний шлях зламу всієї існуючої системи, прискорений перехід до соціалізму, хоча передумови для цього в економічно та культурно відсталій країні ще далеко не сформувалися*.

Але це не зупиняло максималістськи налаштованих політиків, зокрема есерів та прибічників Леніна серед соціал-демократів (останній у своїх поглядах на капіталізм не набагато відрізнявся від народників, вважаючи, що цей етап розвитку суспільства слід пройти як найшвидше, не визнаючи самоцінність буржуазної демократії тощо), які, граючи на низькому рівні політичної культури мас, деяких

Примітка. Це визнавав і В.І. Ленін (щоправда постфактум, в 1918 р.), який наголошував, що Росія «позаду найвідсталішої із західноєвропейських держав щодо організації добропорядного державного капіталізму, щодо висоти культури, щодо ступеня підготовки до матеріально-виробничого «запровадження» соціалізму» [438, с.288].

особливостях менталітету робітництва та селянства країни, намагалися реалізувати на практиці свої ідеї, вважаючи можливим перестрибнути через об'єктивно закономірні етапи в розвитку людства. «Від революції демократичної ми зараз же почнемо переходити... до соціалістичної революції. Ми стоїмо за безперервну революцію», – писав лідер більшовиків в 1905 р. [435, с.209]. Можливі ж негативні наслідки подібних дій до уваги не бралися*.

Однак ідеї, які пропонувалися представниками соціалістичних угруповань, користувалися підтримкою значної частини населення, перш за все з середовища того ж робітництва. В зв'язку з цим необхідно відмітити, що слово «соціаліст» у XIX – на початку XX ст. часто не відносили до певного соціально-політичного вчення, «соціалізм» розумівся широко, як відстоювання соціальної справедливості щодо бідних, знедолених, вихідців з «простого люду». Отже, в свідомості мас містилися елементи соціалістичної утопії, наївної віри в майбутнє царство свободи та справедливості. Внаслідок цього, саме слово «соціалізм», в очах мас набувало виключно позитивного змісту, а звідси і популярність у широких колах соціалістичних ідей в інтерпретації різних партій лівого напрямку.

Окрім того соціально-політичну орієнтацію пролетаріату України програмувала своєрідність його національного складу. «Для української бездержавної нації було можливо, зосереджуючись виключно на проблемах демократії або со-

Примітка. Те, що відбулося в жовтні 1917 р., коли більшовики таки прийшли до влади, Ф.Енгельс фактично прогнозував і рішуче застерігав від цього. В 1853 р. в листі до Вейдемейера він писав: «Я думаю, що одного чудового ранку наша партія, через безпорадність і млявість усіх інших партій, змушена буде стати при владі...; у такому випадку під тиском пролетарських мас, зв'язані своїми власними у певній мірі хибно витлумаченими і висунутими в запалі партійної боротьби друкованими заявами та планами, ми будемо змушені провадити комуністичні експерименти і робити стрибки, про які ми самі дуже добро знаємо, наскільки вони несвоєчасні. При цьому ми втратимо голови, – треба сподіватися, тільки в фізичному розумінні...» [444, с.462].

ціальної справедливості, вийти з національного простору в загальноімперський і втратити зв'язок з суто національними реаліями», – цілком слушно відзначав М.Попович [497, с.431]. Власне це і сталося з робітництвом України, яке в політичних симпатіях віддавало перевагу саме загальноросійським партіям соціалістичного спрямування. Молода ж українська соціал-демократія, яка на початку ХХст. претендувала на роль об'єднуючого національного політичного центру, була нечисленна і, головним чином, вела роботу в селянському середовищі.

Відзначені тенденції в суспільному житті українських губерній, пролетарському русі, практично, в повному обсязі знайшли відображення в середовищі робітників морського транспорту, їхньому ставленні до політичних організацій. Нижче автор простежує форми та методи діяльності партій серед команд комерційних суден, характер впливу на моряків, а також «внесок» у загострення протистояння між працею та капіталом у цій галузі народного господарства наприкінці ХІХ- початку ХХ ст. Ці питання фактично не висвітлювалися дореволюційною історіографією (див. розділ І дисертації). Багато у чому відзначене стосується й історичної літератури радянського періоду. Виключення становить лише дослідження діяльності серед команд комерційного флоту Півдня України більшовиків.

Важкі умови праці та життя судноробітників, політичне безправ'я, злидні, об'єктивно створювали сприятливий ґрунт для розповсюдження серед них перш за все соціалістичних ідей. Цьому сприяло і збільшення в складі команд кількості вихідців з лав фабрично-заводського пролетаріату. Все це підштовхувало ліві організації звернути свій погляд на робітників-моряків, вдатися до спроб поширити за їхній рахунок своє соціальне підґрунтя. Водночас слід відзначити, що досить тривалий період працівники морського транспорту, внаслідок особливостей умов праці, перебували поза межами дій різного ґатунку протиурядових організацій Російської імперії. Представники влади та адміністрації пароплавних товариств сподівалися, що так буде й завжди. «Були всі підстави думати, що соціалістичні намагання не торкнуться особистого складу моряків, що служать у торговельному флоті, – писали в 1904 р. «Известия императорского общества для содействия русскому торговому мореходству». – Віддалені від портів протягом тривалого пе-

ріоду плавання, вони відсторонені від збуджувального впливу друку, конференцій, кабака» [237, с.319]. Але цим сподіванням не судилося здійснитися.

Революційну пропаганду в торговельному флоті Чорного та Азовського морів раніш за все повели соціал-демократи, які ще на початку 90-рр. XIX ст. утворили в Одесі один з перших марксистських гуртків в Україні. Так, влітку 1893 р. агітаційну роботу серед робітництва міста вели соціал-демократи Г.В. Циперович і Ю.М. Стеклов. Значну увагу вони звертали на порт. Через машиніста Руського товариства Л.Яковлева їм вдалося встановити зв'язки з деякими моряками комерційних суден. Як згадував Стеклов, «найціннішим придбанням для нашого гуртка» з'явився штурман пароплаву Добровольного флоту «Кострома» – І. Калашніков, який незабаром і самостійно повів соціал-демократичну агітацію серед команд флоту. «Для більшої продуктивності своєї праці, – писав Ю.Стеклов, – він пішов на службу, як простий матрос і, переходячи з пароплава на пароплав... пропагував, агітував, освічував, переконував, організовував» [222, с.256].

У жовтні 1893 р. Калашніков та Циперович організували гурток, який нараховував біля двох десятків моряків. До нього входили матроси Я.Троцило, С. Димченко, Я.Піменов, М.Лавринов, які плавали на пароплаві Добровольного флоту «Россия», а також штурман А.Нагаров з «Костроми», кочегар пароплава РТПіТ «Корнилов» – І.Нахалов та інші моряки [519, с.333]. Для гуртка Калашнікова в порту були влаштовані дві конспіративні квартири. Саме тут відбувалися сходки матросів і кочегарів цивільного флоту. Не менше двох разів на тиждень, гурток відвідували Г.В. Циперович та Ю.М. Стеклов. Тоді проводилися заняття з моряками, обговорювалися справи організації, розподілялися завдання тощо.

На засіданнях гуртка соціал-демократи намагалися пояснити матросам причини їхнього важкого становища, «з'ясовували загальний характер капіталістичного розвитку, породжувані ним соціальні антагонізми..., історичні завдання пролетаріату» [222, с.260]. Чимало уваги також приділялося історії робітничого руху, найзначнішим виступам пролетаріату – Ліонському повстанню, руху чартистів, Паризькій комуні. Крім того, на сходках поширювалися нелегальні брошури, «головним чином лондонського та женецького видання», які Калашніков привозив

з-за кордону. Як повідомляв у Департамент поліції начальник одеського ЖУ, Стеклов та Циперович читали морякам книги «Чого хочуть соціал-демократи?» і «Маніфест Комуністичної партії». «Читання та розмови Циперовича, – підкреслювали жандарми, – зводилися до того, щоб об'єднати всіх робітників, підбурити їх проти буржуазії..., до необхідності зміни існуючого державного ладу в Росії на конституційний» [519, с.339]. В свою чергу, за показаннями свідків, І.Калашников неодноразово вів розмови «про рух робітників на Заході, про результати, яких вони добилися завдяки страйкам та асоціаціям, що того ж самого досягли б ми тут, якщо б з'єдналися та розвивалися» [494, с.481].

Треба відзначити, що склад гуртка, як згадували його керівники, був досить «плинним і не постійним». Деякі матроси, відвідавши одне-два заняття, надалі припиняли зв'язок з небезпечною організацією, яка майже виключно займалася політичними питаннями. З іншого боку окремі гуртківці намагалися не обмежуватися роллю слухачів, а знаходили організації нових прибічників серед команд торговельних суден, поширювали політичну літературу. Так, за завданням Калашнікова, кочегар «Одеси» М.Поведський відносив пакунки з нелегальними виданнями на пароплави Добровольного флоту «Москва», «Ярославль» та «Дмитрий» [492, с.51].

Крім цього моряки доставляли революційну літературу з-за кордону. Наприклад, один з членів гуртка, який їздив до Англії з командою призначеною для прийому нового пароплава Добровольного флоту, привіз звідти транспорт нелегальної літератури від фонду Вільної російської преси в Лондоні. Подібний вантаж переправив до Одеси з Західної Європи також кочегар пароплава «Лазарев» М.Ляхович [492, с.51].

Врешті-решт, на думку жандармів, гурток матросів торговельного флоту під приводом Калашнікова поступово «перетворився в центральний осередок одеської соціал-демократичної організації» [519, с.404]. На 1894 р. керівники гуртка планували провести маївку, а влітку влаштувати страйк на суднах Добровольного флоту та Руського товариства. Проте вже 26 січня поліція арештувала Циперовича, Калашнікова і ще 11 моряків. Наступного дня схопили і Ю.М. Стеклова. Вна-

слідок цього соціал-демократичний гурток моряків припинив своє існування. За вироком суду Циперович, Стеклов та Калашніков були відправлені терміном на 10 років у заслання на Колиму. Відповідно була зірвана і підготовка до виступу на комерційних суднах в одеському порту.

Таким чином, марксистський гурток працював серед цивільних моряків більше півроку. Його діяльність дозволила соціал-демократам здобути собі ряд прихильників серед судноробітників. У переважній більшості це були члени команд Добровольного флоту. За допомогою окремих судноробітників соціалістам вдалося налагодити транспортування до меж Російської імперії нелегальних видань. Водночас дії гуртка Калашнікова не вплинули на переважну більшість моряків, які були охоплені монархічними настроями і неохочі до подібної агітації. Як слушно писав в 1907 р. автор статті «Драма працівників моря»: «Маса, яка поповнювала лави судових команд чорноморського флоту, тоді аніскільки не була зачеплена політичною та соціальною пропагандою» [549, с.4]. Поліцейські репресії і тогочасна організаційна крихкість соціал-демократичного руху в імперії на досить тривалий період унеможливили ведення революційної агітації серед судноробітників. Це ж стосувалося і участі членів команд комерційних суден у перевезенні з-за кордону заборонених видань.

Наступні згадки щодо використання членами РСДРП матросів торговельного флоту, які плавали на закордонних лініях, для транспортування політичної літератури в межі країни, відносяться до перших років ХХ ст. Так, документи свідчать, що 1901 р. Н.К. Крупська організувала доставку в Одесу марксистських видань через єгипетський порт Олександрію та Херсон. Транспортував її матрос пароплава Руського товариства «Ростов» П.А. Руденко [450, с.21]

Через Єгипет газета «Искра» прямувала до Росії і в 1902 р. Свою роль тут також зіграли окремі моряки цивільного флоту Чорного моря. «Искру» відсиляли поштою з Берліна власнику кафе «Севастополь» в Олександрії О.Юзефовичу. Звідти її забирали члени херсонської іскрівської групи матрос пароплаву «Боржом» В.Верісоцький та кочегар «Королеви Ольги» (РТПіТ) – Д.Третьяков [399]. Перевозили вони газету у вугільних ящиках «під вугіллям у великій кількості».

У вересні 1902 р. Н.К. Крупська повідомляла Г. Кржижановського: «Надіслана також література в Єгипет (3 пуди), Варде (1,5 пуди), Гриші (Батум) надіслано 4 пуди» [562, с.88]. Зокрема, тоді В. Верісоцький віз з Олександрії до Одеси 194 примірники книги В.І. Леніна «Що робити?», інші політичні видання. Проте владі вдалося перехопити транспорт. 18 вересня капітан пароплава «Боржом» у феодосійському порту передав поліції 1536 екземплярів соціал-демократичної літератури, в тому числі, 425 примірників газети «Искра» (№№ 13-19) [507, с.13]. Але і надалі окремі судноробітники займались контрабандою революційних видань. 1 жовтня 1902 р. одеські жандарми знайшли революційну літературу в коچهгара пароплава Руського товариства «Царица», В.Шевчука. З Олександрії він віз брошури «Царський уряд і робочий народ», «Біографія Петра Лаврова» та «Наші завдання» [37, арк.12].

Вищезгадані провали не були випадковістю. Як повідомляв редакцію «Искры» матрос Третьяков, в Олександрії «розвинуто страшне шпигунство», зокрема цим, за дорученням царського МВС, займалося російське консульство в Єгипті. Все це примусило соціал-демократів шукати інші шляхи доставки транспортів нелегальщини в Росію. 7 квітня 1903 р. редакція «Искры» повідомляла Херсонську групу РСДРП: «Налагодили стосунки з рядом матросів, і вірогідно, можливо буде організувати відправку (літератури. – О.Ш.) з інших пунктів» [509, с.39]. Дійсно, в той час соціал-демократи спромоглися влаштувати транспортування політичних видань до Росії на суднах марсельської лінії. З Марселя їх везли члени команд пароплавів «Олег», «Лазарев», «Батум» і «Тургенев». Як доповідав начальник одеського охоронного відділення, «транспорти з нелегальною літературою направляються, головним чином, через одеський порт». На початку 1903 р. соціал-демократичні видання перевозив з-за кордону член екіпажу пароплава «Румыния» (належав Російсько-Дунайському товариству), В.І. Шестаков, який доставляв «небезпечний вантаж» у порт Рені [510, с.27].

Транспортували моряки цивільного флоту в межі імперії також есерівські видання. Участь у цьому брали і деякі представники суднової адміністрації. Так, у березні 1903 р. в одеському порту на пароплаві «Алексей Гординов», який при-

був з Марселя, митники знайшли літературу партії есерів. Як з'ясувалося, капітан судна В.Т.Попель, уродженець міста Тульчин, нелегально віз із Франції «Вестник Народной воли», «Матеріали з історії російського соціал-революційного руху», а також портрети «відомих державних злочинців Балмашова та Качури» [38, арк.4].

Активізація революційної агітації в матроському середовищі припадає на літо 1903 р. Так, ще на початку червня одеський комітет РСДРП направив своїх пропагандистів у порт, поширив серед команд суден прокламації «Що таке політична свобода?» та «До усіх портових робітників», де містився заклик морякам виступити проти самодержавства [331, с.80]. Реагуючи на це, одеське охоронне відділення 11 липня повідомляло Петербург: «Почалися страйки у порту стихійно, тепер соціал-демократи хочуть взяти чисто економічний рух у свої руки». 15 липня ротмістр Васільєв відзначав, що «соціал-демократи мають намір довести до сутички, тому для охорони порядку викликано в порт три роти...» [331, с.91].

Але спроби залучити команди комерційних суден до боротьби з існуючим режимом практично не дали результату. Певним чином це сталося завдяки впливу на моряків членів зубатовської організації. На останній факт звертали увагу і каральні органи самодержавства. «Спроба ця революціонерів, – повідомляло керівництво одеського охоронного відділення, – як 11 цього липня, так і в наступні дні не мала успіху, оскільки вони зустріли противника в особі керівника «Союзу незалежних на флоті» Івана Юхимовича Жимоєдова і його найближчого помічника Миколи Михайловича Дев'яткіна, які як особисто, так і через своїх прихильників переконали робітників, що зібралися, не слухати політичних агітаторів, не вдаватися до насильства, а поводити себе спокійно, не збираючись натовпом» [69, арк.316-317].

Одночасно треба згадати, що частину моряків зовсім не влаштовували заклики зубатовців до витримки і поступовості у висуванні економічних вимог до судовласників. Більш до вподоби їм були популістські гасла соціал-демократів, які пропонували добиватися якомога більших поступок від пароплавних товариств, максимально збільшуючи вимоги до них, зокрема наполягаючи на 8-годинному робочому дні. Якраз такі моряки одного разу, як згадував сучасник,

навіть скинули зубатовця з імпровізованої трибуни, а виступи соціал-демократів зустрічали схвальними вигуками [69, арк.319 зв.].

В зв'язку з прибуттям до Одеси військових моряків, що мали завдання замінити страйкарів на комерційних судах, місцевий комітет РСДРП видав прокламацію «До моряків-солдатів», в якій вказував на «ганебну роль» штрейкбрехерів і закликав до опору. Як згадували одеські соціал-демократи, ця листівка була поширена дуже вдало і справила враження на прибулих моряків Чорноморського флоту. Жандарми були вимушені доповісти Департаменту поліції, що місцева соціал-демократична організація розгорнула активну діяльність, а тому прибуття військових моряків надзвичайно «збуджує робітників». Можливо, реагуючи на вищезгадані випадки, начальник одеського охоронного відділення підкреслював у своїй доповіді до МВС, що соціалісти, «перш за все, свої зусилля спрямували на торговельний флот, в якому майже всі... належать до партії соціал-демократів» [69, арк.316]. Слід відзначити, що остання інформація ні в якому разі не відповідала дійсності. Членів РСДРП серед цивільних моряків на той час були одиниці. Проте, вона все ж свідчила про певні симпатії до цієї партії в матроському середовищі.

Не має сумніву, що команди комерційних суден басейну передусім вбачали в діях соціал-демократів підтримку своїм вимогам щодо покращання економічного становища і тому готові були з ними співпрацювати в досягненні цієї мети. Разом з тим переважна більшість моряків, у минулому селян, негативно сприймала радикальні заклики, зокрема гасло повалення самодержавства, яке члени РСДРП наполегливо пропонували підтримати судновим командам, намагалася триматись осторонь політичної діяльності.

Отже, страйк 1903 р. в морському транспорті соціалістичні угруповання використали, щоб привернути симпатії команд на свій бік, сприяти їхньої політизації. Окремі моряки після липневих подій у торговельному флоті дійсно поповнили лави РСДРП і партії есерів або тими чи іншими засобами почали надавати допомогу революційним організаціям. Як згадував радянський державний діяч, у той час член одеського комітету РСДРП М.О. Скрипник, йому вдалося в 1903 р.

навести зв'язок із пароплавними командами. За їхнім сприянням він «поширював літературу серед солдатів, яких відправляли на Далекий Схід» [221, с.62].

Водночас продовжувалося транспортування на суднах цивільного флоту з-за кордону в причорноморські міста революційних видань. Восени 1903 р. кочегари пароплава Руського товариства «Великий князь Александр Михайлович» М.Толда і М.Романов перевозили соціал-демократичну літературу з Єгипту до Одеси. 20 жовтня, під час митного контролю пароплава, в Толди були знайдені видані в Женеві брошура О.Мартінова «Історичний нарис наших порядків» та чотири примірники прокламації «Страйки брехні» Союзу російських соціал-демократів [39, арк.6]. В 1904 р., за повідомленням жандармів, кочегар П. Шаповалов з пароплаву РТПіТ «Цесаревич Алексей», «мав зносини з особами, які належали до місцевої організації РСДРП і отримував від них нелегальну літературу для поширення серед команд пароплавів» [64, арк.36].

Новий етап діяльності соціалістичних партій серед моряків торговельного флоту припадає на роки революції. Заворушення серед команд навесні 1905 р. ліві організації намагалися використати в бажаному для себе дусі, надати виступу політичного характеру, а при можливості й очолити його. Зокрема, до цього вдалися члени одеської есерівської групи. На початку 1905 р. вони спромоглися створити в порту невеличку організацію під назвою «Союз моряків партії соціалістів-революціонерів», яка стала провідником есерівських ідей у цивільному флоті [70, арк.199 зв.]. Керівники організації закликали команди торговельних суден до «рішучої боротьби з експлуататорами», переконували моряків у необхідності розпочати страйк, а також, застосувати силу щодо представників пароплавних підприємств.

11 квітня згаданий «Союз» поширив в одеському порту відозву «Матросам від матросів». У ній формулювалися вимоги, які пропонувалися підтримати страйкарям, а також містився заклик вести боротьбу за політичні свободи – свободу зборів, спілок і робітничих кас, а врешті-решт і за повалення самодержавства. Так, у відозві підкреслювалося: «Твердо пам'ятайте, що повставши проти капіталістів, ви разом з тим повстали проти царя та його уряду» [70, арк.201].

Звичайно, каральні органи царизму непокоїло розповсюдження подібних відозв на суднах комерційного флоту. «Серед матросів, – стурбовано повідомляло в ті дні одеське охоронне відділення, – агітація не вщухає» [70, арк.199].

Слід відзначити, що ліві радикали не обійшли своєю увагою і «Реєстрацію суднових команд», яка виникла влітку 1905 р. Хоча в цілому їх вплив на цю матроську організацію був незначним. Сучасники відзначали, що соціал-демократи спочатку взагалі «гидливо трималися осторонь» від, як їм здавалося, «зубатовської витівки» [549, с.4]. Зокрема, одеські більшовики в 1905 р. головну увагу приділяли підготовці збройного повстання пролетаріату і тому не звертали особливої уваги на роботу в профспілках міста. Так, у резолюції місцевого комітету РСДРП у вересні 1905 р. містилася вимога: «Викривати в нашій пропаганді всі ілюзії, які пов'язуються з професійною боротьбою, посилено підкреслюючи їхню вузькість у порівнянні з кінцевими цілями робітничого руху» [452, с.467].

Разом з тим фактичними провідниками соціалістичних поглядів в матроське середовище стали керівники «Реєстрації» Реєв та Дублицький. Як зазначалося в повідомленні одеського жандармського управління, останні «посилено повели протиурядову пропаганду серед моряків, погоджуючи свої дії з бажанням членів революційних організацій» [55, арк.265]. Наслідком цього стало відкрите втягування моряків у коло політичних питань. 23 листопада в Одесі на зборах представників суднових команд соціал-демократи запропонували членам спілки низку вимог до влади, які вже мали суто політичне забарвлення. Наголошувалося на необхідності скликання Установчих зборів, скасуванні смертної кари, прилюдного суду над лейтенантом П.Шмідтом.

Врешті-решт, саме діяльність представників загальноросійських партій – соціал-демократів та есерів у лавах «Реєстрації суднових команд» надала підстави уряду для її ліквідації, знищивши, таким чином, найбільш значне здобуття судно-робітників басейну початку ХХ ст. Вже незабаром це вкрай негативно позначилося на становищі моряків.

Якщо в 1905 р. діяльність соціал-демократів Одеси серед моряків обмежувалася короткочасними візитами на зібрання членів «Реєстрації» та й то лише

впродовж листопада-грудня, то вже в наступному році вони активізували свою роботу в матроському середовищі. На початку 1906 р. одеській комітет РСДРП, в якому тоді переважали меншовики, створив у порту спеціальну організацію, яка нараховувала декілька десятків чоловік. Під її керівництвом незабаром утворилися гуртки, які, як твердив один з агітаторів, користувалися серед матросів значною популярністю. «Інтерес моряки виявляли палкий», – відзначав він [223, с.12]. Зокрема, в гуртках, якими керували штурман К. Пиріжко та О. Яковлев, йшли розмови, дискусії, читалися лекції. Неодноразово перед гуртківцями виступали члени Портової організації РСДРП М. Мдівані і О. Сухов. Головну увагу в своїх виступах вони приділяли політичним проблемам. Наприклад, соціал-демократ П.Юшкевич прочитав морякам 12 лекцій з Ерфуртської програми [223, с.13].

Продовжували діяти в порту Одеси в той час і есери. Своєю агітацією вдаватися до рішучих дій, вони змогли переконати окремих моряків, яких не влаштувала «мирна тактика соціал-демократів, повна компромісів». Перш за все членів команд пароплавів есери намагалися залучити до транспортування в межі імперії зброї. Так, матрос пароплава РТПіТ «Аю-Даг», уродженець села Кононовка на Полтавщині, П. Сулимовський, протягом першої половини 1906 р. він неодноразово з-за кордону «транспортував літературу, зброю та вибухівку» [228, №16]. Подібною ж діяльністю займався капітан одного з пароплавів закордонного плавання П. Кулешов.

Все це уважно фіксувалося жандармами. Начальник Південного митного округу (Одеса) у своєму циркулярному листі від 24 червня 1906 р. повідомляв: «Не має сумнівів у тому, що контрабанда зброї практикується зараз у широких розмірах...» [128, арк.33]. Зокрема, зброю, яку транспортували на суднах комерційного флоту, «провозили схованою у видовбаних колодах і дерев'яних будівельних матеріалах» та у бочках з цементом [128, арк.49]. Також, за свідченням митників, зброю «упаковували та ховали в залізних трубах».

Треба підкреслити, що навесні 1906 р. одеська організація РСДРП активно сприяла підготовці нового виступу на суднах морського транспорту. На початку травня від імені одеського комітету РСДРП, у кількості 1500 примірників, на па-

роплавах була поширена відозва групи матросів соціал-демократів із закликом до боротьби за відновлення професійної організації. В ній відзначалося: «Всі мирні шляхи випробувані... Залишається один вихід. Одностайним страйком ми досягли відкриття «Реєстрації», досягнемо цим шляхом і тепер» [175].

Коли ж страйк команд таки розпочався, соціалістичні організації Одеси всіма силами намагалися надати йому антиурядового змісту. На думку останніх, яку вони наполегливо нав'язували командам цивільного флоту, страйк засвідчив, що відбувалася не просто «боротьба робітників із роботодавцями, а рішуча битва революційної в самій своїй суті пролетарської організації моряків з силами реакції». 14 травня в типографії РСДРП була надрукована відозва «До усіх моряків». У ній підкреслювалося: «Одностайно, як одна людина, ми оголосили свою волю. Тепер від нашої стійкості залежить наша перемога. Перед з'єднаною силою моряків наші вороги відступлять, і ми досягнемо здійснення своїх прав...» [513, ч.2,с.55]. Крім того, в прокламації формулювалися вимоги, які пропонувалося підтримати командам, зокрема оголосити Перше травня вихідним днем.

Можливо, реагуючи на поширення такої літератури, представники одеської влади повідомляли Петербург, що «цей страйк має сильне політичне підґрунтя». Але бажання лівих партій надати виступу в комерційному флоті революційного характеру не здійснилося. Переважна більшість моряків не була налаштована на втручання в політичні справи, вважаючи, що це може стати на заваді реалізації їхніх економічних вимог.

З часу відкриття другої «Реєстрації» навколо неї широко розгорнули діяльність групи лівого спрямування, в тому числі, соціал-демократи, есери та різних відтінків анархісти. В зв'язку з цим слід звернути увагу на тогочасне ставлення соціалістичних партій Російської імперії до професійних організацій робітничого класу, погляди на роль профспілок у боротьбі проти самодержавства.

Так, більшовики відкрито визначили своїм завдання поставити робітничі спілки під контроль РСДРП. У проекті резолюції, яка була запропонована ними IV з'їзду партії в 1906 р., відзначалося: «Партія повинна всіма заходами... виховувати робітників, які беруть участь у професійних спілках, у дусі широкого розу-

міння класової боротьби і соціалістичних завдань пролетаріату, щоб завойовувати своєю діяльністю фактично керівну роль у таких спілках...» [406, с.153]. Пізніше V з'їзд РСДРП, за наполяганням лєнінців, визначив, як одну з головних задач соціал-демократії – «сприяння визнанню професійними спілками ідейного керівництва с.-д. партії, а також встановлення організаційного зв'язку з нею». У відповідному річище діяли і місцеві організації лєнінців. Так, влітку 1909 р. одеський міський комітет РСДРП, який перебував під контролем більшовиків, у план своєї роботи записав п'ятим пунктом: «Систематично впливати на легальні та нелегальні професійні спілки, поклавши на членів комітету обов'язок зв'язувати партію і союзи» [162, арк.3 зв.].

Мєншовики, з свого боку, посилаючись на досвід II Інтернаціоналу, дотримувалися теорії «нейтральності» профспілок, вважаючи, що до непартійних об'єднань пролетаріату буде легше залучати широкі маси робітництва. Крім того партійність спілок, на їхню думку, неминуче б призвела до розколу професійного руху, посилила в ньому фракційну боротьбу. «Питання профруху, профборотьби і організації ніколи не повинні розв'язуватися під кутом зору партійних організацій», – наголошував Ю.О. Мартов [455, с.327].

Приблизно такої ж позиції дотримувалися і есери. На II з'їзді своєї партії вони наголосили, що безпартійність спілок «повинна полягати в повній організаційній автономії професійних спілок, у незалежності їх від партій». Одночасно і мєншовики, і есери зовсім не відмовлялися від роботи в профспілках, вважаючи неприпустимим їхній політичний нейтралітет. Так, III Рада партії соціалістів-революціонерів в липні 1907 р. винесла директиву щодо необхідності посилення роботи з організації та поширення професійних спілок. Зокрема, в її резолюції «Про тактику сучасного моменту» відзначалося, що «особливо важливим є набуття міцної опори в спілках, від яких залежить функціонування шляхів сполучення... (морська «реєстрація» і т.п.)» [483, т.2, с.27]. Провід соціалістів-революціонерів також наполягав, що «засуджує усілякі спроби обмежити сферу діяльності професійних спілок однією економічною і монополізувати політику у веденні партій» [483, т.2, с.31].

Можливість роботи в профспілках не відкидали і окремі течії серед анархістів. Так, анархісти-синдикалісти в своїй програмі визнавали можливість «боротьби (робітників. – О.Ш.) з господарями за часткове покращання умов праці», погоджувались, щоб прибічники анархізму, «з метою пропаганди своїх анархістських ідей... входили до легальних непартійних професійних спілок» [311, с.301].

У результаті цих настанов осередки соціалістичних організацій міст чорноморського узбережжя чимало уваги приділяли агітаційній роботі в товаристві моряків торговельного флоту, намагаючись охопити його своїм ідейним впливом. Восени 1906 р. в надрах «Реєстрації суднових команд» була створена значна кількість гуртків, в яких посилено «дебатовалися програмні питання та йшла політико-виховна робота» [227, с.24].

Особливу активність тут виявляли представники РСДРП. Соціал-демократи, як меншовики, так і прибічники В. Леніна, об'єднували навколо себе судноробітників, створювали в складі профспілки партійні групи, які «ставили перед собою завдання впливати на маси моряків в організаційному відношенні». Зокрема, від одеського комітету РСДРП за зв'язки з «Реєстрацією» відповідав студент Л. Рабінювич [166, арк.3]. В той час одеське охоронне відділення стурбовано повідомляло в Департамент поліції: «Члени соціал-демократичної партії, які проникли в професійну організацію, заклали там свої осередки і почали з середовища моряків вербувати своїх прибічників... На зборах моряків почали з'являтися партійні працівники. Незабаром через них моряки прознали шлях на політичні мітинги та різні конспіративні засідання» [149, арк.282].

Певним чином це сприяло зростанню в середовищі судноробітників революційних, антицаристських настроїв. Восени 1906 р. охоронка перехопила листа матроса пароплава РТПіТ «Князь Потемкин» Р.Коломійця, який закликав свого брата, солдата 46-го піхотного Дніпровського полку та його товаришів «не виконувати наказів командування» [44, арк.197]. Інший моряк торговельного судна, Т.Яремченко, надіслав односельцям у Полтавську губернію листівку одеського комітету партії есерів під назвою «Лист від російських селян царю Миколі II», яку пропонував читати «всім селом». Ще в одному листі на батьківщину він закликав:

«Ставайте до боротьби, товариші селяни... Наближається час, заберемо усе: землю і волю. Не бійтеся ані козаків, ані в'язниці, в нас – сила...» [48, арк.4].

Саме серед членів «Реєстрації» більшовикам у той час вдалося знайти декілька матросів, яких вони залучили до транспортування в межі імперії зброї та нелегальної літератури. Наприклад, у грудні 1906 р. уродженець міста Новомосковська В.Каютенко, машиніст Август та ще три матроси взяли участь в організованому М.Літвіновим перевезенні великого вантажу зброї з Болгарії до Кавказу на борту яхти «Зора» [520, с.90].

Зусилля представників лівих партій залучити членів матроської організації до окремих революційних акцій, надати спілці політичного забарвлення, фактично ставили під удар «Реєстрацію». Однак те, що політична пропаганда в робітничих спілках суперечила чинному законодавству, соціалістів особливо не хвилювало. Правовий нігілізм у Російській імперії, багато в чому безпосередньо завдяки діям урядових структур, виховувався протягом століть. Тепер царизм міг тільки пожинати з цього відповідні плоди. Кінець кінцем, легко прогнозоване в цих умовах закриття владою профспілки моряків стало лише справою часу. Це і відбулося наприкінці листопада 1906 р. та викликало такий же передбачуваний страйк протесту суднових команд. Під час цих подій політичні організації, як лівого, так і вкрай правого напрямку активізували свою діяльність серед матросів, намагаючись вплинути на моряків у бажаному для себе напрямку, привернути їх на свій бік.

Так, в цей період, серед команд комерційних суден басейну посилили роботу представники поміщицько-монархічних партій Російської імперії. Йдеться про «Союз руського народу» (СРН), одеській відділ якого утворився ще в лютому 1906 р. Як вже згадувалося, очолював його в минулому лейтенант флоту, завідуючий механічною пральнею Руського товариства, граф О.І. Коновніцин, за словами С.Ю.Вітте – «великий негідник» [210, с.164]. Саме під його керівництвом одеські чорносотенці неодноразово влаштовували зібрання в порту, намагаючись привернути на свій бік вантажників і команди комерційних суден, поширювали серед них агітаційну літературу. Згодом, при фінансовій підтримці Руського това-

риства, як зазначалося в статті І.Г. Самарцева, СРН спромігся створити в порту робітничу артіль, а пізніше залучити до себе і частину матросів, які прагнули до порядку і спокою, збереження налагодженого устрою життя [532, с.93]. М.Адамович згадував: «Серед моряків були і чорносотенці... Чимало їх нараховувалося серед боцманів» [206, с.98].

За повідомленнями начальника одеського ЖУ, контроль з боку «Союзу руського народу» перешкоджав проникненню на територію порту революційних елементів. Певним чином монархісти намагалися протидіяти і діяльності матроської профспілки, в якій вони вбачали осередок революційної пропаганди та вільнодумства. За словами О.Яковлева, вони вели постійну агітацію серед безробітних моряків, «роздуваючи кожне непорозуміння і намагаючись внести розкол у «Рестрацію» [227, с.17].

З початком страйку в торговельному флоті в листопаді 1906 р., монархісти зразу ж прийшли на допомогу пароплавним товариствам. За вказівкою графа Коновніцина, в розпорядження судновласників було відправлено 1300 штрейкбрехерів. Їм була встановлена дещо вища платня. Зрештою, підприємці спромоглися укомплектувати «союзниками» команди пароплавів [41, арк.263 зв.]. Побоюючись опору з боку страйкарів, члени нових екіпажів були озброєні, чимало серед них «були з нагайками та револьверами».

Окрім того, за повідомленням директора РТПіТ І. Жирара до правління компанії, «для внутрішньої охорони пароплавів було надіслано 40 чоловік дружинників Союзу руського народу, із утриманням за рахунок товариства» [197, арк.270 зв.]. Останні, розподілені на декілька груп, виконували на судах функції вартових. У грудні 1906 р., преса повідомляла, що «на багатьох пароплавах встановлюється спеціальний дозор з озброєних членів «Союзу руського народу» [158, арк.20 зв.].

Вже пізніше, нагадуючи одеській владі про свої «заслуги», граф Коновніцин підкреслював, що в 1906 р. саме «СРН були остаточно припинені згубні страйки на пароплавах» і, що якраз його організація принесла «багато користі російському пароплавству, врятувавши його від численних збитків» [484, с.114]. «Заслуги»

одеських монархістів не залишилися поза увагою вищої влади. Так, в 1907 р. матросу Ф.Р. Пуреніну «за об'єднання моряків у «Союз руського народу» була оголошена височайша подяка» [177, арк.4].

Водночас діяльність чорносотенців викликала незадоволення не тільки серед значної частини судноробітників, які справедливо вбачали в їхніх діях відкриття підтримку судновласників та їхніх інтересів, але й навіть у представників адміністрації пароплавних компаній. Констатуючи цей факт, граф Коновніцин у листі до одеського градоначальника І.В. Сосновського відзначав: «Серед службовців у головній конторі РТПіТ багато таких, що сильно гнуть вліво, і особливо цим відзначався завідуючий комерційною частиною цього товариства О.М. Смірнов..., який не виносив СРН, як патріотичну організацію» [484, с.115].

Однак згодом вплив чорносотенців на команди комерційних суден швидко зійшов нанівець. Певним чином цьому сприяв і розкол серед самих монархістів. Так, у червні 1908 р. група матросів звернулася до одеської влади із проханням затвердити статут «Артіль суднових команд чорноморського флоту», яка б діяла при місцевому відділі Союзу Михаїла Архангела. В своєму зверненні вони наголошували, що «адміністрація (РТПіТ. – О.Ш.) бажає, щоб моряки об'єдналися в «Союз руського народу», який зараз не користується доброю репутацією в грошовому відношенні, а моряки бажають об'єднатися під прапором Союзу Михаїла Архангела» [177, арк.4]. Але одеський градоначальник, який побоювався, що «особи, які належать до таємних злочинних організацій, бажаючи знов отримати вплив на судові команди», проникнуть до товариства під виглядом монархістів, відмовився затвердити його статут [177, арк.2]. Не допомогли чорносотенцям і наступні звернення до МТіПр. Останнє, не заперечуючи проти об'єднання моряків у артіль, не погодилося з її політичною забарвленістю. Все це незабаром призвело до остаточного занепаду діяльності монархістів у середовищі судноробітників басейну.

Значну активність у справі підтримки страйкуючих матросів торговельного флоту наприкінці 1906 р. виявили соціалістичні організації та групи Півдня України, зокрема соціал-демократи. Йдеться про матеріальну допомогу, яку вони нада-

вали страйкарям, видавництво друкованої продукції. Так, Пересипський районний комітет РСДРП у фонд страйку переслав біля 70 крб. [55, арк.273]. У друкарні одеських соціал-демократів було видано декілька листівок, підготовлених страйкомом моряків. У тому числі, 30 листопада, міський комітет РСДРП надрукував листівку «До усіх моряків і портових робітників», яка містила заклик до команд торговельних суден басейну, підтримати спільний виступ, рішуче стати на захист своїх прав.

Фактично вперше до організаційної діяльності серед команд у той час вдалися і представники анархістів-синдикалістів. Ще у вересні 1906 р., затвердившись у робітничих організаціях Одеси, вони створили досить численну, так звану, Південноросійську групу, яку очолив Д.І. Новомирський (Я.Кириловський). Пропаганду своїх поглядів анархісти вели і серед членів «Реєстрації» моряків. В створеному в порту Одеси гуртку, матросів переконували в необхідності організувати таємні спілки, здійснювати акти економічного терору.

Під час заворушень в торговельному флоті співчуття та прихильне ставлення серед страйкуючих команд анархісти-синдикалісти завойовували своїми безкомпромісними діями, боротьбою із штрейкбрехерами. Їхній популярності сприяла також матеріальна допомога, яку вони надавали судноробітникам. Вважаючи, що «ситим судновласникам набагато легше витримувати страйк, аніж напівголодним морякам», одеські анархісти знаходили кошти шляхом цілої низки експропріацій і «регулярно постачали їх страйкуючим» [228, №10-11]. Прикладами таких ексів може бути поширена в той час практика розсилки від імені своєї організації так званих мандатних листів до приватних осіб – купців, лікарів, адвокатів з вимогами під загрозою розправи, передавати «на справу революції» значні грошові суми, а також здійснений ними напад на артільника Ространсу і викрадення в нього 4500 крб. [50, арк.119].

Зауважимо, якщо спочатку ідеї неонародників щодо необхідності «бойової тактики», не набули особливого поширення в матроському середовищі, то згодом невдалий перебіг подій страйку, неможливість перервати рух пароплавів, змінили становище. Заклики Д. Новомирського про те, що «єдиним засобом зробити тиск

на акціонерів, а також підняти настрій серед страйкуючих моряків – було почати широку терористичну боротьбу», поступово набували все більшої підтримки [219, с.266]. За допомогою терору анархісти та есери сподівалися залякати буржуазію, примусити підприємців задовольнити вимоги судових команд. Окрім того, в терористичних актах у морському транспорті вони вбачали і ексцитативну, тобто, агітаційну роль, вважаючи, що саме таким чином зможуть підштовхнути страйкарів до активних, наступальних дій.

Перед у подібній агітації серед моряків спочатку вели есери. Цьому сприяв той факт, що членами страйкому в порту були есери П. Вітязєв та П. Сулимовський. Так, останній наполегливо доводив страйкарям: «Якщо ми почнемо підривати та нівечити пароплави..., завдаючи величезні збитки вогнем та динамітом, то судовласників примусимо виконати наші вимоги» [228, №10-11]. Врешті-решт, без згоди на то страйкому, неонародники вирішили дати морякам приклад «рішучих дій».

5 грудня 1906 р. матрос-анархіст О.Лаврушин, за сприяння Сулимовського, встановив у кубрику пароплава Руського товариства «Імператор Николай II», який опісля повернення з олександрійського рейсу залишила команда, вибуховий пристрій. Як згадували сучасники, на пароплаві який стояв у Карантинній гавані, «о восьмій вечора раптом пролунав сильний вибух. Піднявся величезний стовп пару, який на деякий час закрив значну частину набережної. В порту все заціпеніло. Всі житлові приміщення та крамниці наглухо зачинилися... На очах присутніх пароплав почав повільно погрузатися у воду» [252, 6 дек.]. Внаслідок вибуху на судні були поранені два механіка та матрос.

Одеський комітет партії есерів у спеціальній прокламації повідомив, що підриг пароплаву було здійснено саме за його постановою. Цей теракт справив на маси моряків велике враження. Як писав сучасник, для останніх «це була дієва вказівка на нові шляхи та засоби в боротьбі...» [227, с.62]. В результаті тактиці есерів вирішив наслідувати і член РСДРП Я.Вєхов. Пізніше він так пояснював свій вчинок: «Не міг я більше витримати. Вирішив: треба, щоб пасажири покину-

ли їздити на пароплавах і щоб вантажовідправники вантаж припинили возити, – інакше страйк пропав, судновласники його не помічають» [227, с.61].

Влаштувавшись матросом на судно «Новороссийск», він незабаром його підпалив. За повідомленням газети «Рада» пожежа почалася в третьому класі пароплава, який прямував з Одеси на Кавказ, і щоб врятувати пасажирів та команду, капітан прийняв рішення «викинутися на беріг біля Судака» [261, 7 груд.]. З 88 пасажирів більшості вдалося врятуватися на шляпках. Але троє людей, намагаючись вплав досягти берега, загинули. Пароплав же повністю згорів.

Такі дії викликали рішучу відсіч з боку соціал-демократів, членів страйкому моряків. 15 грудня 1906 р. О.Яковлев та О.Клочко підготували прокламацію «До всіх товаришів робітників», яка була надрукована одеським комітетом РСДРП. В ній піддавалася критиці тактика терору. Прокламація підкреслювала: «В нашій солідарності та організованості запорука нашої перемоги. Тактика анархістів та соціалістів-революціонерів – це тактика безсилля, тому що вони сподіваються не на силу нашої солідарності, а на силу бомб...» [227, с.67].

Однак більшість страйкарів вже не бачили іншої можливості, як шляхом терору зупинити рух пароплавів і, таким чином, примусити господарів піти на поступки. Згодом, анархісти остаточно перебравли на себе ініціативу в здійсненні терористичних актів у торговельному флоті, відтіснивши есерів на другий план. Справа в тому, що міська організація соціалістів-революціонерів, погоджуючись на вбивства найбільш реакційно налаштованих представників адміністрації пароплавних товариств, як осіб, що так чи інакше були пов'язані з царським режимом, виступила проти подальшого руйнування майна підприємців, здійснення і в наступному вибухів пароплавів. Але такі настанови вже не влаштовували більшість моряків, яких анархістам вдалося переконати в доцільності економічного терору. Не погодилися із такою позицією свого керівництва і представники самих есерів у складі страйкому. Внаслідок цього П.Сулимовський перейшов до лав анархістів. Саме під його керівництвом для здійснення терактів була створена Портова бойова дружина, яка нараховувала, за нашими підрахунками, приблизно два десятка

чоловік. До її складу увійшли моряки А.Яценко, Є.Бабакаєв, Л.Русов, О. Задорожний, штурманський учень І.Дружинін та деякі інші [50, арк.12].

Отже, терористичні акти в морському транспорті басейну тривали і надалі. Зокрема, анархісти вирішили влаштувати вибух на вантажному пароплаві «Аю-Даг». Треба згадати, що його команда, застрайкувавши, залишила судно. Руське ж товариство, за допомогою «союзників», швидко сформувало новий екіпаж. Тоді, за згодою страйкому, кочегари А.Давидов, І.Петров (прізвище можливе не справжнє) та матрос Є.Майстренко заклали в машинному відділенні «розривний снаряд», щоб, як повідомляла охоронка, «зробити неможливою службу знов найнятих на цей пароплав матросів і кочегарів» [25, арк.45 зв.]. 16 грудня 1906 р. судно було підірвано. За інформацією київської «Ради» внаслідок вибуху на «Аю-Даге» було «дуже пошкоджено машину і поранено двох матросів. У пароплав линула вода і його відведено в док» [261, 21 груд.]. Загальні втрати пароплавних товариств від цих терактів склали близько 1 млн. крб.

Але знищення трьох суден не задовольнило анархістів. Було вирішено підірвати ще декілька пароплавів. Правда, реалізовувати ці плани бойовикам ставало все важче. Після попередніх вибухів на суднах, одеський порт посилено охоронявся поліцією та чорносотенцями. Більш того, за наказом одеського генерал-губернатора, для охорони гавані з моря були залучені військові катери, які «крейсерували протягом ночі, з 5 годин вечора до 7 годин ранку» [197, арк.272 зв.]. Всіх хто прямував у порт до пароплавів пильно оглядали, «навіть жінок безцеремонно і ретельно обшукували «союзники» [228, №10-11]. Не менш ретельно передивлявся і вантаж. «Усі пакунки пильно переглядаються», - писала в грудні 1906 р. «Рада». Однак всі ці заходи безпеки не змогли зупинити радикалів.

Вночі 18 грудня 1906 р. дві групи матросів-бойовиків загальною кількістю у 12 осіб, які мали «на озброєнні браунінги та знаряди», на чолі із Сулимовським здійснили напад на судна РТПіТ «Григорій Мерк» та «Королева Ольга», що стояли в одеському порту. За непідтвердженими даними органів слідства в цьому замаху брали участь матроси О.Лаврушін, Є.Бабакаєв, Л.Русов, І.Дружинін, П. Зеленьк, Д.Зайченко, І.Чумаченко, С.Рибаков, В.Чертков, Ф.Ігнат'єв, І.Валентинов

[72, арк.7, 12, 88]. Під час стрілянини, що розпочалася, на «Григории Мерке» були поранені вахтовий матрос та сторож. Поранення зазнав і один з бойовиків. Проте охорона порту виявилася занадто сильною. Непомітно закласти вибухівку, як передбачалося, анархістам так і не вдалося. Опісля нападу, за повідомленнями преси, на причалі «під брезентом знайдено шість хунтів динаміту і бомбу з гнотем» [261, 21 груд.].

Зазнала невдачі і спроба революціонерів підпалити пароплав РТПіТ «Батум». 20 грудня на пароплаві, за повідомленням газети «Одесские новости», під час чергового огляду судових приміщень (останній, за наказом керівництва Руського товариства, в той час регулярно відбувався на пароплавах) було знайдено пакунок із запальною сумішшю [252, 21 дек.].

Намагаючись якомога ширше пропагувати тактику терору, наприкінці грудня 1906 р. анархісти видали листівку «До моряків». У ній підкреслювалося, що страйковий комітет «має намір битися до останньої можливості» і що він «вживатиме всіх засобів, щоб вирвати перемогу з рук кровопивць». Одночасно, полемізуючи з соціал-демократами, листівка закликала судноробітників «не слухати миротворців», зауваживши, що без знищення декількох пароплавів та «збройного нападу на «Григорий Мерк», страйк давно був би вже програний» [55, арк.273]. З іншого боку, за повідомленням керівництва РТПіТ, «верховоди реєстраційного комітету... посилено поширювали прокламації з погрозами на адресу клієнтів Товариства, з вказівкою на небезпеку їздити та відправляти вантажі на пароплавах Товариства» [192, арк.7].

Дотримуючись і надалі обраної тактики, анархісти на початку 1907 р. вдалися до ще однієї спроби знищити пароплав «Григорий Мерк». Останній, з емігрантами на борту, в той час готувався відправитися в рейс до Нью-Йорку. Врешті-решт, матросу І.Ларіонову вдалося пронести на судно 20 фунтів вибухівки, яку він заклав у трюм носової частини пароплава. 3 січня, просто в одеській гавані, на пароплаві пролунав потужний вибух. Як згадував Д.Новомирський, який перебував в той час на засіданні страйкового комітету, вже «через декілька хвилин до

нас прибїгли моряки й захоплено повідомили, що «Григорий Мерк» підірваний, що страйкарі торжествують, а в гавані – страшенна паніка» [219, с.267].

4 січня 1907 р. страйком видав відозву в якій, беручи на себе відповідальність за останній вибух, декларував готовність і надалі здійснювати теракти [161, арк.5]. Як і попередні, ці заяви не залишилися на папері. Зокрема, Сулимовський запропонував вдатися до замахів на представників адміністрації пароплавних компаній. Він пояснював матросам: «Якщо ми знищимо декількох найлютіших капітанів, то цим ми примусимо їх (командирів інших суден. – О.Ш.) зійти з пароплавів або не йти в рейс із командою штрейкбрехерів» [228, №10-11]. 16 січня Південноросійська група анархістів видала відповідну прокламацію «До моряків і до усіх робітників!», в якій наголошувалося, що «під час усілякого страйку, під час усілякої битви з капіталом робітники повинні вдаватися до усіх засобів боротьби», а отже, «вбивати капітанів..., нищити ворогів та їх майно» [311, с.317].

У результаті анархістами влаштували низку нападів на службовців Руського товариства. Здійснювали ці атентати члени бойової дружини Портового страйкового комітету. Так, 15 січня 1907 р. троє анархістів, у тому числі П.Сулимовський, вбили капітана пароплаву «Цесаревич Георгий» М.Сенкевича, а 7 лютого матрос-анархіст А.І.Яценко застрелив капітана М.Золотарьова. Обидва ці представники адміністрації РТПіТ активно виступали за заборону «Реєстрації». Внаслідок терактів також загинули завідуючий технічною частиною РТПіТ Г.Л. Гречин, агент Руського товариства в Новоросійську П.А. Безрук та головний лікар компанії Попов [192, арк.6].

Об'єктами для нападів з боку моряків-анархістів, стали тоді і представники поліцейських органів Одеси, яким страйкарі бажали помститися за підтримку судновласників. Поряд із Сулимовським, у терактах особливо «відзначився» А.Яценко. Прийшовши в торговельний флот із Київської губернії, селянин за походженням, він спочатку плавав кочегаром на пароплаві «Моряк», а пізніше – на «Григории Мерке». З кінця 1906 р. Яценко приєднався до анархістів. Саме він, на початку 1907 р., вбив городского та був причетний до замаху на жандармського полковника фон Гесберга, який, за твердженням судноробітників, «зірвав страйк у

порту та сприяв заміщенню страйкуючих союзниками» [50, арк.119]. Однак незабаром Яценка затримала поліція і за вироком військового суду його стратили.

Отже, хвиля терору, яка в той час поширилася в Російській імперії, захопила і страйкуючих матросів цивільного флоту. Але змін до кращого терор не приносив. Навпаки, створював у суспільстві хаос, породжував стан громадянської ненависті, вів до зміщення моральних цінностей та моральної деградації. Зокрема, В.І. Ленін, який вважав прийнятними різноманітні силові заходи в боротьбі з режимом, у тому числі, і «індивідуальні терористичні дії», в 1906 р. писав: «Кажуть: партизанська війна наближає свідомий пролетаріат до занепалих пропьяк, босяків. – І сам же відповідав. – Це правильно» (щоправда при цьому він робив застереження, що тогочасна російська дійсність перетворювала на таких осіб фактично все робітництво) [436, с.9].

Дійсно, терор тільки розбещував моряків та створював підґрунтя для реакційної агітації. З часом проти «вакханалії крадіжок та розбою» були вимушені виступити й самі керівники революційних організацій. Так, влітку 1907 р. Д. Новомирський зажадав припинити практику розсилки «мандатних листів», яка фактично була прикриттям для звичайних грабунків і здирництва. В свою чергу один з лідерів есерів Г.А. Гершуні, виступаючи в лютому 1907 р. на II з'їзді партії, звертав увагу на «неймовірну деморалізацію, яку експропріації вносять у лави революційних робітників», відзначав, що революція «завдяки експропріаціям починає... покриватися нальотом бруду та мерзотності» [483, т.1, с.596, 599].

І все ж у тогочасному суспільстві терор не зустрічав рішучої відповіді. І це торкалося не тільки деяких радикально налаштованих прибічників соціалістичної теорії. Навіть у колах ліберальної інтелігенції теракти часто зустрічались не тільки із терпимістю, але, навіть із співчуттям. Ще в 1902 р. журнал «Освобождение» відзначав, що популярність політичних вбивств у Російській імперії стала «суспільно-політичним фактором», коли сам факт вбивства перетворювався на щось буденне, цілком прийнятне для здійснення благих цілей. Все це повною мірою стосується і ситуації в торговельному флоті басейну в роки революції. Так, на сторінках періодичних видань ліберального спрямування, наприклад, «Речь»,

«Одесские новости» або київської «Ради» не можна знайти відкритого засудження терактів, що відбувалися на пароплавах*. Згадані газети лише констатували факти підриву суден або вбивств службовців Руського товариства.

Більш того інколи ці випадки зустрічали розуміння та виправдання. Так, В.Гриневич в 1908 р, торкаючись виступу моряків і визнаючи в цілому шкідливість терористичних акцій, які «дезорганізують маси, культивуючи в них інертність надією на героїзм окремих осіб», водночас підкреслював, що терор став об'єктивним наслідком переслідувань з боку владних структур. «Вибухи і підпали пароплавів РТПТ почалися тільки тоді, – писав Гриневич, – коли адміністративні репресії зробили неможливим керівництво страйком з боку страйкового комітету, і коли проти моряків, що мирно страйкували, випустили терористів-бешкетників із «Союзу руського народу» [351, с.178].

Отже, ліберальна громадськість бачила в діях терористів перш за все приклади самопожертвування, вважала, що останніми багато в чому керують гуманні мотиви і тому вибачала навіть злочини. Таке ставлення тільки сприяло поширенню екстремізму на теренах імперії. Все це і обумовило той факт, що влада та ліві політичні угруповання в той час опинилися в порочному колі насильства, коли силові заходи одних, провокували насильство інших, на що, в свою чергу, наставала ще більш жорстка відповідь. Водночас автор вважає не достатньо обґрунтованим твердження, яке зустрічається в монографії Ганни Гейфман, що індивідуальні терористичні акти «грали головну роль у кризі 1905-1907 років і – ширше – в політичній історії початку ХХ століття», що тероризм тоді був «катализатором внутрішньої російської кризи» [336, с.15].

Після поразки страйку моряків, анархісти-синдикалісти остаточно покинули усіляку організаційно-пропагандистську роботу серед команд комерційного фло-

Примітка. Разом з тим, пізніше, у зв'язку із замахом в 1911 р. на прем'єр-міністра П.Столипіна, газета «Рада» відзначала: «Всюду й завжди терор був найгіршим способом боротьби. І теперішню реставрацію терору треба признати найгіршою, найтяжчою й найбільш невинною помилкою» [262, 3 верес.].

ту. Як визнавав сам Д. Новомирський: «Коли моряки, які звикли бачити в Південноросійській групі свою організацію, прийшли до членів анархо-синдикалістської групи з проханням відносно літератури і наданні організатора, їм відповіли: Якщо ви анархісти, то тоді самостійно турбуйтеся про себе» [219, с.272].

Всі свої зусилля бойова група П. Сулимовського, не дивлячись на втрати в своєму складі (ще на початку року був заарештований Русов, у березні 1907 р. поліція затримала Яценка), зосередила на здійсненні експропріацій. Так, на початку липня 1907 р. декілька моряків, зокрема, П.Сулимовський та О.Задорожний, під керівництвом П.Кулешова, здійснили напад на пароплав «Софія». Під час цієї акції вони експропріювали в артільника Російського для зовнішньої торгівлі банку 50 тис. крб. Розшукуючи нападників, поліція вдалася до численних арештів. Зокрема жандармам вдалося схопити Сулимовського, якого згодом було страчено.

Водночас привернути на свій бік судові команди спробували представники Південноросійської групи анархістів-комуністів. На деяких пароплавах вони почали створювати «таємні» групи моряків, які займалися перевезенням з-за кордону зброї та революційних видань. У доповіді одеського охоронного відділення Департаменту поліції від 12 червня 1907 р. повідомлялося, що «в порту анархісти-комуністи продовжують вербувати робітників і моряків». Зокрема, для підготовки збройного виступу, анархісти «передали на пароплави 20 браунінгів» [2, арк.147].

Крім того, анархісти-комуністи в цей час визначили собі за мету розпочати боротьбу із моряками-штрейкбрехерами. Саме цим і зайнялася одеська бойова організація анархістів, до якої належали матроси цивільного флоту В.Федоров (походив з міщан Корсуня), В.Титов (міщанин Звенігородського повіту Київської губернії) та Ф.Луполовський (виходець з Могильовської губернії). В серпні 1907 р. пристав портової поліцейської ділянки сповіщав одеське ЖУ, що на деякі з пароплавів РТПТ почали з'являтися невідомі і «вимагати від адміністрації звільнити зі служби тих старих службовців, які несли службу під час страйку судових команд, пропонуючи брати на їх місце інших, за їхньою вказівкою» [49, арк.1].

Також, члени бойової групи підготували листи, в яких, звертаючись до окремих судноробітників і вказуючи, що їх вважають штрейкбрехерами, вимагали

або «негайно залишити пароплав, або внести по 15 крб. з кожного на користь організації. Окрім того, у вересні 1907 р. декілька капітанів комерційних суден отримали мандати з печаткою місцевої групи анархістів-комуністів. Під загрозою смерті від них вимагали «звільнення з пароплавів матросів, які під час останнього страйку у флоті грали роль штрейкбрехерів» [47, арк.2]. У жовтні 1907 р. ця група анархістів готувала напад на пароплав Руського товариства «Румянцев», «з метою пограбування пошти», яку перевозили на цьому судні [49, арк.37]. Але вжиті поліцією заходи поклали край діяльності анархістів-комуністів в одеському порту. Майже всі моряки, члени групи, наприкінці року були заарештовані.

Отже, не дивлячись на гучні заклики і соціальну демагогію, безкомпромісність та готовність офірувати собою, в 1907 р. анархістам (як і представникам інших соціалістичних партій), вже не вдалося привернути на свій бік судові команди торговельного флоту Азово-Чорноморського басейну. Негативний досвід зимового страйку, а також політичний екстремізм лівих радикалів примушували переважну більшість матросів надалі обережніше ставитися до діяльності подібного роду угруповань.

В період столипінської реакції, не дивлячись на репресії, деякі революційні групи намагалися поновити роботу серед команд торговельного флоту, налагодити за їхньою допомогою постачання в межі імперії політичної літератури, а також при нагоді створити і підпільну спілку моряків. Саме в цьому напрямку діяли і представники есерів. Як пізніше згадував член їх партійного проводу В.М. Зенінов: «Наше завдання ми бачили в підтримці організацій, які ще де-не-де існували, в організації закордонного транспорту літератури... Ми намагалися, перш за все, щоб тліючий вогник нашої партії не згас зовсім у цей глухий час» [483, т.2, с.522].

Для розв'язання цих завдань есери і намагалися використати можливості, які відкривалися при встановленні зв'язків із моряками закордонного плавання. Беручи до уваги, що умови ведення революційної пропаганди в середовищі судноробітників у період реакції в Російській імперії були досить обмежені, центр своєї роботи в цивільному флоті есери перенесли за кордон, до Олександрії (Єгипет). Весною 1908 р. там влаштувався в минулому студент Петербурзького універ-

рситету есер В.Левтонов (партійний псевдонім «Микола»). Незабаром йому вдалося встановити контакт із командою пароплава РТПіТ «Чихачов», який здійснював рейси з Одеси до Олександрії. В приміщенні гуртка італійських анархістів Левтонов розпочав влаштовувати збори матросів, вести революційну агітацію.

За повідомленням закордонної агентури Департаменту поліції, «Микола», «змалювавши становище та мету революційного руху в Росії, запропонував (морякам. – О.Ш.) взяти участь у цьому русі, шляхом перевезення до Росії з-за кордону нелегальної літератури та поширення її серед робітництва та нижчих військових чинів в Одесі» [8, арк.90 зв.]. І хоч більшість матросів, які відвідували збори, відкинула ці пропозиції, кочегари С.Переверзев та Ф.Воротило погодились брати участь у контрабанді революційних видань до причорноморських міст. Отже, з 1908 р. і розпочалося в масових масштабах транспортування на комерційних судах в Росію нелегальної літератури.

Поступово Левтонову вдалося залучити до участі в зборах членів команд деяких інших пароплавів, які відвідували олександрійський порт. Йдеться про матросів суден «Імператор Николай II», «Королева Ольга» та «Одесса». На цих зустрічах, які час від часу відбувалися у матроських кубриках на пароплавах, «читалися революційні газети, брошури та книги, а також проводилися дебати з політичних тем» [63, арк.144 зв.]. За повідомленнями охоронки, «Микола» читав морякам вірші М.О. Некрасова «тенденційного характеру», і серед них – «Роздуми біля парадного під'їзду», «Залізниця» та інші. Крім того, на кожних зборах «з присутніх збиралися гроші в розмірі 5 коп.», на які передбачалося придбати для моряків революційну літературу.

В результаті деякі судноробітники, які перейнялися революційними ідеями, взяли участь у транспортуванні з-за кордону політичних видань. В 1908 р. літературу та зброю перевозив в Одесу матрос пароплава «Николай II», виходець з Прилуцького повіту Полтавської губернії П.Буряк [3, арк. 268 зв.]. У 1909 р. «перевезенням зброї для с.-р. організації», а також есерівських газет та листівок займався І.Чернявський, який плавав на судні «Боржом». Він транспортував нелегальний вантаж до Батуму, звідки «він поширювався по Кавказу» [35, арк.59].

Але більшість моряків цікавили не далекі і неясні перспективи, до яких закликали соціалістичні агітатори, а реалії сьогодення, власне матеріальне становище. Так, частина матросів не покинула думку щодо можливості відродити свою профспілку. І тут відповідні заклики з боку лівих радикалів, зустрічали незрівнянно більший позитивний відгук. Так, 28 травня 1908 р. есери видали прокламацію «До усіх моряків» в якій відзначалось: «У міцному товариському союзі ми досягнемо покращання... Не проханнями, а рішучою боротьбою завоюємо ми собі краще життя. Хай живе загальна спілка моряків!» [3, арк.1 зв.].

Отже, коли есери запропонували розпочати підготовку до страйку з метою відкриття «Реєстрації судових команд», то ця ідея була підтримана зборами моряків в Олександрії. Останні висловилися за створення страйкового фонду. Для цього було вирішено збирати внески в розмірі 1% від щомісячної платні команд. Крім того було схвалено «щоб на кожному судні, для завідування касами, мати одного виборного, який також повинен був перевозити нелегальну літературу» [15, арк.91 зв.]. Як згадував машиніст Г.Ачканов: «В 1908 і 1909 рр. на пароплавах Кримської та Олександрійської ліній створилися нелегальні осередки, які збирали гроші в матроському середовищі з метою організації нелегальної спілки та для видання своєї професійної газети» [163, арк.7]. Зазначимо, що діяльність неонародників у матроському середовищі не проходила поза увагою не тільки каральних органів царизму, а й преси міст Півдня України. Так, «Черноморский портовый вестник» в 1909 р. констатував, що «наші матроси під час стоянки» в закордонних портах, «потрапляють під вплив агітаторів» [291, 21 июня].

В 1909 р. есерівська організація Одеси почала видавати, адресований командам комерційних суден, нелегальний «Морской листок». Цікаво, що згодом, у доповіді партії есерів на Міжнародному соціалістичному конгресі в 1914 р. згадувалось про газету, яка «призначалася для пропаганди серед матросів торговельного флоту» [483, т.2, с.464]. Всього вийшло друком п'ять її номерів. На шпальтах видання друкувалися заклики моряків до об'єднання та страйку, наводився огляд революційного руху в імперії від часів повстання декабристів тощо.

Поширити на судноробітників Півдня України свій вплив, виступити в ролі захисників матроських інтересів в той час намагалися і більшовики. Наприкінці березня 1909 р. члени одеського комітету РСДРП, більшовики М.Коган та М. Лашевич, підготували листівку «До судових команд і робітників порту». Остання, змальовуючи тяжке економічне становище моряків, свавілля судовласників, коли «особа людини перетворюється в ганчірку, яку в кожную хвилину, за бажанням можна викинути на берег», наголошувала, що «не клопотаннями і вірнопідданими почуттями можна покращити своє становище» і закликала матросів до об'єднання в профспілку з метою «дати відсіч капіталістам та уряду» [3, арк.19]. Як доповідала охоронка, ця листівка в кількості 600 примірників була поширена серед команд пароплавів РТПіТ.

Одеське охоронне відділення також звертало увагу Департаменту поліції на «вперте наполягання соціал-демократичної організації до проведення частих сходок з агітаційною метою серед моряків» [3, арк.260 зв.]. Функції головуєчого на зборах в одеському порту постійно виконував М.Коган. Відповідно це дало підстави органам політичної поліції констатувати, що «судновими командами керує партія соціал-демократів, яка пропагує об'єднання та згуртування моряків...» [130, арк.37]. В свою чергу на конференції РСДРП, яка відбулася в Одесі в червні 1909р., констатувалося, що міський «комітет брав активну участь у влаштуванні портової реєстрації, число членів якої досягло 200» [162, арк.2 зв.]. Першого травня 1909 р. соціал-демократи поширили серед моряків відозву ЦК РСДРП «1-е травня», яка закликала вести боротьбу за скликання Установчих зборів та демократичну республіку [54, арк.2].

З свого боку анархісти, які не втрачали надії як і в 1906 р. повести за собою команди, переконували моряків у безплідності мирного страйку і закликали до економічного терору. В квітні 1909 р. матрос Ф.Петрученя підготував та поширив серед матросів листівку «Товариші моряки і портові робітники». В ній відзначалося: «Ми, анархісти Півдня, які завжди стояли на сторожі інтересів робітництва, будемо змитати усе, що стоїть на шляху до волі... Нікого не жаліючи з наших ворогів, ми також не будемо жаліти і їхнє майно... Запасайтесь зброєю, динамітом,

піроксиліном... Хай живе «Реєстрація!» [53, арк.189 зв.]. Можливо, під впливом цієї агітації частина моряків наголосила, що «на мирний страйк не згодна, що страйкувати вони будуть лише тоді, коли будуть озброєні..., коли в них буде впевненість, що на терор адміністрації і поліції вони зможуть дати таку ж відповідь» [219, с.278]. Проте більшість судноробітників віддавали перевагу більш поміркованим засобам боротьби.

В зв'язку із цим треба звернути увагу на відкрито неприязне ставлення різних соціалістичних партій один до одного, намагання перешкодити агітації своїх політичних конкурентів у середовищі судноробітників. Наприклад, у своєму друкованому органі газеті «Буревестник» анархісти скаржилися, що «соціал-демократи таємно від них зібрали на баржі збори, які повинні були оголосити страйк» [229, №18].

Однак на початку липня 1909 р. охоронка заарештувала провід нелегальної матроської організації, зокрема більшовиків Лашевича і Когана. Було затримано і секретаря одеського комітету РСДРП О.М. Богуцьку, яка «була взята під нагляд внаслідок тісних зв'язків з керівниками «Реєстрації» [3, арк.267зв.]. У зв'язку із цим діяльність соціалістичних угруповань у торговельному флоті басейну на деякий час завмерла. Як відзначав у липні 1909 р. часопис анархістів, останні арешти «вкрай ускладнили доступ у порт і заважають поновити нашу роботу» [229, №18]. Це ж стосувалося і соціал-демократів.

Єдиною можливістю для соціалістів і надалі провадити серед моряків комерційних суден революційну пропаганду залишалось використання можливостей, які надавало відвідування російськими пароплавами закордонних портів і, в першу чергу, Олександрії та Константинополя. Саме звідси деякі моряки в 1909-1910рр. продовжували транспортувати в межі імперії зброю та нелегальну літературу. Так, матрос П.Софійчук, за повідомленням охоронки, в 1910 р. нелегальним шляхом провозив есерівські видання – «Знамя труда» та «За народ» [63, арк.145]. Ф.Костенко на пароплаві «Моряк» в тому ж році доставляв з Галаца зброю та набой [6, арк.6].

Революційна пропаганда знов активізується серед судноробітників влітку 1911 р. Якраз у цей час соціалістичні організації Одеси, користуючись погіршенням економічного становища моряків, посилили агітаційну діяльність, закликаючи команди до загального виступу. Особливою активністю в цей період відзначалися більшовики. Так, за свідченням царської агентури, член РСДРП В. Шапошніков був «організатором соціал-демократів і мав великі зв'язки з моряками, якими він і керував» [7, арк.111 зв.]. Крім того, на запрошення останнього в Одесу з Петербургу прибув більшовик С.Малишев, який вже вів революційну діяльність у торговельному флоті Чорного моря в 1903 р. [167, арк.12] Ввійшовши до складу місцевого комітету РСДРП, він активно включився до роботи в порту. Відвідував збори команд, займався революційною агітацією, влаштовував мітинги. З початком страйку в серпні 1911 р. соціал-демократи Шапошніков та Малишев увійшли до складу страйкому, намагаючись надати виступу моряків політичного характеру.

Пік активності ліворадикальних угруповань Російської імперії в середовищі моряків припадає на 1912-1913 рр., коли в Константинополі виникає Закордонний Центр нелегальної Спільки чорноморців. Спочатку найбільш активно, використовуючи свою чисельну перевагу в складі Закордонного Центру, серед команд комерційних суден діяли есери. Справа в тому, що в складі Закордонної делегації ЦК ПСР тоді відокремилася група керівників – М.Д. Авксент'єв, С.М. Слетов, Б.Лебедев (Воронов), які вважали за потрібне припинити бойову діяльність та стати до роботи у всіляких професійних, науково-освітницьких та інших організаціях. Виходячи з подібних тактичних настанов, есерівське керівництво, що діяло в Парижі, активно підтримало ідею створення нелегальної профспільки моряків. Невипадково, що відозва із закликом судноробітників Азово-Чорноморського басейну до єднання була надрукована на шпальтах центрального органу есерів газети «Знамя труда» [234, № 39].

ЦК соціалістів-революціонерів навіть призначив свого представника в Ініціативну групу морського союзу, яким став Ш.Натадзе. Проводячи партійну роботу серед моряків, вони сподівалися привернути на свій бік політичні симпатії цього загону робітничого класу України, використати матросів закордонного плавання

для транспортування своєї друкованої продукції. Як в зв'язку з цим відзначав український дослідник В.І. Корольов: «Розуміючи, що у політичні партії останні (моряки. – О.Ш.) йшли явно неохоче, соціалісти вирішили використати «дах» профспілки для поширення своєї ідеології. В результаті виникла робітнича організація з «революційною підкладкою» [411, с.31].

Зустрічаючись з членами команд на березі або в пароплавних кубриках, есери, члени проводу Спілки, займалися організаційною роботою, виступали перед судноробітниками з численними доповідями. З свого боку, Закордонна делегація ЦК партії есерів регулярно постачала свої видання матроській організації. З квітня 1912 р. до Константинополя надходила «для поширення серед моряків» тисяча примірників часопису «За народ», який в Лондоні видавав відомий народо-волець, один з керівників «Фонду Вільної російської преси» Ф.Волховський. Як відзначав О.Яковлев, останній «із самого початку надавав нам як найповніше сприяння та моральну підтримку» [226]. Одночасно на шпальтах «Моряка» друкувалися виступи та статті провідних діячів партії, зокрема Б.Лебедева. Завдяки цьому серед команд деяких суден, що належали Руському товариству – «Принцеса Евгения Ольденбургская», «Чихачов», «Королева Ольга», виникають групи матросів, які «за своїми переконаннями належали до соціалістів-революціонерів».

З весни 1912 р., за дорученням ЦК есерів, питаннями агітації серед моряків, які відвідували болгарський порт Варну, займався Є.Волков. Отримуючи з Парижу партійну літературу, він поширював її серед екіпажів суден, які прибували з Росії, вів революційну пропаганду. Зокрема влаштовував збори з моряками, пояснював події політичного життя на батьківщині. Як повідомляла агентура царизму з Болгарії, Волков «діяльно поширював ідеї Спілки серед команд пароплавів, які приходили до Варни, передавав літературу, збирав кошти» [65, арк.141 зв.].

За допомогою моряків членів Спілки, есерівська література регулярно надходила до Російської імперії. Так, газета «Знамя труда» та журнал «За народ» систематично транспортувалися в миколаївський порт на судні «Император Николай II». До Одеси ж її везли на пароплаві Російсько-Дунайського товариства «Русь». Зауважимо, що провід соціалістів-революціонерів і надалі приділяв значну увагу

своїм зв'язкам із Спілкою моряків. Недаремно в 1914 р. на засіданні соціалістичного конгресу у Відні відзначалась діяльність партії в «організації моряків чорноморського каботажного флоту» [483, т.2, с.466].

Треба також зазначити, що есери, члени Закордонного Центру матроської організації, всупереч поглядам свого партійного керівництва, вважали за необхідне готувати моряків «силою зброї повалити поліцейське гноблення». Для цього вони пропонували судноробітникам запасати зброю, створювати на кожному пароплаві бойові групи. Особливо радикальні погляди були притаманні О.Мгеброву і Д.Єдиткіну які, зустрічаючись з матросами, закликали команди до терору. Так, вони переконували членів Спілки в необхідності провести страйк, не виключаючи «бойових виступів», а якщо судновласники не виконають протягом трьох тижнів вимог, вбити директора РТШТ А.Тимрота [76, арк.144 зв.]. Пропаганду подібних поглядів Мгебров вів також на сторінках матроської газети. Зокрема, в шостому числі «Моряка» він надрукував статтю під назвою «Так було», де містився заклик до команд торговельного флоту вдатися до здійснення терористичних актів.

Пропаганду серед членів Спілки моряків в 1912 р. вели і представники анархістів. Так, невеличка група анархістів-комуністів у складі 10 осіб під приводом кочегара пароплава «Мечта» О.Лаврушіна, діяла в одеському порту [60, арк.65]. Час від часу статті за підписом цього анархіста також друкувалися на шпальтах «Моряка». В них він закликав судноробітників до терору, влаштування підпалів та підриву пароплавів. Серед членів Спілки Лаврушін намагався створити бойовий загін. З цією метою один з кочегарів пароплава «Болгария» транспортував за кордону до Одеси револьвери та набої [87, арк.1].

Декілька анархістів вели агітацію серед команд комерційних суден і в закордонних портах. Як повідомляла агентура Департаменту поліції, в минулому студент Московського університету О.Мирський (Терський), що мешкав в Олександрії, вів анархістську пропаганду серед моряків, пропонуючи їм переходити до терору, здійснювати експропріації, поповнюючи кошти своєї організації шляхом грабунків пароплавних кас [86, арк.5]. Влітку 1912 р. Мирський поширював серед команд суден, що прибули з Росії, написані від руки листівки, в яких містився за-

клик: «Згуртуватися і діяти за програмою анархістів». У Константинополі агітацію серед матросів вів анархіст М.Окунєв, який закликав спрямувати всі зусилля на збройну боротьбу з царизмом, а не витратити кошти на видання «даремної» газети «Моряк». Врешті-решт, анархістам вдалося охопити своїм впливом деяку частину моряків, членів Спілки. Так, екіпажі суден «Афон» та «Царица» висловилися «щодо необхідності експропріації кас шляхом здійснення нападів на пароплави» [85, арк.10]. Як підкреслював в листі з Константинополя М.Адамович, «місцеві анархісти мають одностайність серед команд» [61, арк.115 зв.].

Але особливо значний вплив на діяльність Спілки чорноморців справляли представники РСДРП. В 1912-1913 рр. зв'язок із організацією судноробітників базейну підтримували такі відомі постаті в соціал-демократичному русі Російської імперії як Л.Д. Троцький, В.Г. Чичерін, Г.О. Алексинський, О.О. Іоффе та інші. Це вже само по собі було своєрідним визнанням сили та впливовості матроського співтовариства. Як згадував пізніше його секретар Яковлев: «Нас знали багато хто з генералів партії» [226].

Найбільш тісні контакти у Закордонного Центра існували в 1912 р. з меншовицьким Організаційним комітетом (ОК) РСДРП у Відні та редакцією газети «Правда», яку в тому ж місті видавав Троцький. Слід згадати, що перед своєю поїздкою до Константинополя Адамович зустрічався у Відні з Л.Д. Троцьким та О.О. Іоффе, до яких звернувся з проханням надати допомогу в справі видання друкованого органу Спілки моряків. Як пізніше відзначав Адамович, «сприяння було обіцяно, але сама справа (створення нелегальної профспілки в комерційному флоті. – О.Ш.), яку я розпочинав, зустрічала великий скептицизм» [211, с.8].

Проте надалі провідні діячі РСДРП (йдеться головним чином про меншовиків) змінили своє ставлення до організації судноробітників. Той же Троцький, з часом усвідомивши силу новоутвореної Спілки, в листі до Адамовича підкреслював: «Бачу, що це серйозне ділове починання» [65, арк.170 зв.]. В автобіографічному творі «Моє життя», зупиняючись на своїй діяльності в еміграції в роки нового революційного піднесення, Л.Троцький, зокрема відзначав, що у той час він

знаходився «в тісному зв'язку з нелегальною Спілкою чорноморських моряків, якій допомагав видавати їхній орган» [224, с.216].

Дійсно, з часом Організаційний комітет меншовиків та редакція «Правды» почали тісно взаємодіяти з Центром матроської організації в Константинополі, намагаючись, таким чином, охопити своїм впливом досить значну групу робітництва України. Перш за все, за допомогою Троцького в деяких європейських країнах серед політичних емігрантів з Російської імперії були створені групи сприяння газеті «Моряк». Останні збирали кошти на видання, поширювали газету в емігрантських колах. Як згадував О.Яковлев, Троцький і сам «неодноразово для підтримання сил, надсилав нам гроші» [226].

Прагнучи до популяризації організації моряків, редакція віденської «Правды» в декількох числах газети друкувала матеріали, присвячені Спілці чорноморців. Так, інформація щодо її виникнення, містилася в двадцять першому числі «Правды». В №24 була вміщена стаття «Матроси Чорного моря», де надавалася висока оцінка матроської організації, відзначалося, що вона є «піонером нової доби творчості робітничих мас на Півдні» [256, 14 марта].

В наступному числі «Правды» було надруковано матеріал, що підготував Троцький, і який дістав назву «Об'єднані чорноморці та їхній «Моряк». У ньому автор, висвітлюючи діяльність товариства судноробітників, наполягав: «Ми маємо наочне починання, яке будується на непорушному фундаменті «моряцько»-пролетарської організації...» [256, 23 апр.]. В тому ж числі газети вищезгаданій тематиці була присвячена стаття секретаря Закордонного Центру О.Яковлева – «Навкруги Чорного моря», яка повідомляла про поїздку останнього портовими містами чорноморського узбережжя, його контакти з командами комерційних суден внутрішніх ліній.

Значну підтримку редакція «Правды» та ОК РСДРП надавали в справі видання літератури товариства чорноморських моряків. Перша спроба подібного співробітництва мала місце ще в лютому 1912 р., коли керівництво Спілки звернулося до Троцького з проханням надрукувати друге число «Моряка». Так, у листі від 17 лютого О.Яковлев повідомляв Троцького, що йому відправлені рукописи

статей і наполягав на якнайшвидшому надрукуванні [172, арк.2]. Опісля у Відні також вийшли друком третє, четверте та п'яте числа «Моряка». Крім того в друкарні віденської «Правды» були надруковані першотравнева прокламація, яку підготував М.Адамович та адресовані судноробітникам анкети щодо можливості розпочати страйк у торговельному флоті.

Л.Д. Троцький та секретар Організаційного комітету С.Семковський сприяли Спілці моряків і в питаннях поширення її газети. Так, ОК РСДРП взяв на себе частину витрат на транспортування літератури чорноморців. Безпосередньо ділові стосунки з редакцією «Моряка» підтримував з цього приводу Іоффе. Саме він визначав час відправки літератури, давав адреси, «встановлював зв'язки на користь «Моряка» з австрійцями та німцями» [59, арк.7 зв.]. За його допомогою газета матроської організації розсилалася до груп сприяння РСДРП в Європі, відправлялася нелегальним шляхом до Російської імперії через австро-угорський кордон.

Одночасно редакція віденської «Правды» використовувала свої стосунки з моряками торговельного флоту для поширення власної літератури, доставки її на пароплавах закордонного плавання в міста чорноморського узбережжя. Пропозиції щодо цього надходили і від проводу Спілки моряків. Так, ще в лютому 1912 р. Яковлев писав до Відня: «Ми маємо можливість доставляти літературу... Вся література може йти від нас у трьох напрямках: через Одесу, Батум і Севастополь. Перша лінія найзручніша і може служити для масового транспорту» [172, арк.4]. Відповідно протягом весни 1912 р. в Константинополь від О.Іоффе, для подальшого транспортування в межі Росії надійшло 300 примірників двадцять третього числа «Правды», 300 примірників «Известий Организационного комитета РСДРП» та 500 примірників №24 «Правды» [59, арк.9 зв.].

Співробітництву в цьому питанні із матроською Спілкою редакція «Правды» приділяла неабияке значення. Так, у листі до Закордонного Центру в травні 1912 р. Троцький прохав якнайшвидше відправити вантаж соціал-демократичних видань у Севастополь, підкреслюючи, що саме цим «ви зробите колосальну послугу, бо вона (література. – О.Ш.) звідти проміннями піде в усі кінці» [62, арк.93]. Через декілька днів в наступному листі Л.Троцький закликав Адамовича подвоїти

зусилля щодо доставки «Правды» в межі імперії. «Робіть для транспорту все що можливе», – наполягав він. Одночасно Троцький вимагав, щоб Закордонний Центр надавав йому повну інформацію відносно результатів відправки до Росії друкованої продукції соціал-демократів: «Наполягайте, щоб ті, хто поширює нашу літературу, давали відомості куди, скільки дійшло, як ставляться читачі, чого вимагають», – писав він [247, 25 апр.].

Реагуючи на ці прохання, Яковлев регулярно інформував Відень про те, які видання РСДРП були доставлені в те чи інше місце. Виходячи з цього листування можна зробити висновок, що саме за допомогою моряків комерційних суден ба-сейну сотні примірників нелегальних видань соціалістичного напрямку були в той час транспортовані до Одеси, Севастополя, Маріуполя та Миколаїва. Так, тільки на початку травня 1912 р. в Севастополь було відправлено «Правды» №22 – 200 примірників, №23 – 200, №24 – 360, Першотравневої прокламації РСДРП – 750, повідомлень про конференцію РСДРП – 10, листівок РСДРП із статтею Троцького «Свобода коаліцій» – 25, його ж «Озброєння народу» – 100, а також відозви «До усіх членів партії» – ще 100 примірників [172, арк.146].

Дещо пізніше торгівельні моряки таємно привезли до Маріуполя 100 примі-рників прокламації «Озброєння народу», стільки ж першотравневого листка, 50 примірників газети «Правда» №24 тощо. Активне співробітництво Закордонного Центру Спілки моряків і російських соціал-демократів тривало і в наступний пе-ріод. В листі до Адамовича, в червні 1912 р., Л.Троцький відзначав: «Ми перекон-ливо прохаємо не забувати про транспорт «Правды». З свого боку ми й надалі го-тові надавати Вам всебічне сприяння» [62, арк.105].

ОК РСДРП та редакція «Правды» намагалися також здійснювати ідейно-теоретичне керівництво діяльністю Спілки моряків. Листуючись із Адамовичем, Троцький обговорював питання стратегії і тактики матроської організації, давав вказівки, висловлював критичні зауваження, радив як найліпше вести агітацію се-ред команд комерційних суден. Так, він наполягав, щоб керівництво Спілки від-мовилося від гасла «нейтралітету профспілок», якого вважали за необхідне до-тримуватися члени Закордонного Центру. «Аполітизм профспілок є, з моєї точки

зору, шкідлива утопія», – зазначав Л.Троцький. Він же пропонував Адамовичу «створити штаб свідомих передових моряків, соціал-демократів, які б склали становий хребет спілки» [59, арк.19]. Подібні рекомендації керівництву матроської організації надавав і секретар ОК РСДРП С.Ю. Семковський. На думку останнього, соціал-демократи, члени Спілки моряків, повинні були оформити свій зв'язок із партією, визначитися в ставленні до політичних питань, які стояли перед РСДРП. «Сподіваюся, – писав з цього приводу Семковський, – що більш тісний зв'язок цих елементів з партією благодійно відіб'ється на їхній роботі в Спілці» [62, арк.93].

Л.Д. Троцький та його прибічники у Відні намагалися сформувати в бажаному для себе вигляді і політичне обличчя організації чорноморських моряків. Для цього Закордонному Центру, для розповсюдження серед команд, постачалася соціал-демократична література тільки певного напрямку. Перш за все це були та ж «Правда» (Віденська), «Голос социал-демократа», «Вестник ОК РСДРП» та інші видання меншовицького забарвлення. Але це далеко не завжди співпадало з бажаннями суднових команд, які, за словами Адамовича, прохали надсилати їм літературу й інших політичних течій.

Так, у листі до Троцького 4 травня 1912 р. голова Спілки моряків підкреслював, що «до того часу з партійної літератури ми мали лише одну «Правду». Бажано б мати і ще дещо». Через місяць, в іншому листі до Відня, він повторив своє прохання. «З Росії до нас звертаються (маються на увазі команди пароплавів, що здійснювали внутрішні рейси. – О.Ш.) щодо пересилання літератури інших течій, перш за все прохають «Впередівську» літературу», – писав Адамович [172, арк.58]. Проте ці звернення зустріли у Відні цілком негативну реакцію. В своїй відповіді Троцький з неприхованим роздратуванням писав: «Ми надсилаємо Вам усе, крім літератури лєнінців». Останню ж, як досить в'їдливо відзначав він, «поширювати не наважуємося з міркувань санітарного характеру, тим паче, що погода спекотна» [148, арк.335 зв.].

Той же Троцький активно втручався і в безпосередню роботу редакції «Моряка», пошук матеріалів для газети, неодноразово пропонуючи Адамовичу надру-

кувати ту або іншу статтю. Так, вважаючи що редакція «Моряка» до політичних питань «ставиться поки занадто обережно», Троцький у листах до Закордонного Центру наполягав на необхідності залучити моряків торговельного флоту в коло політичних проблем. Зокрема, в одному з листів до М.Адамовича, він підкреслював, що «для п'ятого числа (газети «Моряк». – О.Ш.) треба б вам, на мій погляд, дати передову статтю щодо розстрілу ленських робітників» [247, 25 апр.]. В іншому – піддав критиці Першотравневу прокламацію, яка була підготовлена редакцією «Моряка». «Що ж це ви жодного з першотравневих гасел не згадуєте: ані 8-годинного робочого дня, ані братерства народів, ані міліції?» – незадоволено запитував Троцький*. Разом з тим редактор віденської «Правды» вважав, що партійні питання не повинні були затушовувати професійний бік друкованого органу матроської Спілки. «Як організаційний керівний центр «Моряк» повинен висловитися і дати керівну лінію з цілої низки питань що наболіли й саме питань «побути», питань повсякденності», – підкреслював він [172, арк.12].

Активній критиці в своїх листах Троцькій піддав матеріали «Моряка», що були підготовлені представниками партії есерів у Закордонному Центрі і які на сторінках газети пропагували терористичні засоби боротьби з царським режимом. Так, у листі до Адамовича від 1 червня 1912 р. він назвав «революційною дешевизною, яка кличе до терору», вищезгадану статтю О.Мгеброва – «Так було». Докладно пояснюючи шкоду подібних публікацій, Троцький докоряв Адамовичу: «Ви цією статтею просто розбещуєте свідомість Ваших моряків. Терористичне надлюдство – це експлуатація отих самих рабських кріпацьких почуттів, на яких тримається віра в бога і царя. Царя по шапці, а герой з бомбою на його місце» [62, арк.95]. Визнаючи складність становища представників РСДРП у Закордонному Центрі, які були вимушені враховувати інтереси есерів, що входили до керівницт-

Примітка. «Малосоціалістичною» находили газету «Моряк» й інші соціал-демократи, зокрема на це в листі до М.Адамовича звертали увагу члени Давоської групи сприяння РСДРП [17, арк.248 зв.].

ва Спілки, Троцький підкреслював, що «є питання, де поступки неможливі і таке питання – терор».

У той же час, закликаючи Адамовича до «боротьби з анархістськими засобами», він наполягав на необхідності «обережного ставлення до партійного патріотизму» матросів, які належали до партії есерів, звертав увагу на неприпустимість розколу в лавах організації торговельних моряків за партійною ознакою. «З робітниками соціалістами-революціонерами, які провадять класову роботу, ми повинні згуртовуватися насправді», – відзначав він в липні 1912 р. [65, арк.175].

Контакти представників керівництва РСДРП у Відні з Спілкою моряків, не лишилися поза увагою закордонної агентури царизму. Як повідомляло Департамент поліції севастопольське охоронне відділення: «Головним натхненником ініціативної групи чорноморських моряків є редакція газети «Правда», що друкується у Відні, і яка постачає нелегальну літературу означеній організації» [142, арк.28]. Водночас представники каральних органів царату зазначали, що «Бронштейн (Л.Д. Троцький. – О.Ш.) та Семковський посилювали значення маловідомої до цього часу організації... Дивилися на Спілку чорноморських моряків як на дітище с.-д. партії... Намагалися втягнути моряків у загальнопартійну роботу» [148, арк.362 зв.].

В зв'язку з цим слід згадати намагання соціал-демократів залучити представника Спілки чорноморських моряків до роботи об'єднавчої конференції РСДРП, проведення якої було заплановано на серпень 1912 р. Так, ще в березні Троцький звернувся з запитанням до членів Закордонного Центру: «Чи вважаєте ви бажаним, щоб соціал-демократичні елементи Вашої організації в особі свого делегата були присутні на загальнопартійній конференції?» [59, арк.19]. А вже 16 травня голові матроської Спілки, надійшло офіційне запрошення від Організаційного комітету з підготовки вищезгаданого форуму РСДРП.

Проблема можливої поїздки представника Спілки чорноморців на конференцію до Відня спочатку обговорювалося на рівні суднових команд. Саме з таким питанням Закордонний Центр звернувся до судноробітників басейну в своєму 6-му циркулярному листі. Відповіді надійшли від екіпажів дев'яти пароплавів. У

кожному з них мова йшла про бажаність означеної поїздки. Остаточне рішення було прийняте на загальних зборах Закордонного Центру, які відбулися в Константинополі за участю матросів пароплавів «Князь Потемкин», «Великий князь Александр», «Великая княжна Ксения» і «Евфрат». Більшістю голосів присутніх делегатом у Відень було обрано М.Адамовича [65, арк.158].

Отримавши незабаром мандат делегата конференції, Адамович репрезентував там 50 моряків, членів Спілки, які вважали себе соціал-демократами. Виступаючи на цьому зібранні, Адамович, зокрема, підкреслив, що «зерно посіяне в революційну добу не згубили морози реакції», що «моряки цілком підготовлені як для економічного, так і для політичного руху» [65, арк.159]. В той же час, здається важливим відзначити, що з боку Адамовича на конференції була дана відсіч намаганням втягнути організацію моряків у коло суто партійних проблем. Так, Адамович звернув увагу присутніх, що Спілка чорноморців це безпартійна організація, яка не має намірів приєднуватися до РСДРП.

Проте це не завадило закордонним осередкам соціал-демократів і надалі займатися соціалістичною пропагандою серед моряків басейну. За вказівкою секретаря Центрального бюро закордонних груп (ЦБЗГ) РСДРП в Парижі В.Чичеріна, агітацію серед команд торговельних суден з Росії в порту Марселя восени 1912 р. почав вести меншовик Наум Гік. З'являючись на пароплави під виглядом дрібного торговця, Н.Гік встановлював зв'язки з моряками, давав їм читати газету «Моряк», передавав для транспортування до Росії політичну літературу. Як згадував пізніше сам Н.Гік: «Я визначив своїм завданням не обмежуватися суто професійною роботою, а й зупиняти увагу моряків на політичних питаннях» [211, с.222].

Наприкінці 1912 р. в листі до Адамовича Н. Гік повідомляв, що на судах «Комета», «Великороссия» та «Мария Регир» він «прочитав декілька рефератів з питань руху робітників у Росії, професійних спілок та щодо майбутнього страйку моряків» [62, арк.151]. На початку 1913 р. Н.Гік влаштував серед команд пароплавів «Надежда», «Новороссия», «Комета» і «Россия» неофіційну конференцію. На цьому зібранні він та соціал-демократ М.Л. Вельтман виступили перед моря-

ками із рефератами з політичної економії, аграрного питання та політичного становища в Російській імперії. В співбесідах брали участь і судноробітники. «Серед цілої низки політичних питань, – згадував Н.Гік, – ми зупинилися на Ленських подіях, Державній думі, значенні революції і т.п.» [211, с.231]. Вже пізніше на судовому процесі Спілки чорноморських моряків відзначалася активність Н.Гіка щодо розпропагування судноробітників. Так, у слідчій справі наголошувалося, що останній «грав видатну роль у названій організації, невтомно відвідуючи пароплави» [63, арк.19 зв.].

Все це сприяло залученню частини судноробітників у коло політичних проблем, поширенню, в першу чергу, серед машинних команд радикальних поглядів. В одному з листів до В.Г. Чичеріна в Париж, Н.Гік підкреслював, що серед моряків відчувається потреба в революційній літературі. «У великій кількості поширюється «Луч», на який моряки пожертвували 24 франка», – зазначав він [62, арк.154]. Також на прохання команд суден, що заходили до марсельського порту, з Парижу було доставлено декілька примірників програми РСДРП.

Соціалістичні видання моряки-чорноморці отримували і в портах Великої Британії. Закордонна агентура Департаменту поліції в листопаді 1912 р. повідомляла: «В Гулле отримують соціал-демократичну літературу і поширюють серед команд пароплавів» [141, арк.5]. Опікувався цією справою боцман проплаву «Інженер Авдаков», член РСДРП, І.Ф. Іващенко. Під час обшуку в нього були знайдені меншовицькі видання, зокрема «Голос социал-демократа», а також декілька примірників газети «Моряк».

Треба згадати, що певні відносини з нелегальною організацією чорноморців у той час підтримували і представники українських соціалістичних партій, зокрема «Спілки». Контакти Адамовича з Українським соціал-демократичним союзом було налагоджено через секретаря краківського товариства допомоги політкаторжанам та засланим влітку 1912 р. За сприянням М. Меленевського Закордонний Центр хотів «встановити зв'язок із річковиками Дніпра, Бугу та Дністра». Як згадував Є.Волков, керівники «Спілки» «обіцяли підшукати для Центра людину, яка б підходила для... організаційної роботи на Дніпрі» [211, с.80]. В результаті вже з

липня 1912 р. від команд пароплавів Дніпровської лінії в Константинополь почали надходити досить значні суми членських внесків. Крім того в середовищі моряків басейну поширюється і література українських соціал-демократів. За повідомленням жандармів, влітку 1912 р. під час трусу на пароплаві «Иерусалим», у виборного від палубної команди міщанина Дніпровського повіту Таврійської губернії О.Чернишова знайшли два примірники брошури «Економія», яка була видана Волинським та Подільським комітетами партії «Спілка» [31, арк.260].

Отже, в 1912 р. серед членів товариства моряків, завдяки агітаційній роботі, яку провадили представники вкрай лівих угруповань, виникли нечисельні групи судноробітників, які дотримувалися анархістських, есерівських або соціал-демократичних поглядів. Водночас помітно посилилася політизація частини моряків торговельного флоту, які все більш виявляли інтерес до революційних подій на батьківщині, цікавилися соціалістичними виданнями. Про це свідчить і факт транспортування судноробітниками в межі Російської імперії протягом 1912 р. трьох тисяч примірників соціал-демократичної літератури [171, арк.3 зв.].

Найбільш розпропаговані матроси, члени Спілки намагалися навіть самостійно вести агітацію серед робітників та селян. Так, кочегар Ф.Лисенко з пароплава РТПіТ «Лазарев», під час стоянки в Константинополі в травні 1912 р., звернувся до проводу організації «з проханням дати йому нелегальну літературу для поширення на селі, куди він їхав на свята» [29, арк.7]. В свою чергу кочегар «Королевы Ольги», виходець з Полтавщини П.Бенько, відправив листа керівникам Закордонного Центру, де висловився «за необхідність посилення агітації серед моряків, яка підіймала б, а не глушила соціалізм у народі» [31, арк.262 зв.].

Разом з тим більшість членів матроської організації, особливо серед верхніх команд, продовжувала залишатися політично нейтральною або взагалі не бажала виходити за межі суто професійної роботи. Про це наочно свідчать результати анкетування, проведеного в 1912 р. серед суднових команд, які входили до Спілки чорноморських моряків, із питань вимог майбутнього страйку. Так, лише матроси наливного судна «Свет», до списку своїх претензій включили політичну вимогу – святкування Першого травня. Інші, як і в попередні роки, збиралися обмежитися

висуванням вимог суто економічного характеру [57, арк.41 зв.]. В 1913 р., за повідомленням полковника Заварзіна у Петербург, група моряків, членів Спілки, висловилися проти «проти оголошення страйку на день Першого травня, щоб йому не було надано політичного характеру» [36, арк.18].

В 1913 р. особливо тісні зв'язки із Закордонним Центром Спілки чорноморських моряків продовжували підтримувати соціал-демократи, зокрема секретар ЦБЗГ РСДРП В.Чичерін. Саме за його допомогою у ряді міст Франції – Парижі, Ніцці в цей період були створені групи сприяння Спілці. ЦБЗГ також вдалося до розповсюдження друкованого органу матроської Спілки. Газета «Моряк» почала з'являтися на зборах та рефератах, які влаштовувала російська соціал-демократія у Франції. Як відзначав в одному з листів до Адамовича В.Г. Чичерін: «ЦБЗГ виписало 70 примірників «Моряка» №12, розіслало їх по групам і вдалося до їхнього поширювання в Парижі. «Моряк» став новиною для паризької публіки» [247, 25 апр.].

Саме Чичерін порушив питання і щодо співробітництва в газеті провідних діячів російської соціал-демократії. На це, зокрема була отримана згода І. Майського. «Мартов не відмовляється інколи що-небудь написати», – відзначав Чичерін у листі до Олександрії [62, арк.330]. З іншого боку, Адамович прохав Чичеріна «взяти на себе турботи відносно видання низки легальних брошур, присвячених спеціально нашим морським справам та питанням» [62, арк.85]. Ділові стосунки з організацією моряків продовжував підтримувати і Закордонний секретаріат ОК РСДРП в особі його секретаря Семковського. Саме до нього навесні 1913 р. Адамович звернувся із проханням «надати сприяння в справі легалізації «Моряка» через соціал-демократичну фракцію в ІV Державній думі» [62, арк.58].

Звичайно, всі послуги з боку керівників російських радикальних партій надавалися Спілці моряків далеко не безкорисливо. Так, у відповідь за надану допомогу, Чичерін наполягав на сприянні з боку організації чорноморців у справі транспорту літератури до Росії. «Чи можливо скористатися Вашими зв'язками для масового розповсюдження «Луча»? – запитував він М.Адамовича в листі від 25 січня 1913 р. [62, арк.327]. В результаті з лютого 1913 р. на торговельних судах,

що здійснювали закордонні рейси, меншовицький «Луч» почав регулярно відправлятися до міст чорноморського узбережжя. У квітні 1913 р. С.Семковський надіслав Адамовичу 246 примірників Першотравневого листка РСДРП, з проханням «по можливості, переслати до Росії» [63, арк.92]. Пізніше Адамович визнавав, що зв'язки Спілки моряків з революційними організаціями багато в чому ґрунтувалися саме на обміні послуг. «Вони нам друкували нашу газету, вміщували там також свої статті». Наша організація «переправляла їхню літературу» [203, с.209].

Після вельми тривалої перерви, в 1913 р. поновили свою роботу серед моряків комерційного флоту басейну і прибічники Леніна. Так, в цей час одеські більшовики А.В. Трофімов та В.Ф. Степанек створили в порту серед матросів нечисельну групу. Питаннями роботи серед команд торговельних суден, які відвідували Константинополь, навесні 1913 р. цікавився М.І. Бухарін [17, арк.19].

Можливо внаслідок цього окремі члени судових команд почали порушувати питання щодо передплати на більшовицьку літературу. Так, члени екіпажу пароплава «Моряк» прийняли рішення про те, щоб виписати з Петербургу ленінську «Правду» [8, арк.142]. На прохання деяких моряків у Закордонний Центр Спілки в цей час також почала надходити більшовицька газета «Соціал-Демократ» [62, арк.297]. На підставі цих поодиноких фактів радянська історіографія, як зазначалася у першому розділі праці, зазвичай робила висновок щодо домінування прихильників В.І. Леніна в матроської організації.

Нам здається, що дійсну роль різних ліворадикальних течій і груп в організації торговельних моряків можна визначити, звернувши увагу на питання надання ними матеріальної підтримки чорноморцям. Зазначимо, що навесні 1913 р. матроська Спілка переживала значні фінансові труднощі, тому її голова звернувся за допомогою до керівних центрів російської політичної еміграції в Європі. В березні в листі до секретаря меншовицького ЦБЗГ РСДРП Адамович писав: «Ми звертаємося до всіх, кому близька пролетарська справа, до закордонних соціалістичних організацій, без різниці партій, фракцій та напрямків із проханням щодо матеріальної допомоги... З особливим проханням звертаємося ми до закордонних груп сприяння, не забути «Моряк» [171, арк.3].

З клопотанням щодо підтримки Адамович тоді звернувся і до лєнінцїв. Зокрема, в листї до О.М. Горького 10 березня 1913 р. голова Закордонного Центру прохав «тов. Пєшкова поклопотатися в центральній організації с.-д. більшовиків з приводу матеріальної підтримки з їхнього боку «Моряка». При цьому Адамович підкреслював: «Ми організація професійна, не партійна, але якщо оглянути всю нашу роботу, то можна побачити, що ми дуже добре оремо та удобрюємо підґрунтя для всіх політичних партій» [149, арк.318 зв.]. Ідентичного листа 22 березня 1913 р. М.Адамович відправив і просто до редакції центрального друкованого органу більшовиків, газети «Соціал-Демократ» [156, арк.43 зв.]. Однак відповіді від лєнінцїв на згадані звернення Закордонний Центр так і не дочекався*. Скоріш за все фракційні розбіжності в середовищі соціал-демократів, взаємне відчуження та конфронтація, що існували в соціалістичному русі Російської імперії, не дали можливості більшовикам підтримати професійну організацію, якою керували прибічники ліквідаторської платформи в РСДРП. Врешті-решт, допомога надійшла до Олександрії від груп сприяння «Моряку» у Франції, створених меншовиками, та від Г.О. Алексинського, який за повідомленням охоронки, «підтримав Спїлку чорноморських моряків грїшми, що були зібрані ним на цілі Спїлки за підпискою» [148, арк.362 зв.].

Слід відзначити, що опісля розгрому царизмом Закордонного Центру товариства чорноморцїв, представники російської політеміґрації вдалися до спроб відновити Спїлку, намагаючись знов-таки використати її можливості в своїх цілях. Так, на нараді в Антверпені влітку 1913 р., яка обговорювала питання поновлення діяльності матроської організації, брав участь голова Закордонного секретаріату РСДРП С. Семковський та член Закордонної делегації ЦК есерів Б. Лебедев. Саме останнього там було кооптовано до складу оновленої редакції газети «Моряк».

Примітка. У спогадах О. Яковлева, надрукованих у 1921 р., згадується, що М.Горький «вдався до спроби організувати збирання грошів для «Моряка» серед емігрантів» [226]. Подібне ж твердження міститься і в статті М.Язикова [607]. Але архівними документами ця інформація не підтверджується.

Надалі, протягом 1913-1914 рр., в Антверпені для членів організації моряків торговельного флоту працювали курси пропагандистів та агітаторів. Виступати з рефератами на них запрошувались такі відомі постаті у російському соціал-демократичному русі як А.В. Луначарський та О.М. Коллонтай [170, арк.2 зв.]. Все це, як і раніше, мало на меті перетворити членів команд комерційних суден на симпатиків ліворадикальної ідеології.

Єдиним надійним захистом проти цього було вирішення питань рівня життя моряків, їхнього економічного та правового становища. Про це свідчили і документи царської поліції. Так, ще в 1911 р. охоронка звертала увагу на той факт, що команди в Ространсі, «які не так експлуатуються як у Руському товаристві, вкрай неохоче слухають пропаганду» [57, арк.5]. В наступному році жандарми зробили такий же висновок щодо Добровольного флоту, де «завдяки кращим умовам служби, пропаганда прищеплювалася в значно менших розмірах» [19, арк.12].

Сумуючи наведені факти слід зазначити, якщо на Заході індустріальне суспільство з часом набувало все більшої соціальної та політичної стабільності, то в царській Росії процеси капіталістичної трансформації здійснювалися в умовах, коли прірва між владою та народними масами тільки зростала. Водночас поглиблювалося протистояння праці та представників капіталу, робітництва та підприємців України.

Високий рівень визиску команд з боку пароплавних товариств, свавілля судової адміністрації на початку ХХ ст. призвели до різкого загострення соціальних відносин в морському транспорті Чорного та Азовського морів. Проявами цього конфлікту було виникнення масового страйкового та професійного рухів у середовищі моряків. Саме страйки судові команди басейну розглядали як найбільш дійову форму захисту своїх професійних інтересів. В результаті протягом 1903-1911 рр. відбулася низка виступів, які переважно носили активний, наступальний характер. В той же час частіш за все вони не виходили за суто економічні рамки. Щодо складу учасників страйкового руху в морському транспорті басейну, то участь у ньому, головним чином, брали моряки великих судноплавних компаній – РТПіТ, Ространсу, Російсько-Дунайського товариств. Обумовило це більш

високий ступень визиску моряків, який існував у цих підприємствах, а також те, що судноробітники тут були більш згуртовані.

Найбільш активно у страйкову боротьбу включалися нижні пароплавні команди, в першу чергу кочегари, які, за словами сучасника, були «прихильниками більш рішучих засобів боротьби за свої права». Меншою мірою страйки у паровому флоті охоплювали палубних матросів. Причина полягала в тому, що саме серед верхніх команд більш всього було сезонних робітників, відхідників з села, які влаштовувалися на судна на короткий термін з метою якнайшвидше заробити хоч якісь гроші. Відповідно вони не були схильні брати участь у страйках. Останнє торкається і представників робітничої аристократії на пароплавах – боцманів і машиністів, економічне становище яких було помітно ліпшим, аніж у інших судноробітників. Водночас фактично осторонь більшості заворушень у морському транспорті басейну залишалися екіпажі вітрильних суден. Пояснення цього факту можна знайти зваживши на роз'єднаність їх умов праці. Крім того треба згадати, що у складі екіпажів вітрильників часто були родичі власників суден [127, арк. 15, 26, 31, 39, 48]. Це теж, можливо, утримувало команди від виступів.

Необхідно відзначити зростання організованості виступів моряків, створення ними для керівництва своєю боротьбою страйкових комітетів, а також той факт, що з часом структура вимог судноробітників значно ускладнюється. Серед них з'являлися такі, що свідчили про тяжіння моряків до самоорганізації та безпосередній участі у регулюванні питань найму на пароплави. Так, якщо під час страйків періоду 1903-1905 рр. на перший план висувалися претензії пов'язані із нормуванням робочого часу, збільшенням платні, то вже починаючи з 1906 р. основною вимогою завжди було створення власної професійної спілки. Це свідчило про визрівання судноробітників басейну для творення об'єднань, покликаних взяти на себе соціальний захист трудящих. Страйкарі також наполегливо домагалися участі виборних від команд у розв'язанні конфліктних ситуацій, які виникали в торговельному флоті.

Зрештою рішучою боротьбою моряки спромоглись дістати згоду уряду та пароплавних підприємств на утворення своєї організації. В складі як першої, так і

другої «Реєстрації суднових команд» брали участь тисячі судноробітників. Існують всі підстави, щоб тлумачити виникнення профспілок моряків, як ознаку зрілості цієї групи транспортного пролетаріату Півдня України.

В свою чергу, виходячи з досвіду західних країн, це повинно було привести до зменшення соціальної напруги в комерційному флоті басейну, налагодженні в цій галузі народного господарства цивілізованих відносин між працівниками та роботодавцями. Але так не сталося. Одним з важливих чинників, якій обумовив таке становище, був максималізм прагнень «Реєстрації», її намагання взяти під повний контроль процес влаштування моряків на пароплави. В результаті ця організація фактично відсторонила адміністрацію судноплавних товариств від регулювання питань найму та звільнення робітничої сили. Не дивно, що надалі, як відзначала тогочасна преса, «до спроб професійного об'єднання моряків адміністрація та центральна влада були особливо безпощадні» [241, 28 апр]. Таким чином, на діяльності професійних організацій моряків позначилася відсутність у пролетаріату України традицій західноєвропейського «тред-юніонізму», в цілому низький рівень політичної культури судноробітників.

Помітний відбиток в історії робітничого руху в Україні на початку ХХ ст. залишила нелегальна Спілка чорноморських моряків. В своїй діяльності вона далеко виходила за межі суто професійної роботи. Багато в чому це пояснювалося відсутністю в Російській імперії легальних нагод для існування профорганізації в торговельному флоті, неможливістю розв'язання законним шляхом тих побутових проблем з якими постійно стикалися судноробітники. Таким чином, самодержавство та підприємці своєю вкрай негнучкою політикою в робітничому питанні, постійними переслідуваннями організацій моряків завадили створенню відповідного підґрунтя для розвитку реформістських настроїв серед членів команд комерційного флоту, фактично власноруч підштовхували їх в обійми ліворадикальних партій та груп.

На початку ХХ ст. судноробітники Чорного та Азовського морів стали об'єктом активної діяльності з боку організацій різного політичного напрямку – від анархістів-комуністів до «Союзу руського народу», які намагалися поширити

за рахунок моряків торговельного флоту своє соціальне підгрунття. Ступінь їхнього впливу на команди не був постійним і з часом суттєво змінювався. Одночасно необхідно відзначити, що вплив ліберальних партій на судноробітників у цей період взагалі не простежується. Вкрай обмеженими були контакти із моряками комерційного флоту басейну і українських національних партій, зокрема діячів «Спілки». Отже, зрусифіковані судноробітники переважно були пасивними чи нейтральними щодо підтримки української справи.

Соціалістичні організації та групи досить впевнено грали на тих соціальних протиріччях, що існували в морському транспорті басейну і, таким чином, отримували собі нових прибічників. Останнє, в першу чергу, стосується меншовиків та есерів. Саме вони, як у період революції 1905-1907 рр., так і в наступні часи вели активну пропаганду своїх ідей у матроському середовищі, широко застосовуючи такі засоби діяльності, як виступи на зборах та мітингах матросів, відвідування пароплавів, поширення на суднах листівок і партійних газет, організація в портових містах гуртків моряків. Треба звернути увагу й на суттєву матеріальну підтримку, яку вони надавали морякам, сприяння у виданні їх літератури.

Згадані політичні партії брали також активну участь у діяльності «Реєстрації суднових команд» та Спілки чорноморських моряків, намагаючись ввести своїх представників до керівних органів, створюючи групи своїх прибічників серед матросів, намагалися керувати страйками судноробітників. Меншим чином відзначене стосується більшовиків. Представники цієї течії російської соціал-демократії домінували лише в нелегальній «Реєстрації», яка була створена в Одесі в 1909 р.

Наслідком пропаганди соціалістичних організацій було захоплення деякої частини судноробітників (перш за все йдеться про машинні команди) досить радикальними поглядами та формування в них конфронтаційного мислення, залучення матросів до участі в політичних виступах, актах економічного тероризму, до чого, зокрема закликали анархісти-синдикалісти.

Особливо ж активно моряків торговельного флоту використовували в справі транспортування з-за кордону у межі імперії нелегальної літератури. Саме зусил-

лями ліворадикальних організацій Чорне море в той час було перетворено на один з основних каналів постачання в Україну революційних видань. Головним чином це були газети РСДРП «Правда», «Звезда», «Голос социал-демократа», «Луч», а також видання есерів – «Знамя труда» та «За народ». В обвинувальному акті в справі Спілки чорноморських моряків згадувалося 42 назви соціалістичних газет та журналів, які матроси перевозили у причорноморські та приазовські міста.

Водночас треба відзначити, що більшість моряків сторонилася безпосередньої участі в діяльності політичних партій, вважала не припустимою політизацію професійних організацій у торговельному флоті. «Боротьба моряків не може завершитися перемогою на партійному ґрунті», – підкреслювалося в одній з постанов матроського комітету [75, арк.3].

Зрештою, чорно-біле бачення світу, яке намагалися прищепити морякам радикали, пропаганда ненависті до пануючих класів, керівництва пароплавних компаній не приносила із собою нічого доброго. Досягти за її допомогою позитивних результатів, побудувати саме на ній своє благополуччя, як засвідчила практика початку ХХ ст., судноробітникам ніколи не вдавалося. Отже, багато в чому саме зусиллями політичних партій та організацій соціалістичного спрямування й були закладені підвалини політичної нетерпимості і конфронтації в суспільстві, що згодом вкрай негативно відбилося на подальшій історичній долі України.

Матеріали та висновки цього розділу знайшли відображення в монографії «Моряки та політика», навчальному посібнику, а також у десяти статтях [576-581, 584; 587; 590; 594; 595; 600].

РОЗДІЛ I

СТАН НАУКОВОЇ РОЗРОБКИ ПРОБЛЕМИ ТА ЇЇ ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА

1.1. Історіографія проблеми

Дослідження історії в сучасній Україні відбувається під знаком повернення до історичної правди. В радянський період історичні події зазвичай розглядалися крізь ідеологічну призму в одновимірному ракурсі – реакційно-прогресивне, довільно випиналися одні явища і замовчувалися інші. Зараз в гуманітарному знанні відбувається зміна наукових парадигм. Науковці почали піддавати критичному аналізу методологічні підходи попереднього часу при дослідженні історії. Зокрема, це стосується питань щодо ступеня розвитку капіталізму в Російській імперії на початку ХХ ст., його специфіки, формування і діяльності підприємців та пролетаріату українських губерній в період становлення буржуазного суспільства.

Так, визнання царської Росії країною середнього рівня капіталістичного розвитку повторювалось в історичних працях радянського періоду як своєрідна аксіома. Відповідно у багатьох дослідженнях автори уходили від прискіпливого аналізу причин, які викликали настільки раннє утворення монополій в Російській імперії, своєрідності їх діяльності, констатуючи лише факт появи подібних об'єднань. В свою чергу зазвичай це трактувалося, як головний доказ на користь теорії стосовно виникнення в країні необхідних матеріальних передумов для соціалістичної революції.

Чимало недостатньо вивчених питань залишається і в історії буржуазії України, в тому числі це торкається процесів формування верстви підприємців, їхньої соціально-психологічної самобутності, особливостей соціального та етнічного складу. Теж саме можна відзначити і стосовно дослідження в історичній літературі пролетаріату Наддніпрянщини. Раніше переважно вивчалось робітництво крупних капіталістичних підприємств. Дослідники зверталися до процесів формування та виступів металургів, шахтарів, залізничників. Водночас порівняно мало приділялося уваги становленню інших прошарків пролетаріату українських губе-

рній. До того ж зазвичай це поєднувалось із недооцінкою фактору стихійності в робітничому русі, перебільшенням впливу на нього прибічників Леніна, розмаху класової боротьби робітників. Невипадково О.Оглоблин відзначав, що «проблема української буржуазії й українського пролетаріату... не втратила певних ознак дискусійності й дотепер» [472, с.51].

Згадані особливості вивчення в науковій літературі основних класів капіталістичного суспільства позначилися і на висвітленні в історіографії питань становлення прошарку підприємців та робітників-моряків Азово-Чорноморського басейну, специфіки їхньої поведінки в модернізаційних процесах кінця ХІХ – початку ХХ ст. Слід зазначити, що проблеми діяльності морського транспорту Чорного та Азовського морів, окремих пароплавних підприємств, взаємовідносини власників та судноробітників привертали увагу дослідників ще в дореволюційний час. Щоправда автори, які торкалися цієї тематики, здебільшого були не професійними істориками, а діячами, так або інакше причетними до комерційного судноплавства імперії. Звідси питання розвитку торговельного флоту басейну розглядалися в той період переважно у призмі їх фахових, професійних інтересів.

В другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. з'явилася низка праць, де висвітлювалось підприємництво у торговельному мореплаванні Півдня України [324; 383; 395; 434; 490; 528; 539; 566]. Зокрема, тогочасні автори наголошували на важливій ролі, яку морський транспорт грав у розвитку економіки країни. Так, Ю.Руммель в 1907 р. відзначав: «Торговельний флот являє собою, перш за все, самостійну галузь народної промисловості, яка живить та притягує до себе значні капітали..., торговельне мореплавання покликало до життя цілу низку інших виробництв» [527, с.6].

Одним з перших основні напрямки в розвитку комерційного флоту басейну на початку ХХ ст. намагався аналізувати Ю.Д. Філіпов. При цьому він використовував тогочасну офіційну статистику, інформацію, яке містило щорічне видання «Російський торговельний флот. Список суден». У своїх працях Філіпов визначив перепони, які існували на шляху до покращання функціонування морського транспорту, запропонував деякі заходи спрямовані на його вдосконалення [564; 565].

Питання, які торкалися особливостей діяльності пароплавних підприємств Півдня України і, в першу чергу РТПіТ (Руське товариство пароплавства і торгівлі), вивчалися К.А. Скальковським, С.І. Іловайським, Ю.В. Руммелем, М. Поггенполем, М.І. Казі. В деяких з цих досліджень автори використовували статутну та звітну документацію судноплавних компаній. Разом з тим, треба підкреслити, що тогочасні розвідки часто мали неприховано суб'єктивістський характер. В першу чергу це стосується праці К.Скальковського, а також анонімного видання «Істина про Руське товариство пароплавства і торгівлі», в яких можна побачити відверту апологетику діяльності РТПіТ [384; 539].

Протекціоністська політика царизму щодо розвитку цивільного флоту висвітлювалася Ю.В. Руммелем та Ю.Д. Філіповим [528, с.24, 32, 40; 565, с.130]. В згаданих працях зверталася увага на заходи уряду відносно підтримки вітчизняного комерційного судноплавства, намагання огородити його від іноземної конкуренції. Водночас автори наголошували на негативних наслідках втручання самодержавства в цю справу, зокрема створення царизмом державних пароплавних компаній. Так, Ю.Руммель підкреслював, що флот не розвивався швидкими темпами саме тому, що «в царині торговельного мореплавства, як і в багатьох інших, підприємцем часто був уряд. За таких умов,- наголошував він,- приватні підприємства, що тільки народжувалися, починаючи конкурувати з урядовими, опинялися відразу в несприятливому становищі стосовно скарбниці» [527, с.27].

Деякі тогочасні розвідки торкалися особливостей складу пролетаріату України, зокрема процесів становлення верстви судноробітників Півдня. При цьому увага зверталася на той факт, що багато хто з робітників ще остаточно не порвав зв'язки із землею, на значну кількість серед моряків комерційного флоту відхідників з села. Так, А.В. Погожев підкреслював, що тогочасний робітник є «у той же час і землероб, в усілякому разі, у переважній більшості випадків» [491, с.99]. В свою чергу представник Імператорського товариства судноплавства в нотатках кінця XIX ст. відзначав, що «в літні місяці, під час польових робіт, комерційні пароплави просто бідкують внаслідок неможливості знайти людей для судових команд» [269, №73, с.137].

Окремі аспекти питання формування прошарку працівників водного транспорту Півдня України порушували й українські громадсько-політичні діячі. Так, М. Порш, використовуючи матеріали перепису населення імперії 1897 р., звернувся до проблеми чисельності та складу (кількісного та національного) робітників «зайнятих на водяних комунікаціях українських губерній» [498, кн.ХІ, с.128, 137].

Поодинокі дослідники також студійовали питання становища судноробітників, а отже, намагалися встановити причини заворушень серед команд комерційних суден на початку ХХ ст. [312; 313; 395; 508]. Так, правового становища моряків торкався в своїй статті Л.Вардзелов. Він відзначав, що команди торговельного флоту тривалий час зустрічали «повне ігнорування їх, як працівників», що всі законопроекти, які розроблялися в цій царині царським урядом, «залишалися без руху» [326, с.114]. В свою чергу В.Я. Канель згадував важкі умови праці та побуту, високий рівень визиску судноробітників з боку пароплавних підприємств. Зокрема, він наголошував, що «судновласники звикли дивитись на працівників, як на робочу худобу», що вони «здійснюють свою підприємницьку політику, яка ґрунтується на мерзотній та безцеремонній експлуатації живої робочої сили» [396, с.6].

Дослідники звертали увагу і на значну шкоду, яку завдавали дії уряду та підприємців, спрямовані на недопущення об'єднання робітників імперії, жорстке придушення їх виступів [481, с.10]. Результатом такої політики і було загострення соціального конфлікту в морському транспорті басейну на початку ХХ ст. Зауважимо, що в той час на сторінках періодичних видань друкувалися матеріали, які по гарячим слідам висвітлювали страйковий та професійний рух у торговельному флоті Чорного та Азовського морів. В цьому плані перш за все треба згадати статтю П.Стрельського «Драма працівників моря», в якій автор приділив увагу створенню в 1905 р. матроської профспілки – «Реєстрації суднових команд», відзначивши, що ця подія «стала початком оригінального та значного організаційного руху в середовищі чорноморських моряків», що назва «Реєстрація» в той час «стала девізом боротьби» судноробітників [549, с.4]. Крім того Стрельський, а також В.Гриневиц, в своїх працях зупинялися на участі моряків торговельного фло-

ту в здійсненні терористичних актів в роки революції, «буремних спалахах класової ненависті» з боку судноробітників, намагалися з'ясувати їх коріння [549, с.28; 351, с.178].

Водночас дослідники відзначали максималізм поглядів страйкуючих, підкреслювали, що суднові команди в своїх вимогах часто не рахувалися з фінансовими можливостями компаній, питаннями економічної доцільності. Так, часопис «Русское судоходство» писав в 1906 р., що нові економічні вимоги моряків «були не під силу навіть великим пароплавним підприємствам Чорного моря» [433, с.107]. Згадували автори ліберального напрямку і налаштованість судноробітників не на досягнення певного компромісу в справі створення професійної організації на флоті, а фактично – на конфронтацію з підприємцями, намагання повністю відсторонити їх від вирішення питань найму на пароплави. Так, автор статті «Південне мореплавання і страйки», яка й відбивала саме таку точку зору, підкреслював, що «контора матроської «Реєстрації» поступово намагалася зробитися осередком матроського життя та зосередити в своїх руках всю владу і вплив» [433, с.107].

Разом з тим окремі дослідники пропонували кроки, які могли б послабити гостроту протистояння в торговельному флоті. Наприклад, С.Іловайський радив залучити суднові команди до участі в прибутках пароплавних компаній, налагодити з моряками плідну співпрацю [383, с.358].

Отже, в дослідженнях цього часу, виконаних головним чином на основі позитивістської та плюралістичної методології, відзначалися деякі особливості трансформацій, які відбувалися в Російській імперії наприкінці XIX - початку XX ст. і які безпосередньо позначалися на ситуації з розвитком підприємництва в комерційному мореплаванні Півдня України, відносинах між працею та капіталом. Не ставлячи перед собою суто наукових завдань, більшість авторів вводили до обігу окремі документальні матеріали, використовували тогочасну статистику, піддавали певному аналізу діяльність судноплавних фірм, їхні взаємовідносини з царизмом, висвітлювали, хоча і вкрай побіжно, становище моряків, заворушення в їхньому середовищі. Разом з тим дореволюційною історіографією майже не приді-

лялася увага діяльності матроських організацій, пропаганді серед команд комерційних суден представників політичних партій. Крім того, відсутність посилянь на джерела, публіцистичний характер багатьох розвідок цього періоду суттєво зменшують їхню наукову цінність.

Після повалення самодержавства в 1917 р. починається новий етап дослідження проблеми – період пріоритету марксистсько-ленінських підходів до оцінки історичних процесів кінця XIX – початку XX ст. Основу його визначили: односторонній партійно-класовий підхід до питань розвитку суспільства, заперечення будь-яких здобутків, позитивних тенденцій в діяльності підприємців регіону, нетерпиме сприйняття поглядів як консервативного, так і ліберально-буржуазного напрямку. Історико-революційна проблематика в цей час стає домінуючою.

Водночас історіографії радянської доби були притаманні певні особливості. Відповідну літературу умовно можна періодизувати на три тимчасових відрізки. Для першого з них, періоду 1917 – кінця 20-х рр. XX ст., характерний відносний плюралізм у поглядах авторів історичних праць, наявність досліджень, які не завжди збігалися з офіційною ідеологією. Відзначене стосується і тематики, що вивчається дисертантом.

Слід підкреслити, що в цей час більшість науковців розглядали рівень розвитку капіталізму в країні на початку XX ст., як досить слабкий. Саме таким чином трактував соціально-економічні процеси в Україні знаний український історик М.Є. Слабченко. Звертався він і безпосередньо до питань тогочасного розвитку морського транспорту Півдня України, згадував чинники, які існували на шляху сталого розвитку торговельного флоту – погане обладнання причорноморських та приазовських портів, малий тоннаж пароплавів, конкуренція з боку іноземних фірм [541, с.65, 226]. Водночас професор С.Рудницький в 1921 р. відзначав значну вагу комерційного флоту Азово-Чорноморського басейну в справі розвитку зовнішньої торгівлі Російської імперії. «Близько половини всіх російських морських кораблів плавала по Чорнім морі,- наголошував він.- Дві третини всього російського вивозу йшли з чорноморських українських пристаней» [526, с.98-99].

Але увага тогочасної історіографії, головним чином, була прикута до суспільно-політичних рухів в імперії, розгортання боротьби робітничого класу з царським режимом та капіталом. Інтереси пролетаріату та підприємців в історичній літературі розглядалися як антагоністичні, а звідси і конфлікт між ними здавався неминучим. Отже, в цей період автори переважно вивчали страйкову боротьбу суднових команд, діяльність серед моряків комерційних суден лівих партій і, природно, в першу чергу більшовиків [302; 357; 362; 452]. Разом з тим в історіографії в цей час ще можна було знайти і позитивні оцінки діяльності серед моряків не тільки ленінців, але й представників інших соціалістичних угруповань. Так, С.Гусев відзначав, що суттєве сприяння Спілці чорноморців в 1912-1913 рр. у виданні її друкованого органу, «навколо якого відбувалася мобілізація сил моряків», надавали більшовицькі, меншовицькі та есерівські групи [357, с.98].

Треба згадати, що праці 20-х рр. ХХ ст. значною мірою були написані на підставі власних спогадів і запроваджували в науковий обіг нові факти, які не були зафіксовані в інших джерелах. Однак це привносило в дослідження і момент суб'єктивізму. Зокрема, це стосується праць Г.Ачканова та Є.Волкова [316; 211]. Разом з тим, висвітлюючи професійний рух у торговельному флоті Півдня України, Є.Волков використав окремі документи органів царської політичної поліції, судового слідства в справі організації чорноморців, а також матеріали газети «Моряк», яку видавало вищезгадане товариство.

В цілому ж розвідки цього періоду були виконані на досить обмеженій джерельній базі та не вільні від фактичних помилок. Так, в праці того ж С.Гусева наголошувалося, що в 1905 р. страйк суднових команд Чорного та Азовського морів охопив до 17 тис. моряків [357, с.36]. Але остання цифра значно перевищує загальну кількість судноробітників басейну в той період. Не відповідає дійсності і твердження автора, що вже напередодні революції 1905-1907 рр. моряки торговельного флоту створили свій перший професійний осередок під назвою «Реєстрація моряків», який і організував виступ у морському транспорті басейну в квітні 1905 р. [357, с.35, 36].

Отже, цей етап дав помітне прирощення наукових історичних знань в тих галузях, яким раніше в історіографії не приділялося уваги, наприклад, масовий робітничий рух або діяльність матроських спілок. Водночас слід згадати відсутність науково-довідкового апарату в роботах цього періоду. Не вистачало також критичного осмислення наведеного матеріалу. Для більшості авторів була характерна ідеалізація революційного руху. Автори не приділяли уваги розвитку підприємництва в комерційному мореплавстві басейну, діяльності судноплавних компаній.

На початку 30-х рр. XX ст. в історичній науці посилюється жорсткий ідеологічний диктат з боку правлячого режиму, боротьба з умовним соціалістичним вільнодумством у трактуванні історичних подій. Все це суттєво обмежило коло питань, які потрапляли до поля зору істориків, що вивчали суспільно-політичні та соціально-економічні процеси в Україні в другій половині XIX – початку XX ст. Так, з середини 30-х рр. загальні проблеми формування і розвитку російського та українського капіталізму, їхньої специфіки фактично не розроблялися.

Поза сферою наукових інтересів істориків знов залишаються матроські співтовариства в комерційному флоті басейну, оцінка їх діяльності частіш за все стає негативною – організація моряків «Реєстрація суднових команд» згадується як «зубатівська спілка» [575, с.69]. Майже не приділяється уваги і питанням впливу на судноробітників політичних партій. Останнє цілком зрозуміло, якщо взяти до уваги, що в професійних спілках моряків на початку XX ст. активно діяли прибічники меншовиків та неонародників – есери та анархісти різних напрямків.

В результаті в цей час автори переважно розкривали участь матросів торговельного флоту в транспортуванні з-за кордону до міст чорноморського узбережжя зброї та революційної літератури [507; 520; 562]. Головним чином висвітлювалися питання нелегальної доставки в межі імперії «Искры» та інших друкованих видань ленінців. Своєрідним виключенням з цього ряду наукових праць є розвідка В.Ф. Кузнецова, що з'явилася в другій половині 40-х рр. XX ст. В ній приділялася увага конкуренції між пароплавними товариствами Півдня України, тим засобам, які вони використовували в боротьбі за прибутки [419]. Таким чином, в ці роки не

відбулося суттєвого прирощення знань з тематики, яка досліджується. Фактично припиняється в цей час і видання спогадів моряків-учасників революційного руху, які активно друкувалися протягом 20-х рр.

Із хрущовською «відлигою», а особливо після XX з'їзду КПРС, починається новий період у розвитку історичної науки УРСР. Розвідки, які вийшли в середині 50-х – 80-х рр. XX ст. відрізняються певною різноманітністю викладання матеріалу, більш глибокою документальною базою. Дослідники поступово відмовляються від чорно-білих схем та спрощеного сприйняття історичних подій. Певним чином це торкалося і висвітлення переходу Російської імперії до індустріального суспільства, модернізаційних процесів в морському транспорті Півдня України.

Водночас «ідеологічна дисципліна» вимагала не виходити за межі офіційної схеми, основними елементами якої були: практична безальтернативність підходу до історичного процесу, закономірність та об'єктивна необхідність соціалістичної революції в Росії. Зрештою на початку 70-х рр. XX ст. наявність високомонополізованих провідних галузей виробництва, а в цілому «середнього рівня капіталізму» було проголошено в якості непорушного показника зрілості країни до соціалістичних перетворень. Результатом цього були твердження щодо «відсутності принципової різниці між російським імперіалізмом і імперіалізмом високорозвинутих країн», що «в економічних ознаках імперіалізму в Росії не було нічого феодального...» [369; 571, с.12].

Слід відзначити, що в другій половині 50-х – 80-х рр. торговельний флот басейну, його стан стає предметом для студій ряду відомих українських та російських радянських істориків. Розширюється і коло конкретних подій з проблематики, науковці починають більш критично аналізувати її окремі аспекти. Так, в узагальнюючому плані питання пореформеного розвитку морського транспорту регіону, його ролі в зміцненні економічних зв'язків українських губерній порушуються в працях І.О. Гуржія [355; 356]. Однак ґрунтовно становлення та діяльність комерційного флоту Азово-Чорноморського басейну в другій половині XIX ст., в тому числі здійснення тут технічного перевороту, якісні характеристики морського транспорту вивчаються в монографії Л.Г. Мельника та в дисертаційно-

му дослідженні одеського історика Ю.П. Коновалова [448; 409]. На підставі досить широкого кола документальних джерел, зокрема матеріалів з фондів міністерства торгівлі і промисловості (далі – МТіПр) та окремих пароплавних товариств (РТПіТ, Російсько-Дунайського товариства), які зберігаються в Російському державному історичному архіві (РДІА) в Санкт-Петербурзі, дослідники дійшли висновку, що морський транспорт Півдня України в той час розвивався досить динамічно, посівши провідне місце серед інших флотів імперії за багатьма показниками – кількістю пароплавів, їхній тоннаж.

Поділяючи думку вищезгаданих істориків, дисертант не може погодитися з точкою зору авторів академічного видання «Історія СРСР з давніх часів до сьогодення», а саме – що на початку ХХ ст. торговельний флот Російської імперії «був незначним, за виключенням Каспійського» [387, с.271]. Факти це твердження беззаперечно спростовують. Морський транспорт Каспію відставав від комерційного флоту Півдня України майже за всіма параметрами.

Протекціоністська політика царизму стосовно розвитку цивільного флоту Чорного та Азовського морів висвітлювалася в цей період Д.М. Ефенді-Заде [605] та Ю.П. Коноваловим. В згаданих працях зверталася увага на дії царизму спрямовані на підтримку комерційного судноплавства. Водночас Коновалов відзначав, що царський «уряд, взагалі мало приділяв уваги питанням розвитку вітчизняного морського торговельного флоту, практично не надавав йому будь-якої суттєвої підтримки» [409, с.17]. Але ціла низка тогочасних урядових заходів – повернення мита за проходження суднами під російським прапором Суецького каналу, встановлення премій за придбання підприємцями суден російської побудови, платня судновласникам за утримання обов'язкових ліній, це не підтверджують.

Разом з тим дослідники звертали увагу на невдоволення судновласників Півдня України активним втручанням царизму в справи комерційного мореплавства. Так, в статті З.В. Першиної та І.С. Гребцової, присвяченій аналізу публікацій видання «Листок Руського общества пароходства и торговли» (1860 р.), відзначалося, що газета виступала послідовним противником митного протекціонізму, «активно ратувала за свободу «приватної ініціативи», пом'якшення жорсткої рег-

ламентации, що заважала капіталістичному розвитку промисловості і торгівлі в країні, усунення інших перешкод, які ставила на цьому шляху царська бюрократія» [485, с.53, 54].

В цей час досліджувалися й окремі сюжети пов'язані із становленням прошарку судновласників регіону. Зокрема Л.Г. Мельник вперше звернув увагу на особливості соціального та національного складу підприємців басейну в пореформений період [448, с.179]. Склад вищого менеджменту пароплавних акціонерних товариств, його зв'язки з банківським капіталом частково висвітлюються в розвідці Ю.П. Коновалова [409]. В.В. Крутіков в монографії, присвяченій гірничо-промисловій буржуазії Донбасу, звернув увагу на факти створення шахтовласниками – І.Кошкіним та І.Древицьким, власних флотилій суден для транспортування вугілля [415, с.32-33].

Конкурентну боротьбу в морському транспорті та питання укладання монопольних угод між судновласниками на початку ХХ ст. студійовали В.П. Можін, Д.М. Ефенді-Заде та інші автори [447; 452; 605]. Так, глибоким проникненням у суть проблеми відзначається стаття Можіна «Монополії в судноплаванні Росії та їх боротьба за панування». В ній автор, залучивши документи з фонду Руського товариства РДІА, використовуючи тогочасну пресу – газети «Новое время», «Одесские новости» та матеріали галузевого видання «Русское судоходство», висвітлив діяльність РТПіТ, його роль у створенні монопольних об'єднань в комерційному флоті, засоби, до яких вдавалося це судноплавне товариство з метою забезпечення собі надприбутків. Зокрема, В.Можін зазначав, що займаючи монопольне становище на внутрішніх лініях басейну, РТПіТ брало «тарифи в 2-3 рази більше ніж на іноземних судах» [453, с.109]. Водночас в деяких працях, де згадувалась діяльність РТПіТ, мали місце певні неточності. Так, В.Я. Лаверичев стверджував, що на початку ХХ ст. Руське товариство «володіло майже половиною тоннажу російського торговельного морського флоту» [425, с.25-26]. Однак, згадана частка тоннажу припадала тоді на увесь паровий флот басейну.

Певну увагу історична література приділяла питанням становлення прошарку судноробітників в другій половині ХІХ ст. Їх склад та джерела формування ро-

зглядаються в змістовній монографії Л.Г. Мельника «Формування робітничого класу на Україні», а також в статті Ю.Коновалова [449, 83-84; 407, с.134-138]. В цих працях автори залучили раніше ще не вивчені або слабо вивчені групи джерел – архівні документи з фондів РТПіТ та Добровольного флоту, а також матеріали видання «Русское судоходство», дані загальноросійського перепису населення 1897 р. Разом з тим, слід зазначити, що вищезгадана праця Ю.Коновалова містить деякі недостатньо обґрунтовані висновки. Це стосується даних щодо кількості постійних найманих робітників у складі суднових команд (їхню частку він визначає в 75%, що з нашої точки зору є перебільшенням), а також відсотку представників різних національностей серед моряків басейну. Так, взявши за критерій тільки мовну ознаку, Коновалов обчислив кількість українців серед усіх судноробітників приблизно в 20%, а росіян – у 56% [407, с.137-138]. На нашу думку, це не відповідає дійсності. Докладний аналіз списків команд, які збереглися в архівних фондах, зокрема вивчення географії мешкання робітників, які приходили найматися на пароплави, дає підстави твердити, що не менш як половина моряків басейну за своїм національним походженням були українцями.

Економічний стан матросів та кочегарів комерційного флоту наприкінці ХІХ – початку ХХ ст., умови їхньої праці в тому або іншому ступені студіювали Л.Г. Мельник [449, с.85], Л.М. Іванов [382, с.183-191], Л.І. Лескова [439, с.351]. Зокрема досліджувався рівень грошового винагородження, яке отримували команди торговельних суден, тривалість їхнього робочого дня. Зрештою в цей період історики, на відзнаку від праць попереднього часу, докладніше зупинялися на позитивних зрушеннях, які відбувалися в питаннях матеріального становища судноробітників басейну в 1905-1907 рр. Разом з тим у вирішенні питань досягнення робітниками гідного життєвого рівня, автори як і раніше, не бачили альтернативи завоюванню пролетаріатом революційним шляхом політичної влади.

Дослідників, природно, цікавила участь судноробітників у суспільному русі, зростання серед них революційних настроїв. Переважним чином історики зверталися до проблем страйкової боротьби команд торговельного флоту, антиурядових виступів моряків. Так, заворушення в комерційному флоті басейну, в зв'язку з

подіями на броненосці «Потемкин» влітку 1905 р., висвітлювали Б.І. Гаврилов [333] та Ю.П. Кардашев [398].

Чимало уваги в літературі приділялося причинам виникнення страйків серед моряків в 1903-1907 рр., перебігу їх подій. Ці питання вивчали українські та російські науковці П.Л. Варгатюк, В.Ф. Солдатенко, П.М. Шморгун, П. Лавров, Г.А.Арутюнов, Л.М. Іванов, С.К. Мельник, Я.М. Штеренштейн тощо [314; 325; 382; 426; 451; 604]. При цьому згадані автори значно розширили коло використаних джерел, залучивши, приміром, документи фонду Департаменту поліції з Державного архіву Російської Федерації (ДАРФ) у Москві, спогади керівників матроських організацій – М.Адамовича та О.Яковлева.

Разом з тим в історіографії залишалися остаточно не з'ясованими деякі питання, що були пов'язані із заворушеннями в матроському середовищі на початку ХХ ст. Це стосується хронологічних рамок страйку в комерційному флоті в 1903р. У праці Л.М. Іванова його початок датується 5 липня [382, с.181], а в «Хроніці революційного робітничого руху на Україні (1900-1917)» відзначається, що виступ суднових команд розпочався не пізніше 15 липня 1903 р. [569, с.32]. Однак існуючі документи, в тому числі свідчення органів царської політичної поліції, дають можливість визначити цю дату як 11 липня 1903 р. [331, с.90]. Дискусійним є також питання з приводу наслідків страйку в морському транспорті басейну в серпні 1911 р. Так, автори академічного видання «Історія Української РСР» дотримуються думки, що цей виступ завершився перемогою, повернувши морякам умови праці, які ними були завойовані в 1906 р. [394, т.4, с.251]. Більш того в праці А.Стадника та М.Прохоренка наголошується, що моряки тоді провели успішний страйк і змогли добитися відкриття «Реєстрації» [548, с.65]. Утім подібні твердження суперечать фактам. Головні вимоги страйкарів в 1911 р., встановлення 8-ми годинного робочого дня та відкриття профспілки, так і не були задоволені.

Увага історіографії цього часу, як і раніше, приділялася транспортуванню членами команд торговельних суден з-за кордону революційної літератури [568; 604]. Так, Я.М. Штеренштейн відзначав, що «морьяками привозилися... сотні примірників «заборонених видань», серед яких були твори Маркса і Енгельса, праці

Плеханова та видання групи «Визволення праці», статут I Інтернаціоналу, твори Герцена, Чернишевського» [604, с. 81].

Слід відзначити, що в науковій літературі досить фрагментарно висвітлювався професійний рух у торговельному флоті регіону. Це стосується і перших спроб об'днання судноробітників прибічниками С.В. Зубатова. Поширення ідей «полицейського соціалізму» в комерційному флоті Півдня України торкався О.Овсієнко. Однак певна ідеологічна заданість не дозволила автору в цілому цікавої і змістовної праці приділити достатню увагу таким чинникам як внутрішня суперечність ідеології зубатовщини та непослідовність уряду в проведенні тредюніоністської політики. Акцент було зроблено на тому, що крах зубатовщини визначила активна боротьба з нею більшовиків [469, с.110].

Недостатньо або поверхово розглядалася в літературі діяльність профспілки «Реєстрація судових команд» [319; 439; 492; 575 та ін.]. Зрештою слабку увагу істориків до організацій судноробітників, які нараховували в своїх лавах тисячі членів і суттєво впливали на ситуацію в комерційному флоті на початку ХХ ст., багато в чому визначав той факт, що в їх керівництві домінували меншовики та соціалісти-революціонери, підтримувався тісний зв'язок з такими одіозними, з точки зору радянської історичної науки, постатями як Л.Д. Троцький. Це також обумовило, що в історіографії радянських часів діяльність Спілки чорноморських моряків, яка була створена в 1912 р., зазвичай висвітлювалася в чорних фарбах.

Так, в монографії П.М. Шморгуна «В.І.Ленін і більшовицькі організації України» відзначалося, що за Троцьким у міжреволюційний період пішла незначна ліквідаторська група з Одеси, яка «намагалася видати себе за представницьку організацію моряків Чорноморського торговельного флоту» [603, с.169]. С.К. Мельник, згадуючи про підготовку страйку в комерційному флоті в роки нового революційного піднесення, акцентував увагу на тому, що в Закордонному Центрі Спілки торговельних моряків панували троцькісти, що й перешкоджало реалізації планів судноробітників [450, с.128]. В свою чергу автори видання «Нариси історії професійних спілок Української РСР» наголошували, що провід Спілки чорноморців, «де засіли ліквідатори, есери та анархісти, не виправдав надій докерів і мо-

ряків... В наслідок бездіяльності керівництва робітники Одеси та Миколаєва втратили інтерес до спілки» [479, с.56].

Більш докладно діяльність вищезгаданої організації висвітлювали Л.А. Нагорна [454, с.228-237] та Г.О. Рубцов [524, с.34-36]. Автори цих розвідок використали досить значне коло історичних джерел, архівних документів, в тому числі матеріали судового процесу над товариством моряків, який відбувся в 1914 р. Водночас на праці Л.А. Нагорної цілковито відбився притаманний часові вкрай ідеологізований підхід до висвітлення історичних подій. Так, намагання провідників організації М.Адамовича та О.Яковлева висувати на чільне місце в діяльності Спілки економічні та професійні питання, надало підстави досліднику наголосити, що керівники товариства були «агентами буржуазії у робітничому класі», що вони «із самого початку своєї діяльності обрали тактику гальмування революційних настроїв у спілці і на цьому шляху докотилися до прямої зради інтересів моряків, які об'єдналися у спілку» [454, с.229]. Окрім того Нагорна вбачала «холуйську роль» Адамовича в тому, що керівники організації «не втрачали надії досягти легалізації «Реєстрації» мирними засобами, шляхом угоди із пароплавними компаніями» і в зв'язку з цим зверталися до РТПіТ із пропозицією відновити профспілку моряків [454, с.231].

Необхідно констатувати помітну увагу історіографії 50 – 80-х рр. ХХ ст. до діяльності політичних партій серед команд комерційних суден Чорного та Азовського морів. Однак, головним чином, це стосується дослідження пропагандистської та організаційної роботи в середовищі торговельних моряків представників соціал-демократів, більшовицької фракції в РСДРП. Так, у працях П.П. Бистренко та Ю.З. Полевого згадувалося про участь матросів торговельного флоту в марксистських гуртках Одеси у 90-х рр. ХІХ ст. [320; 494]. Окремі аспекти діяльності більшовиків серед команд комерційного флоту Півдня України на початку ХХ ст. розглядалися П.М. Шморгуном, Г.А. Гайдаєм, С.К. Мельником, І.П. Никифорчуком та ін. [325; 335; 359; 450; 463; 524; 602]. Особливу увагу дослідників привертала факти керівництва з боку прибічників В.І. Леніна діяльністю нелегальної «Реєстрації суднових команд» в 1909 р. та активна участь більшовиків у страйку

судноробітників в 1911 р. [340; 450; 538]. Згадані автори запровадили в науковий обіг нові документи з фондів Особливого відділу Департаменту поліції та одеського жандармського управління, матеріали більшовицької періодики – газети «Социал-Демократ», «Звезда», «Правда».

Крім того Г.А. Гайдай та П.С. Сохань зверталися до зв'язків Спілки чорноморців з болгарськими соціалістами в 1912 р., допомоги з боку останніх у виданні газети матроської організації в місті Варна [334; 544]. Водночас вплив ленінців на команди комерційних суден, результати їхньої агітації в середовищі торговельних моряків, часто перебільшувалися. Так, наводячи дані стосовно вилучення під час обшуків у судноробітників в роки реакції деяких більшовицьких друкованих видань, Г.А. Гайдай наголошував, що в той час «передовим робітникам морського транспорту були відомі багато творів класиків марксизму-ленінізму з проблем політичної економії, марксистської філософії, теорії класової боротьби, програми і тактики партії» [334, с.118].

Подібне тлумачення подій мало місце і стосовно впливу більшовиків на нелегальні організації, які були створені матросами комерційного флоту. Наприклад, у науково-популярному виданні «Під прапором батьківщини» відзначалося, що «внаслідок викриття відкрито авантюристичної тактики есерів та меншовиків, у керівних органах Спілки чорноморських моряків значно посилювалися позиції соціал-демократичного напрямку, перехід на позиції більшовиків» [492, с.101]. Про значний вплив прибічників В.І.Леніна на Спілку чорноморців також йшлося в монографії Г.О. Рубцова та в інших працях [524, с.35; 454]. Однак ці твердження документальними джерелами спростовуються.

Вивчення діяльності небільшовицьких партій в морському транспорті Чорного та Азовського морів у цей період було однобічним. Остання розглядалася лише крізь призму їхніх взаємовідносин з ленінцями. Автори переважно згадували боротьбу меншовиків, анархістів та соціалістів-революціонерів з більшовиками за вплив на команди комерційного флоту, підкреслювали «шкоду», яку своїми діями ці партії завдавали робітничому рухові в країні. Так, у «Начерках історії одеської обласної партійної організації» зазначалося, що в 1911 р., під час виступу

суднових команд басейну, саме есери та анархісти «намагалися збити страйкарів з вірного шляху», що більшовик В.Воровський, наполегливо боровся «з дрібнобуржуазними елементами, які пробралися у страйком моряків», викривав їхню «шкідливу тактику» [480, с.103,104].

Саме у шкідливому впливі небільшовицьких партій на робітництво України, в тому числі, на команди комерційного флоту басейну тогочасні дослідники вбачали і причину участі моряків у терористичних актах, які поширилися в країні під час революції 1905-1907 рр. До того ж в цьому контексті згадувалися не тільки представники неонародницьких організацій, а й меншовики. Однак факти спростовують твердження Л.М. Іванова, що «меншовики з одеського комітету РСДРП, які входили до страйкового комітету..., потурали есеро-анархістським елементам» в здійсненні терористичних актів на торговельних суднах [382, с.193]. Не відповідає дійсності і висловлена Г.В. Саргасяном думка, що «меншовицьке керівництво одеського Центрального Бюро профспілок пішло на повіді» в анархістів і 1906 р. «схвалило підпали пароплавів, організацію вибухів у порту» [534, с.185].

Із висвітленням в літературі питань тероризму в торговельному флоті на початку ХХ ст., пов'язані і деякі фактичні помилки. Так, в статті О.Овсієнка відзначалося, що терористичні акти в одеському порту влаштовували члени монархічних організацій?! «Супротив моряків, які мирно страйкували, виступили терористи – члени «Союзу руського народу», які організували вибухи та підпали пароплавів Руського товариства пароплавства і торгівлі», - наголошував автор [470, с.134]. Але це жодним чином не підтверджується історичними джерелами.

Отже, історіографія цього періоду досягла помітних успіхів у дослідженні теми. В ці роки спостерігаються спроби докладного аналізу розвитку морського транспорту в пореформений час, увагу авторів привертає діяльність пароплавних товариств, конкурентна боротьба та укладання монопольних угод в торговельному флоті Чорного та Азовського морів. Дослідники також зупинялися на питаннях складу судноробітників басейну, становища суднових команд на початку ХХ ст. Значно розширивши джерельну базу, вищезгадані розвідки поглибили знання і щодо страйкової боротьби моряків, впливу на них прихильників В.І.Леніна.

Водночас, як і в попередній час, в літературі аксіоматичними вважалися положення стосовно гегемонії пролетаріату в визвольному русі, антагонізму праці та капіталу. Спираючись на марксистську теорію, історики лише констатували напруженість між роботодавцями та моряками, не торкаючись всього комплексу соціально-економічних причин, які цей факт обумовлювали, зокрема не було спроб дослідити, яким чином своєрідність тогочасного переходу Російської імперії до буржуазного суспільства позначалася на діяльності керівництва пароплавних підприємств та поглядах робітників-моряків Півдня України, їхніх взаємостосунках. Виходило, що співпраці між ними взагалі не могло бути.

Новий період у вивченні проблеми починається з проголошенням незалежності України. В цей час виникають сприятливі умови для вільного розвитку історичної науки, ґрунтовної розробки проблем українського історичного процесу. В українській історіографії впроваджуються модерні концептуальні підходи, застосовується новий методологічний інструментарій, залучаються здобутки вчених з діаспори. Відбувається зміна історіографічної парадигми в літературі. Класовий підхід змінюється цивілізаційним. Історики починають активніше звертатися до становлення ринкових відносин в Україні в другій половині XIX – на початку XX ст., виникнення та діяльності в цей період різних груп буржуазії.

Важливим є й той факт, що зараз дослідники як українські, так і іноземні значно більше уваги приділяють специфіці модернізації України часів становлення раннеіндустріального суспільства, наголошують на «унікальності» досвіду капіталістичної трансформації царської Росії [550, с.331]. Так, О.П. Реєнт підкреслював відсутність в той період в імперії «чистого капіталізму», зазначав, що мову в цьому випадку можна вести лише «про домінуючий, панівний уклад, про час, коли вирішальне значення у господарстві країни почали відігравати капіталістичні відносини» [516, с.8]. Богдан Кравченко звертав увагу на той факт, що появу численних промислових підприємств в Україні у другій половині XIX ст. «не підготували ні століття накопичення капіталу, ні проникнення капіталістичних відносин у пори українського суспільства» [412, с.37]. В свою чергу в «Дослідженнях з історії економічної думки в Україні (кінець XIX – XX ст.)», підготовлених

Інститутом економіки НАН України, зазначалося, що одним з найважливіших чинників, який викликав настільки ранню монополізацію економіки країни, була протекціоністська політика царизму, що «було нехарактерним для розвитку всіх без винятку капіталістичних країн» [368, с.53].

Російські дослідники останнім часом теж акцентують увагу на «вельми відносній зрілості капіталістичних відносин там, де вони з'явилися» у пореформений період [563, с.117], відзначають намагання царизму «посилити контроль за приватною діловою ініціативою» [317, с.334] і зрештою роблять висновок, що на початку ХХ ст. «буржуазне суспільство в ній (Росії. – О.Ш.) як таке ще не склалося» [388, с.275]. Певним виключенням з цього є точка зору В.І. Бовикіна, який в своїй останній монографії наголосив на наявності «достатньо зрілих форм капіталізму» в Російській імперії* [321, с.45].

Українські та російські дослідники також аналізують чинники, які заважали становленню індустріального суспільства в країні, ускладнювали формування верстви буржуазії, розвиток приватного бізнесу, звертаючи при цьому увагу на царину психології, тогочасну ментальність як правлячих кіл, так і переважної більшості населення імперії. Так, у фундаментальній праці «Політичний терор і тероризм в Україні. ХІХ - ХХ ст.» згадувався дух «загальної неповороткості та консерватизму», що панував в країні [495, с.14]. В свою чергу у виданні «Підприємництво та підприємці в Росії від витоків до початку ХХ ст.» відзначалося: «Історична драма дореволюційного російського підприємництва полягала в тому, що принцип приватної ініціативи не перемиг остаточно у свідомості соціальних низів» [499, с.115].

Примітка. «Наявність цього передового, – відзначав він, – впливаючи на відстале, визначало ту «загальну лінію», якою при усіх своєрідностях Росії йшов її розвиток» [321, с.45]. Але на нашу думку в той час в імперії скоріш мало місце зворотне. Вплив численних пережитків традиційного суспільства не просто гальмував, а викривляв, надавав потворних форм розвитку капіталістичних відносин в країні, деформував саму їхню сутність.

Треба відзначити, що західна історична література, розглядаючи особливості модернізаційних процесів в Російській імперії наприкінці XIX – початку XX ст., зокрема в українських губерніях, також дотримується погляду стосовно низького в цілому ступеня розвитку капіталістичних відносин в країні. Так, німецький історик К. Функен в праці «Економічні передумови Жовтневої революції» спростовує висновок радянської історіографії щодо середнього рівня розвитку капіталізму в Росії [611, s.173]. Американець В. Блеквелл відзначав, що процеси становлення капіталістичного суспільства в країні тоді тільки розпочалися [608, p.198]. Отже, в сучасній літературі справедливо стверджується, що становище в Російській імперії на початку XX ст. і, зрештою, його своєрідність визначали слабкість капіталізму, складне переплетення різних історичних епох в країні та їх паралельна еволюція, деформування відносин між економічним та соціальним розвитком, надмірне втручання держави в господарче життя, низький рівень загальної та особливо правової культури переважної більшості населення.

Особливості історіографії останнього періоду знайшли відбиття в дослідженні окремих питань, пов'язаних із розвитком підприємництва в торговельному флоті Чорного та Азовського морів. Так, Т.І. Лазанська в статті, присвяченій виникненню в Україні торговельних домів, відзначала їхню активність в комерційному мореплаванні регіону, в тому числі, звертала увагу на діяльність фірми Зигфріда Ашкеназі, яка «мала три власних судна..., займалася каботажною справою» [428, с.37]. З.В. Першина та Ю.П. Коновалов, залучаючи матеріали з обласних архівів Півдня України, періодичну пресу початку XX ст., проаналізували соціальний склад власників у вітрильному судноплаванні [486]. В свою чергу розвідка І.С. Гребцової та В.А. Мирошніченка присвячена джерелам вивчення історії Руського товариства пароплавання і торгівлі [350]. До проблем діяльності судноплавних підприємств в Одесі на межі XIX-XX ст. звертається Ю.Коновалов [410].

Чимало уваги в літературі зазвичай приділяється робітничому класу України, його окремим загонам, участі в суспільно-політичному русі. Хоча зараз інтерес науковців до цієї тематики дещо спав, але історики продовжують звертатися до особливостей становлення пролетаріату України, чинників, які обумовлювали

політичні уподобання робітництва, посилення його антиурядових настроїв. В узагальнюючому плані питання складу пролетаріату українських губерній, його ментальності, стосунків робітництва та представників капіталу в Україні на початку ХХ ст. подаються в монографії О.П. Реєнта «Україна в імперську добу (XIX – початок ХХ ст.)», яка відзначається глибоким проникненням в суть проблеми. «Умови, за яких формувався робітничий клас,- відзначав О.П. Реєнт,- поступово, але неодмінно сприяли прищепленню йому таких рис, як самодіяльність, громадська активність, схильність до колективного спротиву та взаємодії, прихильність ідеям соціальної рівності й радикальної перебудови суспільного ладу» [517, с.148].

Безпосередньо до питань страйкового руху серед моряків торговельного флоту басейну останнім часом зверталися В.П. Ковальчук [404, с.99], О.М. Лебеденко [431, с.112], С.С. Ткаченко [552, с.38] та О.П. Реєнт [517, с.220]. Щоправда в першій з цих праць мають місце певні помилкові твердження. Так, продовжуючи традицію історіографії радянських часів перебільшувати рівень політизації робітництва, В.Ковальчук стверджує, що адміністрація одеського порту та роботодавці під час виступу команд комерційного флоту в серпні 1911 р. виконали «економічні і політичні (підкреслено нами. – О.Ш.) вимоги чорноморських моряків» [404, с.100]. Однак казати про виконання політичних вимог судноробітників не має підстав, хоча б тому, що команди тоді їх взагалі не висували. Це підтверджує і рішення окружного суду Одеси, який наприкінці 1911 р. дійшов висновку, що страйк судових команд не містив діяння, яке б передбачало кримінальне покарання, тобто чинним законодавством не розглядався як такий, що мав політичний характер.

Зараз науковці більше уваги приділяють впливу на робітництво України небільшовицьких партій. Відповідно більш зваженим та об'єктивним стає висвітлення діяльності на Півдні України неонародників та меншовиків. Особливу увагу дослідників привертають анархісти, які в період революції 1905-1907 рр. вели активну роботу в матроському середовищі. Так, О.М. Лебеденко, згадуючи про значний вплив анархістів на робітництво України, відзначав, що цьому сприяла «лю-

та ненависть українського народу до російської державності, як інституту придушення національної гідності, свавілля поліції, корумпованого чиновництва», а також певним чином й індивідуалізм, як одна з своєрідних рис українського народу [431, с.70]. В розвідках того ж О.М. Лебеденка, а також Л.В. Петришиної, А.К.Юрія, В.О. Савченка, на підставі матеріалів органів царського політичного розшуку, розглядаються форми діяльності анархо-синдикалістів та анархістів-комуністів серед судноробітників басейну, причини їхньої популярності у команд комерційного флоту [429; 430; 487; 530]. Науковці також зазначали, що однією із своєрідних обставин суспільного життя України було те, що «ліворадикальні сили мали, як правило не національний характер, а носили на собі відбиток існуючих імперських відносин» [536, с.7].

Увага дослідників зосереджується і на проблемі поширення тероризму на теренах Російської імперії на початку ХХ ст., його причин, ролі в здійсненні терактів представників різних політичних угруповань. Так, В.М. Волковинський наголошував, що тероризм «був яскравою формою для самоутвердження молодих революціонерів, завоювання авторитету серед своїх товаришів» [328, с.87]. Зупиняються історики і на терактах в торговельному флоті басейну в 1905-1907 рр. Наприклад, цього питання торкнувся в статті, присвяченій діяльності анархістів в Україні, В.О. Савченко [530, с.142-143]. У вищезгаданому виданні «Політичний терор і тероризм в Україні. ХІХ-ХХ ст.» підкреслювалося, що ареною економічного тероризму в Україні в 1905-1907 рр. став саме одеський порт [495, с.101]. У статті Ю.Г. Осадчого зазначалося, що окрім анархістів причетними до терактів в одеському порту були також есери, які встали на шлях фізичного знищення капітанів комерційних суден [475, с.45]. В свою чергу Л.В. Петришина та А.К. Юрій цілком справедливо відзначали, що одеський Об'єднаний комітет РСДРП, де в той час мали перевагу меншовики, рішуче засудив бойову тактику анархістів та есерів [487, с.63].

На жаль, деякі дослідження, присвячені участі судноробітників у терористичних актах в часи революції, не вільні від окремих неточностей. Так, у праці О.Лебеденка відзначалося, що наприкінці 1906 р. анархісти підірвали шхуну «Ай-

Тодор», а також судно «Новоросийск» [430, с.62]. Тоді як насправді члени бойової організації анархо-синдикалістів висадили в повітря вантажний пароплав «Аю-Даг», а на «Новоросийске» було влаштовано підпал. Щодо останнього теракту невірне твердження міститься і в колективній монографії «Політичний терор і тероризм в Україні». Історичні джерела свідчать, що пожежу на пароплаві «Новоросийск» бойовики влаштували не в одеському порту, а поблизу Судака [495, с.103].

Певну увагу питанням, пов'язаних із розвитком підприємництва в торговельному флоті Чорного та Азовського морів, вивченню конфлікту, який виник між працею та капіталом в морському транспорті басейну на початку ХХ ст. приділяє європейська та американська історіографія. Так, професор Центрально-Європейського університету в Будапешті Альфред Рібер, звертаючись до чинників, які ставали на заваді динамічному розвитку комерційного мореплавства, підкреслював, що повноцінне використання водних шляхів в Російській імперії «було обмежено... нерегулярною навігацією та небажанням консервативного купецтва вдаватися до ризикованих дій» [518, с.104-105].

До проблеми страйків моряків в одеському порту на початку ХХ ст. зверталася в праці присвяченій історії Одеси, американська дослідниця Патриція Херліх. Вона зупинилася на виступах судових команд в 1903 та 1906 рр., діяльності серед судноробітників зубатовців. П.Херліх відзначала, що серед основних вимог моряків під час заворушень у 1905-1907 рр. було створення професійної організації в комерційному флоті [609, р.309]. Події поширення тероризму на Півдні України висвітлюються в монографії іншого американського історика, професора Бостонського університету Ганни Гейфман. Так, остання зазначала, що анархісти-синдикалісти, щоб «допомогти масовому робітничому руху... підірвали декілька торговельних пароплавів і вбили двох капітанів, які не подобалися матросам» [336, с.192].

Також значну увагу різним аспектам досліджувальної тематики в цей період приділяв автор дисертаційної роботи (див. список літератури).

Сумуючи все вищезгадане необхідно констатувати активний розвиток теоретичної думки в дослідженні теми. Кожен етап давав щось нове у збільшенні її джерельної бази або її інтерпретації. В наукових студіях попереднього часу було висунуто низку достатньо оригінальних і разом з тим часом ідеологічно заангажованих підходів до вивчення питань становлення прошарку судновласників і моряків торговельного флоту Півдня України, їхньої участі в суспільно-політичних та соціально-економічних процесах кінця XIX – початку XX ст. Водночас проблематика, яка досліджується дисертантом, в історіографії розглядалася лише епізодично і фрагментарно. Отже, неупереджене осмислення особливостей становлення в Україні буржуазного суспільства на прикладі трансформацій, які відбувалися в комерційному флоті Чорного та Азовського морів, діяльності пароплавних компаній та судноробітників басейну в комплексі ще не відбулося.

1.2. Джерельна база та методологія дослідження

Джерельна база дисертації є досить різноплановою*. Вона складається як з опублікованих матеріалів, так і архівних документів. Серед останніх дисертантом виявлено чимало матеріалів, які попередніми дослідниками використовувалися частково або однобічно. Значна ж частина архівних документів введена автором до наукового обігу вперше.

Зауважимо, що критеріями виділення певних груп джерел став видовий принцип у поєднанні з особливостями відбиття процесу, що досліджувався, в даних комплексах матеріалів. Джерела, які використовувалися при написанні праці, можна поділити на такі основні види: офіційно-діловодчі матеріали, публіцистика, спогади, епістолярні матеріали. Найбільш численною серед них є перша категорія, всередині якої в свою чергу умовно можна виділити три групи. Це, з одного боку, джерела законодавчого характеру, відомчі нормативні акти, матеріали адмі-

Примітка. Аналіз окремих груп джерел з досліджувальної проблематики здійснювався в розвідках І. Гребцової, В. Мірошніченка та Ю. Коновалова [350; 408].

ністративно-поліцейських органів, по-друге – документація пароплавних підприємств і по-третє – документи тогочасних політичних партій, громадських об'єднань та матроських організацій, які діяли в торговельному флоті басейну.

Частина матеріалів, які за своїм походженням відносяться до урядового, державного табору, була надрукована. Перш за все це матеріали царського законодавства, які регулювали правовідносини в морському транспорті імперії, зокрема Устав торговельний 1903 р. [400; 535], а також Всепідданіша доповідь керівника відомства торговельного мореплавства [332] та стенографічні звіти Державної думи, які надають інформацію щодо обговорення російським парламентом проектів законів про страхування судноробітників, створення в комерційному флоті пенсійних кас та морських контор [342-349]. Стенограма засідань Думи дає можливість простежити за ходом дискусії стосовно надання державної підтримки окремим судноплавним компаніям. Важливо також і те, що матеріали роботи парламенту імперії стосовно досліджувальної проблематики, науковцями ще не використовувалися.

Змістовний матеріал, який ілюструє страйковий рух у торговельному флоті Півдня України на початку ХХ ст., боротьбу з ним органів політичного розшуку та вищих органів влади імперії, містять збірники документів, які виходили друком протягом 50-х – 80-х рр. ХХ ст. [322; 331; 503-505; 509-513; 519; 542]. Значний інтерес становить надрукована в 1922 р. у журналі «Красная летопись» доповідь директора Департаменту поліції в МВС, яка характеризує причини страйку моряків в Одесі в 1903р., висвітлює важке економічне становище суднових команд і, зрештою, є цілком достовірним історичним джерелом [442].

Складовою частиною офіційного діловодства та важливим джерелом для характеристики процесів, що досліджуються, є різні статистичні матеріали і, в першу чергу, щорічне видання кінця ХІХ – початку ХХ ст. «Російський торговельний флот. Список суден» [301; 305-309]. Вміщені дані висвітлюють склад комерційного флоту басейну, кількість та тип суден, вантажопідйомність, належність до окремих пароплавних компаній, чисельний склад команд. Вони містять інформа-

цію стосовно кількості судновласників регіону, географію їхнього розселення, соціального становища.

Чималу цінність також становлять дані загальноросійського перепису населення 1897 р. Вони дають можливість характеризувати прошарок судноробітників басейну, в тому числі визначити їх національний склад, освітній рівень, склад родин [295; 302-304; 310]. Питання тривалості служби у флоті, зокрема в одному підприємстві, вік судноробітників, рівень платні можна з'ясувати на підставі перепису особистого складу торговельного флоту імперії, який було проведено в 1901 р. [238, с.27-43]. Цифровий матеріал щодо обсягів перевезень пасажирів та вантажів різними пароплавними підприємствами надають огляди Миколаївського та Одеського градоначальства кінця XIX – початку XX ст. [296-300].

Значна частина документів органів влади з теми ще не надрукована. Це стосується документації Відділу торговельного мореплавства та портів МТіПр, яка зберігається в фонді №95 РДІА [176-194], фонду Управління одеського порту Державного архіву Одеської області (ДАОО) [100-125], фондів Миколаївської (Державний архів Миколаївської області – ДАМО) та Херсонської (Державний архів Херсонської області – ДАХО) портових митниць. Згадані архівні документи, безперечно, є основним, а в багатьох випадках і єдиним джерелом, яке дає можливість систематично простежити різні сторони розгортання підприємництва в торговельному флоті, питання взаємовідносин судновласників із правлячим режимом, а також дослідити кількісний, віковий та соціальний склад команд комерційних суден.

Архіви надають багатий матеріал щодо участі торговельних моряків у суспільно-політичному русі та заходів самодержавства, спрямованих на придушення виступів судових команд. У першу чергу це матеріали Особливого відділу Департаменту поліції (ДАРФ. Ф.102) та діловодства місцевих каральних органів (звіти, протоколи, різного характеру службове листування, доповіді, циркулярні листи, повідомлення таємної агентури), які містяться в фондах губернських жандармських управлінь (ГЖУ) та охоронних відділень, що діяли на території України. Так, матеріали одеського ЖУ дозволяють простежити діяльність різного ґатунку неле-

гальних організацій, які були створені моряками на початку ХХ ст. Зокрема йдеться про утворення навесні 1907 р. групою матросів, членів революційних угруповань Одеси, так званого Бойового страйкового комітету, який намагався підготувати збройний виступ суднових команд басейну [45]. Матеріали щодо заходів уряду, спрямованих на придушення страйкового та професійного руху моряків басейну, містяться також у фонді №255 (Миколаївський комерційний порт) ДАМО.

Науковий інтерес також становлять документи фонду Хорлівського митного пункту (ДАХО. Ф.170), які висвітлюють питання транспортування нелегальним шляхом зброї на судах комерційного флоту в 1905-1906 рр.

Крім того слід звернути увагу на судово-слідчі матеріали, в тому числі багатотомну судову справу «Спілки чорноморських моряків» [29-34], документи органів прокуратури (протоколи дізнань, допитів арештованих судноробітників, обшуків на пароплавах). Значний інтерес становлять також документи одеського воєнно-окружного суду щодо здійснення групою матросів в грудні 1906 р. вибуху на пароплаві РТПіТ «Аю-Даг» [25-28]. Звичайно, слід брати до уваги тенденційний характер цих матеріалів, а також враховувати певні неточності, а інколи навіть свідоме перекручення фактів, яке час від часу мало місце в повідомленнях секретних співробітників царської охоронки.

Особливе місце серед використаних документів займає колекція листівок Центрального державного архіву України в Києві (ЦДА), яка містить різного ґатунку пропагандистські матеріали, численні прокламації, що видавалися матроськими організаціями на початку ХХ ст., а також агітаційну літературу комітетів та груп соціалістичних партій, що поширювалася серед команд комерційних суден з метою залучення їх до участі в протиурядовому русі [78-84].

Серед офіційних матеріалів неабияке значення складає група джерел, яка характеризує діяльність судноплавних фірм, які здійснювали свої операції на Чорному та Азовському морях. Головним чином це статутна та звітна документація пароплавних підприємств, яка друкувалася наприкінці ХІХ – початку ХХ ст., у тому числі статuti компаній [560; 561], звіти про діяльність [465-468; 476; 477],

списки акціонерів [545; 546], журнали щорічних загальних зборів [375-380; 464], доповіді членів правлінь [364-366]. Вони містять змістовну інформацію щодо різних сторін діяльності товариств: фінансового стану, сум отриманих дивідендів та витрат, придбання суднового складу, його ремонту, виборів керівних органів, складу акціонерів, договірних стосунків з урядом, рентабельності утримання строкових ліній.

Серед друкованих матеріалів цього роду треба згадати і Труди з'їздів судновласників, які ще не використовувалися дослідниками [360; 554-557]. Останні містять багату інформацію стосовно функціонування окремих пароплавних ліній, переліку та обсягу вантажів, що транспортувалися комерційними суднами, висвітлюють цінову політику, ставлення судноплавних підприємств до робітничого питання.

Значний інтерес складають архівні документи окремих пароплавних компаній. На жаль, частина їх була втрачена у роки революції або війни, як, наприклад, фонд Російського транспортного та страхового товариства (Ространс), деяких інших фірм. Найбільш повно збереглися матеріали РТПіТ, зокрема керівних органів компанії в Петербурзі [195-200] та Головної контори товариства в Одесі [96-99]. Вони містять важливу інформацію щодо майже всіх аспектів діяльності компанії – свідчення про стан суден та морські перевезення, розрахункові зошити службовців, листування з торговельно-промисловими фірмами та агентствами товариств за кордоном, тексти угод з іншими судноплавними підприємствами, контакти правління компанії з урядовими структурами, повідомлення про страйки судноробітників тощо. Значна кількість цих документів вводиться автором у науковий обіг вперше.

Також нами були використані подібні матеріали фондів Північного товариства [201; 202] та Південно-Російського товариства пароплавства «Фальц-Фейн» [126] з архівів Санкт-Петербурга та Одеси. Певною мірою компенсувати відсутність документів окремих пароплавних підприємств дозволяють матеріали державних установ, які здійснювали нагляд за розвитком торговельного флоту, опікувалися питаннями стосунків із судновласниками.

Важливі в науковому плані документи знаходяться також у фонді Херсонського морехідного училища дальнього плавання (ДАХО. Ф.123), в тому числі матеріали з підготовки в 1906 р. з'їзду моряків торговельного флоту імперії, пропозиції діячів Російського товариства судноплавства, Одеського товариства взаємодопомоги моряків комерційного флоту та інших організацій з питань покращання становища судноробітників.

До актових джерел можна віднести і програмні документи тогочасних політичних партій, громадських об'єднань. Зокрема, це використані дисертантом рішення та резолюції з'їздів і нарад РСДРП [162; 406]. Окрім того цікавий матеріал містять видані останнім часом в Росії збірники – «Анархісти: Документи і матеріали. 1883-1935 рр.» та «Партія соціалістів-революціонерів. Документи і матеріали» [311; 483]. З вищезгаданих видань автор використав матеріали програми та статуту Південноросійської групи анархістів-синдикалістів 1906 р., а також стенограму засідань II-го з'їзду соціалістів-революціонерів у 1907 р., резолюції III Ради партії есерів (1907 р.) та Доповідь партії підготовлену до Міжнародного соціалістичного конгресу у Відні в 1914 р.

Незначну за кількістю матеріалів становить також група джерел, яка вийшла з середовища організацій моряків торговельного флоту. Це статuti «Реєстрації судових команд» (1906 р.) [474; 499] та Спілки чорноморських моряків [57], опитувальні листи матросів щодо проведення страйків та можливих вимог до роботодавців [57; 173], так звані летючі листки з різними закликами до команд комерційного флоту басейну. Переважна більшість з цих документів до цього часу ще не надрукована і зберігається в архівних фондах.

Таким чином, офіційні джерела в цілому досить достовірно відбивають характер та особливості розвитку морського транспорту імперії, різних форм підприємництва в ньому, а також питання пов'язані з становищем судноробітників, боротьбою команд за його покращання.

До наступного виду джерел належать публіцистичні матеріали, які містять чимало фактів та є цінним додатком при вивченні визначеної автором теми. Газетно-журнальна публіцистика є різна за походженням, що обумовлює її інформа-

тивну неоднорідність, різний рівень репрезентативності. В свою чергу матеріали періодичної преси можна поділити за характером на аналітичні (статті, замітки) та інформативні (повідомлення, кореспонденції, репортажі).

Вкрай важливий матеріал для розуміння процесів розгортання підприємництва, конкурентної боротьби між судновласниками, ставлення до заступницької політики самодержавства в морському транспорті, поглядів на розробку законодавства з робітничого питання, а також відомості про склад команд комерційних суден та професійний рух серед торговельних моряків дають періодичні галузеві видання. До них відносяться ще недостатньо вивчені дослідниками журнали «Русское судоходство» [266-287] та «Известия императорского общества для содействия русскому торговому мореходству» [236-238], а також газета «Черноморский портовый вестник», яка виходила в Одесі на початку ХХ ст. [290-292]. Питання функціонування морського транспорту імперії неодноразово підіймалися і на сторінках друкованого органу Ради з'їздів представників промисловості і торгівлі імперії часопису «Промышленность и торговля», матеріали якого теж були використані автором дисертації [260].

Особливе значення для розкриття теми має журнал «Русское судоходство», що пояснюється багатоплановістю питань, які порушувалися на сторінках видання, обсягом вміщеного матеріалу. В розділах журналу «Наше судноплавство» та «Внутрішній огляд» постійно друкувалася різноманітна інформація стосовно становища морського транспорту Чорного та Азовського морів, характеру вантажів, які перевозилися, прибутків судновласників, курсу акцій пароплавних компаній на біржі тощо.

До цього ж роду періодики можна віднести і нелегальні газети: «Моряк», який видавався Спілкою чорноморців у 1912-1913 рр. [245; 246] та «Морской листок», що виходив друком у 1909, 1910 та в 1915 рр. [242-244]. На шпальтах цих видань друкувалися листи судноробітників, матеріали щодо їх матеріального та правового становища, наводилися факти посилення експлуатації команд з боку судової адміністрації, повідомлялося про надходження внесків до каси матроських товариств, містилися звернення до моряків з боку проводу організації і т. п.

Автор використав у дисертаційному дослідженні значну кількість матеріалів ліберальної преси та газет правого, монархічного табору. Серед перших можна назвати центральний друкований орган конституційно-демократичної партії – «Речь» [264; 265], газети «Одесские новости» [250-254], «Одесский листок» [248-249], херсонське видання «Юг» [293] та газету «Южанин», яка друкувалася в Миколаєві [294]. Об'єктом уваги також була преса ліберально-демократичного спрямування в українському суспільно-політичному житті, газети «Громадська думка» та «Рада» [230; 261-263]. На шпальтах цих видань наводилося багато важливих фактів щодо страйкового руху серед моряків та боротьби з ним царських каральних органів, друкувалися повідомлення про терористичні акти на комерційних суднах басейну. Водночас у дисертації використовуються посилання на газети консервативно-охоронного змісту, такі як «За царя и родину» та «Киевлянин» [231; 232; 240].

Серед джерел публіцистичного характеру значне місце в роботі посідають матеріали революційного друку. Серед них підцензурні видання соціал-демократичного напрямку «Искра» [239], «Пролетарий» [258], «Социал-Демократ» [289], «Луч» [241], «Правда» (Віденьська) [255; 256] та інші, а також газети неонародників – есерівське «Знамя труда» [234; 235] і «Буревестник» анархістів-комуністів [228; 229]. У згаданих виданнях містяться численні свідчення щодо виступів команд комерційних суден Чорного та Азовського морів, інформація про діяльність в організаціях моряків представників соціалістичних партій, революційну пропаганду в матроському середовищі. Використання періодики різного політичного спрямування та її взаємне співставлення, створює передумови для всебічного розгляду проблеми.

Як історичні джерела непересічне значення мають матеріали особистого походження – спогади, мемуарна література, автобіографії. Вони дають можливість з середини розглянути суспільно-політичний рух у торговельному флоті, діяльність урядових структур, спрямовану на розвиток морського транспорту басейну, допомагають детальніше познайомитися з поглядами судноробітників, дія-

льністю спілок, створених судовими командами, отримати більш повне уявлення про їхні взаємостосунки з революційними організаціями та судовласниками.

Звичайно дослідник повинен враховувати, що автори спогадів розглядають події крізь призму особистого сприйняття, яке, в першу чергу, залежить від їхніх політичних уподобань, а також від становища, яке вони займали в суспільстві, стосунків з особами, діяльність яких висвітлюється на сторінках подібної літератури.

Так, значний інтерес складають насичені фактами спогади керівників матроських професійних організацій М.А. Адамовича, К.А. Дублицького та О.Д. Яковлева [203-206; 214; 226; 227]. Цікавий матеріал містять спогади членів соціалістичних угруповань, які вели агітацію в середовищі торговельних моряків – соціал-демократів Г. Ачканова, Н.М. Гіка*, П. Никифорова, Ю.М. Стеклова, А. Сухова [207; 208; 212; 218; 222; 223], членів партії есерів Є.З. Волкова, І.М. Чернявського [211; 153], представника анархістів Д.І. Новомирського та ін. [219]. Свідчення стосовно контактів із Спілкою чорноморців є в мемуарах Л.Д. Троцького [224]. Про революційну діяльність у середовищі моряків торговельного флоту згадується в автобіографії першого голови радянського уряду України М. Скрипника [221].

Серед мемуарів, які за своїм походженням відносяться до урядового табору, треба згадати спогади великого князя Олександра Михайловича [209], який на початку ХХ ст. здійснював керівництво Головним управлінням торговельного мореплавства Російської імперії та мемуари керівника одеського жандармського управління, структури, яка головним чином і займалася боротьбою з революційним рухом у морському транспорті Півдня України, полковника Заварзіна [215].

Більшість цієї мемуаристики надрукована ще в 20-ті рр. минулого століття і після цього не перевидавалася. Частина, як автобіографії Г. Ачканова, С. Малишева, спогади про революційний рух у морському транспорті І. Чернявського,

Примітка. Ще одні спогади Н.М. Гіка «Робота серед російських моряків на Середземному морі» надруковані у вищезгаданій праці Є.Волкова [209, с.217-234].

В.Апостолової, а також секретаря Спілки моряків у 1917 р. Жарінова зберігаються в архівах і вперше введені автором до наукового обігу [155; 165-167]. Попри весь суб'єктивізм, ці джерела значно розширюють можливості дослідження проблеми.

Ще одне важливе джерело для вивчення теми, це приватне листування. Основний масив епістоляріїв утворюють листи керманічів Спілки чорноморців до представників організації в різних країнах, провідних діячів російської політеміграції за кордоном, а також листування членів революційних партій стосовно їхніх зв'язків з матроським товариством та листи окремих матросів на батьківщину. Переважна більшість цих листів отримана поліцією агентурним шляхом або за використанням перлюстрації і відклалася в матеріалах офіційного діловодства. Головним чином це копії та виписки зроблені жандармами, які зберігаються в архівних фондах і до цього часу ще не надруковані.

Незначну частину такого роду джерел складають листи представників чорносотенних організацій, їхнє спілкування з представниками органів влади приморських міст [484]. Цінність епістолярної спадщини полягає в тому, що листи, як правило, більш щирі, вони не містять у собі тих нашарувань, які притаманні щоденникам, а тим більш мемуарам. Епістолярії вміщують багато цінної фактичної інформації, дають можливість скласти більш повне уявлення про атмосферу того часу серед матросів комерційного флоту, впливу на них різних партій, характеру взаємовідносин між діячами лівих угруповань.

Увесь згаданий комплекс джерел дозволяє ґрунтовно вивчити питання становлення та розвитку капіталістичних відносин у морському транспорті Чорного та Азовського морів, а зрештою розкрити своєрідність системних трансформацій в Україні наприкінці ХІХ – початку ХХ ст., діяльність на тогочасній політичній арені основних класів – буржуазії та пролетаріату, специфіку їхніх взаємовідносин.

Методологія дослідження ґрунтується на системі загальнонаукових принципів, які мають обов'язковий характер і виступають критеріями науковості та конкретних досліджувальних методів.

Аналіз документів і матеріалів, оцінка подій проводилися на основі таких універсальних методологічних принципів, як принципи історизму і наукової об'єктивності. Перший з них потребує конкретно-історичного підходу до аналізу суспільних явищ, тобто враховувати історичну обстановку та характер епохи, передбачає розгляд подій в розвитку і тісному взаємозв'язку з усіма іншими економічними, політичними та ідеологічними факторами, а також вивчення досвіду і уроків історії. Принцип історизму в дослідженні реалізовувався перш за все у вивченні конкретно-історичних обставин, в яких відбувалися соціальні та економічні зрушення в Україні під час її переходу від традиційного до індустріального суспільства, а також в пізнанні історичного досвіду взаємовідносин праці та капіталу в суспільстві, можливості налагодження між ними соціального партнерства.

Принцип об'єктивності вимагає розкривати усі історичні закономірності, тенденції і альтернативи, спиратися під час дослідження на всю повноту історичних фактів, використовувати весь корпус історичних джерел. Цей принцип реалізовувався дисертантом у вивченні ним достатньої повноти історичних фактів та історичних джерел. Так, для дослідження проблеми вибрані ті історичні факти, які дозволяють з найбільшою повнотою розкрити закономірності та специфіку процесів капіталістичної трансформації, які спостерігалися в морському транспорті Півдня України наприкінці XIX – початку XX ст.

Дисертант вважає, що партійно-класовий підхід, який лежав в основі всіх досліджень радянського часу, не може розглядатися як методологічний принцип та бути критерієм науковості. Разом з тим слід зауважити, політичні уподобання дослідника, які об'єктивно існують і неминуче дають про себе знати, не повинні перешкоджати правдивому висвітленню історичних подій, діяльності історичних персоналій. Автор намагався підходити до аналізу історичних явищ з позицій конкретно-історичної логіки та критики, внутрішньої тотожності – адекватності джерельного обґрунтування, достатньої доказової теоретичної бази.

Наукові методологічні принципи органічно пов'язані з конкретно-досліджувальними методами. Методичний інструментарій, застосований в дисертації, ґрунтується на використанні хронологічного методу, що передбачає поєд-

нання комплексного підходу до вивчення теми з послідовністю історичних подій у часі. Цей метод надав можливість визначити основні аспекти з досліджувальної проблематики, простежити, як протягом чверті століття розгорталася підприємництво в торговельному флоті, тривала конкурентна боротьба між пароплавними компаніями, утворювалися капіталістичні монополії, вирішувалися питання покращання правового та матеріального становища моряків, в морському транспорті Півдня України розгортався страйковий та професійний рух.

Історико-генетичний метод дозволив з'ясувати основні чинники, які обумовили виникнення та еволюцію ранньоіндустріального суспільства в Україні, охарактеризувати тогочасні історичні події в українських губерніях з усіма їх особливостями та індивідуальними рисами, зокрема з'ясувати, які наслідки в соціально-економічному та суспільному житті мав, з одного боку, високий ступень визиску судноробітників пароплавними підприємствами, їхня правова незахищеність, а з іншого – низький рівень політичної культури та правової свідомості моряків комерційного флоту.

Історико-порівняльний метод допоміг визначити сутність явищ, які вивчалися, здійснити порівняння в просторі та часі, дозволив з'ясувати загальне і закономірне в становленні капіталістичного ладу в Україні і, в той же час, розкрити всю своєрідність генези індустріального суспільства в Україні, дослідити як ця специфіка позначилася на розвитку комерційного флоту регіону, виявилася в поглядах та поведінці буржуазії та судових команд басейну.

Застосування статистично-аналітичного методу сприяло отриманню додаткової інформації, розширенню та поглибленню наших уявлень про відповідні історичні явища, в тому числі допомогло докладніше проаналізувати процеси формування прошарку підприємців та судноробітників у морському транспорті Чорного та Азовського морів, дослідити їхній кількісний, соціальний і національний склад та ті зрушення, які відбувалися в ньому від початку 90-х рр. XIX ст. до Першої світової війни. Зрештою методологічна основа дисертації ґрунтується на діалектиці загального та особливого, історичної закономірності та випадковості з урахуванням можливих альтернатив у розвитку подій.

Формулюючи висновки з першого розділу дисертаційної праці необхідно підкреслити, що історіографія проблеми є досить багатоплановою та різноманітною. Дослідники попереднього часу зробили суттєвий внесок в її вивчення, збільшили кількість документального матеріалу, яким може оперувати історична наука. Водночас на розвиток наукових досліджень суттєво впливали суспільно-політичні умови, які на тому або іншому етапі існували в країні.

Так, у дореволюційний період дослідники переважним чином вивчали питання розвитку підприємництва в комерційному мореплаванні, з'ясовували чинники, які могли покращити функціонування морського транспорту Півдня України, аналізували роль держави в цьому процесі. Приділялася увага причинам, які обумовили виникнення конфліктної ситуації в стосунках між працею та капіталом в торговельному флоті. Окремі автори наголошували на необхідності встановлення між ними цивілізованих стосунків, певного співробітництва. Разом з тим історична література цього часу фактично не розглядала такі аспекти проблеми як особливості менталітету судновласників і моряків, діяльність нелегальних організацій судноробітників, вплив на судові команди політичних партій.

Радянська історіографія досягла значних успіхів в дослідженні процесів становлення та розвитку морського транспорту Чорного та Азовського морів у другій половині XIX ст., діяльності окремих пароплавних кампаній і, в першу чергу РТПіТ, питань конкурентної боротьби в комерційному мореплаванні басейну, а також формування такої чисельної групи транспортного пролетаріату, як судноробітники. Частково було висвітлено в цей період і страйковий рух у середовищі моряків, діяльність у торговельному флоті регіону більшовицьких партійних організацій. Помітно в цей час була збільшена джерельна база проблеми.

Разом з тим жорстко регламентований згори методологічний інструментарій, існування певних стереотипів та ідеологічних кліше в оцінці історичних подій помітно зменшували ефективність тогочасних наукових розвідок, не дали можливості дослідникам всебічно, неупереджено висвітлити діяльність судновласників Півдня України, їхні взаємовідносини з пароплавними командами, професійний рух у середовищі моряків комерційного флоту. Так, в історичній літературі радян-

ського періоду фактично не були розглянуті перспективи налагодження соціального партнерства між підприємцями та робітниками України, в тому числі між судновласниками та моряками басейну. В наукових дослідженнях мова йшла лише про чинники, які могли посилити антиурядову спрямованість робітничого руху, а зрештою залучити судноробітників до здійснення в країні революційного перевороту. Отже, ідея можливої співпраці буржуазії та пролетаріату, відкидалася а priori, вважалася не здійсненою. Слід згадати і вкрай упереджене ставлення історіографії того часу до всіх небільшовицьких партій, коли ознакою доброго тону було піддавати нищівній критиці або взагалі ігнорувати їх діяльність. Відповідно агітація меншовиків, анархістів, соціалістів-революціонерів та чорносотенців, їх організаційна робота в середовищі моряків торговельного флоту басейну фактично не висвітлювалася.

Сучасний етап позначений відходом від догм та стереотипів у вивченні теми, появою інноваційних підходів, використанням всього розмаїття методів пізнання при її дослідженні. Зараз науковці більш докладно зупиняються на окремих питаннях розвитку підприємництва на початку ХХ ст. в комерційному мореплавстві басейну, його формах, відносинах праці та капіталу в морському транспорті регіону. Разом з тим треба констатувати недостатню увагу сучасної історіографії до соціально-економічної проблематики, а зрештою й до особливостей модернізації українських губерній в складі Російської імперії, що й обумовило відносно незначну кількість історичних розвідок по темі за останні роки.

Таким чином, протягом основних етапів вивчення проблеми можна спостерігати активний рух історичної думки, суттєве прирощення історичних знань з різних її аспектів. У той же час в історичній літературі слабо або поверхово були розглянуті такі сюжети, як соціальне обличчя судновласників і моряків комерційного флоту, особливості їх діяльності, кількісний, соціальний та національний склад на початку ХХ ст., ставлення пароплавних товариств до робітничого питання. Це стосується і професійного руху судноробітників, зв'язків утворених ними організацій з українськими національними силами, форм та методів діяльності серед команд представників загальноросійських партій – есерів, меншовиків тощо.

Головним же є те, що питання формування, специфічних рис у поведінці підприємців і робітників-моряків торговельного флоту Азово-Чорноморського басейну ще не розглядалися системно та комплексно в контексті тих загальних процесів, які мали місце в Україні під час становлення індустріального суспільства.

Слід підкреслити, що джерельна база дисертації достатньо репрезентативна та вірогідна. Структурно вона складається з актових (документи законодавчого характеру, матеріали адміністративно-поліцейських органів, документація пароплавних підприємств, а також партій і громадських організацій, спілок моряків) та наративних джерел – спогадів, періодичної преси, епістолярної спадщини. Частина з них вже була надрукована, інша – зберігається в архівних закладах України та Росії і була автором запроваджена в науковий обіг. Зрештою виявлений комплекс джерел з теми дисертації був до цього часу опрацьований недостатньо, хоч містить значний обсяг інформації, що дозволяє реконструювати специфіку модернізаційних процесів у торговельному флоті Півдня України, особливості діяльності судновласників і моряків наприкінці XIX - початку XX ст.

Своєрідність обраної тематики, різнопланова джерельна база розвідки обумовили вибір складного теоретико-методологічного інструментарію, який і використовувався автором в процесі роботи. Дисертаційне дослідження виконано на методологічних засадах, пов'язаних із загальнонауковими принципами історизму, об'єктивізму, світоглядного плюралізму та діалектичного розуміння історичного процесу. У дисертації було застосовано хронологічний, історико-генетичний, порівняльно-історичний та статистично-аналітичні методи дослідження.

Матеріали цього розділу дисертації надруковані автором в двох наукових статтях [596; 598].

РОЗДІЛ III

ФОРМУВАННЯ КАДРІВ МОРЯКІВ ТА ЇХНЕ СТАНОВИЩЕ НАПРИКІНЦІ XIX - ПОЧАТКУ XX СТ.

3.1. Джерела формування, чисельність та склад судових команд Азово-Чорноморського басейну

Розвиток і утвердження капіталізму в Україні супроводжувався формуванням кадрів постійних найманих робітників. Зокрема, реформа 1861 р. створила сприятливі умови для впровадження вільнонайманої праці в торговельному флоті Азово-Чорноморського басейну. В результаті чисельність команд комерційних суден досить швидко зростала.

Слід відзначити, що кадри моряків містили в собі, як судову адміністрацію – капітани, їхні помічники та механіки, так і рядовий плавсклад, який в свою чергу, поділявся на судноробітників і судову обслугу (кухарі, лакеї, покоївки тощо). Останні, як і командний склад суден, в основному, залишаються за межами цього дослідження, тому надалі під кадрами торговельних моряків ми будемо мати на увазі, головним чином, лише судноробітників. Серед них були палубні матроси – рульові, теслярі, боцмани (верхня або палубна команда), а також машиністи та кочегари (нижня або машинна команда). Можна виділити й своєрідну робітничу аристократію на суднах. Її складали боцмани та машиністи.

Необхідно підкреслити, що питома вага моряків Чорного та Азовського морів була найбільшою серед усіх інших водних басейнів Російської імперії. На частку цивільного флоту регіону на межі XIX-XX ст. припадало 42,6% від загальної кількості судноробітників, які працювали в морському транспорті країни [238, с.27-28].

З'ясуємо, якою ж була динаміка змін у кількісному складі торговельного флоту басейну протягом періоду, що досліджується. Треба відзначити, що на 1 січня 1896 р. загальна чисельність команд комерційних суден (враховуючи і керівний склад) становила 8288 осіб. З них на пароплавах було 4679, а на вітрильниках

3609 моряків [305, с. XXVIII, XXXIII]. Отже, співвідношення чисельності команд парових та вітрильних суден становило, відповідно 56,5 % і 43,5%.

Через п'ять років ситуація в морському транспорті басейну зазнає певних змін. Станом на 1901 р. на комерційних суднах, які були приписані до портів Чорного та Азовського морів, нараховувалося разом 8590 моряків. Таким чином, у порівнянні з серединою 90-х рр. XIX ст., зростання сукупної чисельності команд було незначним, лише на 302 особи. В той же час співвідношення кількості моряків, що плавали на суднах парового флоту та на вітрильниках помітно змінилося. Так, питома вага команд пароплавів у 1901 р. вже складала 75,8%. Тобто в порівнянні з серединою 90-х рр. XIX ст. цей показник збільшився майже на 20 відсотків. Відповідно суттєво зменшилася частка екіпажів вітрильних суден. Останнє пояснювалося кризою, яку на межі XIX-XX ст. переживав вітрильний каботаж та значним зростанням парового флоту.

Треба також звернути увагу, що серед моряків на той час було 2427 представників судової адміністрації і 6163 матроса та кочегара [238, с.33-35]. Отже, особи нижчого плавскладу становили 71,7% від загального складу команд. Зокрема в паровому флоті нараховувалося 6409 моряків. У тому числі тут служило 1916 осіб командного складу (серед них – 773 капітана і їх помічників, 1055 механіків і 88 лікарів) та 4493 «нижчих чинів», що становило 70,1% від загальної кількості моряків, які плавали на пароплавах. Водночас на вітрильних суднах налічувалося 511 шкіперів та 1570 матросів (разом – 2081), тобто питома вага судноробітників складала 75,4% [238, с.33-35]. У цілому ж співвідношення чисельності нижчого плавскладу команд парових та вітрильних суден було таким: 74,5% припадало на команди пароплавів і 25,5% на екіпажі вітрильників.

У наступні часи зберігається тенденція щодо збільшення чисельності команд парового флоту, а також спостерігається загальне зростання кількості працюючих у морському транспорті басейну. Так, на початок 1910 р. загальна кількість моряків становила вже 10647 чоловік. Отже, за період з 1901 р. чисельність екіпажів парових та вітрильних суден басейну зросла на 2057 осіб. Одночасно за

десятиліття без особливих змін залишилося співвідношення чисельності команд пароплавів та вітрильників, яке складало, відповідно, 71,4% і 28,6%.

Представники суднової адміністрації нараховували в той період 2250, а нижчий плавсклад – 8397 осіб [307, с. XXXII, XLIII]. Питома вага судноробітників, палубних матросів і кочегарів, дорівнювала 78,9%, тобто за десять років частка «нижчих чинів» у цивільному флоті басейну збільшилася на 7,2%. Із загальної кількості моряків, команди парового флоту складали 7605 чоловік, у тому числі серед них було 1518 осіб командного складу і 6087 «нижчих чинів». Екіпажі вітрильників нараховували разом 3042 чоловіка, зокрема 732 судноводія та 2310 матросів. Частка робітників-моряків на пароплавах складала 80%, а на вітрильних судах – 75,9%. У порівнянні з 1901 р. питома вага судноробітників у паровому флоті збільшилася на 9,9%, тоді як цей же показник щодо команд вітрильників залишився практично без змін. Тепер розглянемо, скільки моряків входило до складу команд парових суден різного типу. Уявлення щодо цього дає табл.3.1*.

Таблиця 3.1

Кількість екіпажів парового флоту басейну станом на 1910 р.

Призначення суден	Число суден	Кількість екіпажу (в % до загальної чисельності команд парового флоту)		
		суднова адміністрація	нижчий плавсклад	разом
пасажирські	38	265 (17,5)	1166 (19,1)	1431 (18,8)
товаро-пасажирські	80	412 (27,1)	1809 (29,7)	2221 (29,2)
товарні	135	582 (38,3)	2027 (33,3)	2609 (34,3)
наливні	7	37 (2,4)	143 (2,3)	180 (2,4)
службові (буксири)	125	222 (14,6)	942 (15,5)	1164 (15,3)
Усього	385	1518 (100)	6087 (100)	7605 (100)

Примітка. Складена на підставі даних: [307, с. XXXII].

Дані табл.3.1 свідчать, що найбільш питому вагу в паровому флоті басейну склали судноробітники товарних і товаро-пасажирських суден, які нараховували відповідно 33,3 та 29,7% від загальної кількості команд. Досить значним була й чисельність екіпажів пасажирських пароплавів – 19,1%. Найменшим відповідний показник був у наливних суден, нижчий плавсклад яких становив всього 2,4%. З часом згадане співвідношення чисельності команд пароплавів різних типів фактично не змінилося. Так, в 1913 р. знов найбільш всього робітників-моряків працювало на товарних (35,9%) та товаро-пасажирських пароплавах (30,5%) [308].

Необхідно відмітити, що в той час більшість суден торговельного флоту мали незначну за кількістю команду. Так, в 1896 р. в морському транспорті басейну пароплавів з екіпажем до 5 чоловік нараховувалося 6, з командою в 5-10 осіб – 46, 10-15 – 63 судна, 15-20 – 44, 20-30 – 32 судна, 30 чоловік і більше було на 34 пароплавах (враховуючи і представників суднової адміністрації) [305, с. XXVIII]. Таким чином, екіпажі лише 29,3% парових суден басейну нараховували більше 20 чоловік.

У першому десятилітті ХХ ст. кількість пароплавів, що мали більш-менш значну команду зростає, хоча і не дуже суттєво. Станом на 1 січня 1910 р. найбільша середня чисельність екіпажу на одному паровому судні по Російській імперії припадала саме на Азовське та Чорне моря і складала 20,2 чоловіка, в тому числі 4 представника суднової адміністрації та 16,2 особи нижчого плавскладу. Зокрема в цей час екіпажі чисельністю до 5 чоловік мали 6 суден, 5-10 осіб – 95, 10-15 – 87 суден, 15-20 – 55, 20-30 – 72, 30 і більше – 59 парових суден. Таким чином, відсоток пароплавів, команда яких складалася більш як з 20 чоловік, дорівнював 35, тобто зростання протягом 15 років становило лише 5,7%.

Табл.3.2 дає уявлення відносно середньої кількості команди на пароплавах різного типу на той час*.

Примітка. Складена на підставі даних «Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1910 г.» [307, с. XXXIII].

Таблиця 3.2

Середня кількість команд на пароплавах різного типу станом на 1910 р.

Призначення суден	Середня кількість екіпажу	Середня кількість командного складу	Середня кількість робітників-моряків
пасажирські	37,7	7,0	30,7
товаро-пасажирські	24,4	5,1	19,3
товарні	18,8	4,5	14,3
наливні	21,0	4,4	16,6
службові	9,0	1,8	7,2

Отже, найбільшу середню чисельність судноробітників у складі екіпажу мали пасажирські судна, а саме – 30,7 чоловік. Найменша ж кількість нижчого плавскладу спостерігалась на службових суднах – 7,2 особи. Команди ж вітрильників у середньому мали в своєму складі лише 4-5 осіб – шкіпера, двох-трьох матросів та кухаря. Дрібні судна «тоннажем 20-30 т обслуговували лише два матроси. На приписаних до Одеси найбільших вітрильниках тоннажем понад 200-300 т налічувалося вісім-дев'ять робітників» [449, с.84].

Треба також звернути увагу на процеси концентрації робітничої сили в морському транспорті, які особливо посилилися наприкінці XIX – початку XX ст. Відзначена нами в другому розділі дисертаційної роботи концентрація суден торговельного флоту, звичайно, обумовила і зосередження моряків у не багатьох найбільших пароплавних підприємствах. Так, станом на 1860 р. серед команд РТПіТ нараховувалося 912 матросів, 70 машиністів та 450 кочегарів. В 1885 р. відповідні цифри вже становили – 1267, 118 та 574 особи [539, с.65]. В 1894 р. штатна чисельність екіпажів компанії складала в цілому приблизно 1700 судноробітників, а в 1905 р. – 1975 осіб [278, №9, с.144].

Досить значну кількість судноробітників становили і команди Добровольного флоту. В 1902 р. в цій компанії нараховувалося всього 1132 службовця, в тому числі палубних матросів – 438 осіб та машинної команди – 554 [490, с.241].

Процес концентрації робітничої сили в морському транспорті наочно характеризує табл.3.3, яка складена нами на підставі статистичних даних щодо становища торговельного флоту Чорного та Азовського морів на 1 січня 1910 р.

Таблиця 3.3

Кількість судноробітників в пароплавних підприємствах Чорного та Азовського морів

Судноплавне підприємство	Кількість парових суден	Чисельність команд (нижчий плавсклад)	У % до загальної кількості судноробітників парового флоту
Російське товариство пароплавства і торгівлі	75	2210	36,7
Пароплавство по Дону, Азовському і Чорному морям	13	235	3,8
Російське-Дунайське пароплавство	12	178	2,8
Добровольний флот (пароплави приписані до портів Чорного моря)	11	571	9,3
Пароплавство Х.Феофані	7	111	1,8
Пароплавство П.Регір	6	120	2,0
Власники суден з командою менш ніж 100 чоловік	255	2663	43,7
Всього	385	6087	100

Як можна побачити, найбільша питома вага судноробітників припадала на РТПіТ, а саме – 36,7%. У цілому ж частка шести компаній і фірм з чисельністю моряків 100 і більше становила приблизно 56% від загальної кількості команд парових суден. В той же час питома вага моряків, які працювали в десятків дрібних власників складала 43,7%.

До найбільш слабо вивчених в українській історіографії відноситься проблема джерел формування кадрів робітників у морському транспорті басейну. Майже ніяких відомостей щодо цього не містять й офіційні джерела. Статистичні дані, щодо соціальних і географічних джерел формування та поповнення кадрів

судноробітників повністю відсутні. Не знайшло відбиття це питання і в матеріалах загальноросійського перепису 1897 р. та в іншій дореволюційній літературі.

Фактично єдиним джерелом, яке допомагає дослідити проблему є документи, які зберігаються у фондах Управління одеського порту (ДАОО) та Миколаївської портової митниці (ДАМО), а також частково у фонді №339 ЦДІА України. Йдеться про списки команд парових суден торговельного флоту басейну, які містять матеріали відносно соціального походження моряків та дають можливість з'ясувати, вихідцями з якого географічного регіону імперії вони були, встановити їхній вік та тривалість служби у судновласника.

Треба відзначити, що реєстри екіпажів, які збереглися, головним чином, стосуються Добровольного флоту, Північного товариства, пароплавства «Георгий и Орион», а також окремих пароплавних підприємств, що належали одноосібним власникам. У той же час архіви містять списки команд лише поодиноких суден РТПіТ. Крім того слід враховувати, що наявні матеріали переважно датовані 1913-1914 рр., тому в праці досліджуються відповідні дані передодня світової війни.

Отже, списки команд, що нами вивчені, містять інформацію щодо 1299 судноробітників. Остання цифра складає приблизно 20% від загальної кількості нижчого плавскладу команд парового флоту басейну. Відповідно, зроблені на підставі цих даних висновки, не можуть претендувати на абсолютну точність, бути вичерпними, хоча певні тенденції визначають досить повно. Також, маючи на увазі значну плінність складу команд, ми брали дані стосовно робітників-моряків у цілому, враховуючи і тих, хто звільнився. Це не виключає повторного фіксування даних щодо однієї і тієї ж особи, чого важко було уникнути, досліджуючи значну кількість списків екіпажів.

Перш за все зазначимо, що в морському транспорті були репрезентовані уродженці майже з усіх регіонів Російської імперії. Головну ж роль у формуванні та поповненні кадрів судноробітників Азово-Чорноморського басейну грали саме українські губернії. Вихідці з них склали 72,3% від загального складу команд,

які аналізував автор. Більш повне уявлення щодо частки кожної з губерній України у формуванні кадрів робітників-моряків на початку ХХ ст. дає табл.3.4*.

Таблиця 3.4

Частка судноробітників басейну, вихідців з українських губерній царської Росії.

Губернія	% від загальної кількості судноробітників, вихідців з України	% від загальної кількості команд парових суден басейну
Волинська	4,8	3,5
Катеринославська	4,9	3,6
Київська	15,5	11,2
Подільська	17,1	12,4
Полтавська	5,2	3,7
Таврійська	15,6	11,3
Харківська	2,2	1,6
Херсонська	29	21
Чернігівська	5,6	4,1

Вона свідчить, що багато в чому поповнення екіпажів відбувалося за рахунок населення причорноморських та приазовських українських губерній. Так, питома вага уродженців Півдня України в морському транспорті басейну складала 36,2% загальної кількості матросів парових суден та 50% чисельності судноробітників, що походили з українських губерній. Насамперед у цьому плані треба відзначити Одеський та Херсонський повіти вказаної губернії. Саме частка вихідців першого з них (враховуючи і місто Одесу) серед моряків, що походили з Херсонської губернії, дорівнювала 51,8%. Одночасно судноробітники, уродженці Одеського повіту, становили 15,4% від загальної кількості матросів та кочегарів, які приходили найматися на судна торговельного флоту з українських губерній. Відповідні показники по Херсонському повіту становили 23,3% та 8,2%.

Вагому роль у формуванні складу команд цивільного флоту грав Дніпровський повіт Таврійської губернії. Так, 87,6% робітників-моряків з цієї губернії, за нашими підрахунками, складала уродженці якраз цього повіту. В загальній кількості судноробітників, вихідців з України, їхня частка нараховувала 13,7%. Зок-

Примітка. Складена автором на підставі даних: 24; 95; 106-125.

рема, значна кількість уродженців цього повіту походила з містечок та селищ Нижнього Дніпра. На деяких судах басейну весь контингент матросів та кочегарів майже виключно складався з селян Дніпровського повіту. Тут переважали колишні державні селяни, українці за походженням. Багато кого з них на пошуки додаткових заробітків примушував нестаток земельних ділянок у місцях розселення, погані ґрунти та обтяжливі платежі.

Серед губерній Півдня в поповненні команд флоту найменшою була частка Катеринославщини. В складі цієї губернії виділяється лише Верхньодніпровський повіт. Питома вага вихідців з нього складала 35,7% від усіх судноробітників, які прибували в морський транспорт басейну з Катеринославської губернії.

Беззаперечне важливе місце серед українських губерній, які постачали робітничу силу в комерційний флот Чорного та Азовського морів, належало Правобережжю, де «трудові ресурси втричі переважали потребу в робочій силі» [412, с.31]. Українська робітнича еміграція йде з дрібноселянських, хліборобських губерній, підкреслював М. Порш, «з силою зайвою людности, котра при малоземеллі, високих орендах, не знаходячи собі заробітку в місцевій... промисловості, мусить під страхом голодної смерти емігрувати до тих частин України, де потрібні робочі руки і в сільському господарстві, і в промисловості, і в транспорті, і в торгівлі» [498, кн.ХІ, с.112].

Уродженці цих губерній складали 26,7% від кількості моряків парового флоту і 37% чисельності судноробітників, що походили з України. В першу чергу, йдеться про Київську та Подільську губернії. Так, частка Київської губернії за такими ж показниками складала 11,2% і 15,5%, а Подільської – відповідно, 12,4 і 17,1%. Зокрема, серед міст та повітів Київщини, найбільший відсоток судноробітників давали місто Чигирин та Чигиринській повіт (питома вага відхідників з цього району в загальній кількості робітників морського транспорту з цієї губернії складала 21,8%), а також Ліповецькій та Уманській повіти.

Серед вихідців з Поділля більш всього приходило працювати на комерційні судна басейну з Брацлавського, Балтського, Ямпільського та Проскурівського повітів. Так, Брацлавщина постачала 23,4% від усіх робітників, що прибували в тор-

говельний флот з Подільської губернії. Помітно слабше можна простежити участь у цьому процесі Волинської губернії. Головним чином це пояснюється віддаленістю цього регіону від Дніпра, основної артерії, якою відхідники з внутрішніх губерній прямували до портових міст Азовського та Чорного морів.

Незначною в поповненні складу команд флоту була частка Лівобережжя. Особливо це торкається Харківської губернії. Лише 1,6% судноробітників парового флоту і 2,2% моряків, вихідців з України, припадало на цю місцевість.

Чимало приходило найматися на парові судна комерційного флоту Азово-Чорноморського басейну і уродженців з неукраїнських губерній. Перш за все йдеться про центрально-хліборобські губернії Росії – Орловську і Курську. Так, з Орловщини, за підрахунками автора, походило 9,5% від усіх судноробітників, що прибули в морський транспорт басейну не з України і 2,6% від загального складу команд парового флоту. Багато було і вихідців з Тамбовської губернії (особливо Єлатімського повіту), відповідні показники тут становили 6% та 1,7%. Серед інших регіонів імперії, які забезпечували робітничою силою морський транспорт Чорного та Азовського морів, можна виділити білоруські (Мінська губернія) і прибалтійські землі (Ліфляндська та Естляндська губернії), а також Бессарабію. Репрезентовані в торговельному флоті були і відхідники з Поволжя, Закавказзя, Сибіру та Далекого Сходу.

Складніше розв'язати питання відносно того вихідцями з яких районів країни формувалися команди вітрильних суден. Жодних даних про це архівні матеріали не містять. Проте слід враховувати, що екіпаж вітрильників зазвичай набирався в місці, де мешкали господарі цих суден [188, арк.233]. Це дозволяє хоча б приблизно зробити висновок (див. II розділ дисертації), що переважна більшість матросів вітрильних суден басейну походила з сіл та селищ Таврійської та Херсонської губерній. Наприклад, як відзначав сучасник, «з села (Прогної. – О.Ш.) вийшли цілі династії мореплавців, потомствених моряків» [391, с.391].

Аналіз соціального складу нижчих чинів морського транспорту басейну здійснювався автором на підставі даних відносно 998 моряків парового флоту, ін-

формація про яких міститься в архівних документах. Серед них 708 або 71% були уродженцями України.

Вивчення матеріалів щодо соціальних джерел формування кадрів судноробітників дозволяє зробити висновок, що основним резервом поповнення їхніх лав було селянство. Найважливішими причинами відхідництва селян у портові міста узбережжя Чорного та Азовського морів були малоземелля та безземелля, нестаток заробітку на місці, неможливість розрахуватися з боргами за оренду землі тощо. Кількість вихідців з українського села в торговельному флоті особливо почала зростати в 70-ті рр. XIX ст., коли в зв'язку з розвитком капіталізму посилювалися процеси розшарування селянства. Нещодавніми вихідцями з селянського середовища, головним чином, комплектувалися екіпажі суден вітрильного флоту, а також палубні команди пароплавів, тобто за рахунок спеціальностей, що не вимагали особливої технічної підготовки. Селяни привносили в середовище судноробітників свої погляди та психологію.

За нашими даними питома вага селян у складі команд флоту на той час складала 71,9%. Серед вихідців з суто українських губерній селяни становили дещо менший відсоток, а саме 67%. Склад команд комерційних суден, перш за все, поповнювався за рахунок селянства Таврійської, Київської, Подільської губерній. Так, традиційним джерелом заробітків суднопластво стало «для зубожілих селян з Правобережної України, головним чином з Чигиринського повіту» [449, с.84]. Зокрема, поміж вихідців з селянського середовища України 6,3% становили особи в документах яких було вказано, що вони належали до козацького стану. Походили останні виключно з Полтавської та Чернігівської губерній.

Іншим важливим джерелом поповнення складу команд було міське населення. В наслідок його розшарування в пореформений час, кадри моряків формувалися за рахунок збіднілих торговців і дрібних товаровиробників, ремісників та міщан. Переважним чином це були вихідці з портових міст і селищ, розташованих у пониззях Бугу, Дніпра, Дністра, тобто головним чином з Херсонської губернії.

Процес технічного перевороту в морському транспорті, розвиток парового флоту, обумовили приплив на судна і кваліфікованих робітників, які вже мали до-

свід праці на водному та залізничному транспорті або у фабрично-заводській промисловості. Останні здебільшого поповнювали склад машинних команд пароплавів. Робітники з стажем приїжджали працювати на комерційні судна басейну не тільки з українських губерній, але й з Прибалтики, Фінляндії, Петербурзької та Московської губерній. У цілому ж питома вага осіб, яких тогочасна статистика відносила до верстви міщан (у тому числі робітників), складала серед працівників морського транспорту, за нашими підрахунками, 25,9%. Серед уродженців українських губерній частка ж міщан дорівнювала 31%. Переважна більшість останніх походила з міст Херсонської (53,9%) губернії – Одеси, Херсона, Миколаїва, а також з Київщини – Чигирини, Канева, Черкас, Умані.

Незначну кількість осіб рядового плавскладу цивільного флоту давали інші прошарки населення – дворяни, чиновники, почесні громадяни, купці. Зокрема, частка дворян та чиновників складала 1,8%, купців та почесних громадян – 0,4%. В переважній більшості представники пануючих верств населення в морському транспорті походили з Херсонщини та, в меншому ступені, з міст та селищ Таврійської губернії.

Кадри кваліфікованих робітників-моряків поповнювалися також за рахунок підданих деяких іноземних держав, перш за все, з Скандинавії, хоча їхня питома вага була не великою. До того ж вона поступово зменшувалася. Так, в 1896 р. частка іноземців у торговельному флоті Чорного та Азовського морів (враховуючи і судову адміністрацію) складала 3,6%. Зокрема, серед команд парових суден іноземців було 2,5%, а вітрильників – 5,2% [305, с. XXVIII, XXXIII]. В той же час в 1901 р. іноземці склали вже всього 2,7% [238, с. 27]. Останні, головним чином, входили до складу нижніх команд пароплавів, де майже виключно перебували на посадах машиністів або їхніх помічників.

Досить складною є проблема етнічного складу судноробітників. Можна зазначити, що різноманітність географічних джерел формування кадрів в морському транспорті визначила багатонаціональний склад робітників-моряків. Але питома вага судноробітників різних національностей була неоднакова. За підрахунками М. Порша серед моряків, які працювали на водних артеріях України наприкінці

XIX ст., тобто як у річковому, так і в морському судноплавстві, представників титульної нації було 33,9% [498, кн.ХІ, с.128].

Інша картина існує стосовно національного складу судноробітників безпосередньо в морському транспорті Чорного та Азовського морів. На підставі даних перепису населення 1897 р. (який брав за основу лише мовну ознаку) українців серед судових команд басейну в той час налічувалося близько 22%. Зокрема, по Таврійській губернії відсоток останніх складав 27,5%, а по Херсонській – 24,6%. В той же час серед працюючих на водних сполученнях причорноморських та приазовських губерній за цим показником 61,9% становили росіяни, 5,5% – греки, 2,2% – італійці, 1,5% – євреї, 1,4% – поляки, 1,1% – німці і т.д. [303, с.192-195; 304, с.206-210].

Проте, слід зауважити, що відсоток українців серед команд комерційного флоту насправді був значно більшим. Пояснення цьому можна знайти в тому, що відхідники з українських сіл та селищ, потрапляючи до російськомовної атмосфери міст чорноморського узбережжя, а також у мовне середовище, яке панувало на судах торговельного флоту, теж поступово переходили на російську. Отже, лише мовна ознака ще не дає нам справжньої картини співвідношення різних етнічних груп серед моряків. З іншого боку вище вже згадувалася, що серед судноробітників басейну вихідці власне з українських губерній складали більш як 70%. До того ж приблизно дві третини серед них становили селяни, які в своїй переважній більшості були українцями*. «Моряки, в більш як половині, самі українці», - писав у своїй праці С. Рудницький [526, с.99]. Отже, кількість етнічних українців у торговельному флоті, на нашу думку, можна обчислити не менш як у 45-50%. Певним чином ці висновки підтверджує національний склад осіб, які були притягнуті до суду в справі Спілки чорноморських моряків в 1914 р. Серед останніх українців було 40,7%, росіян – 28,9%, євреїв – 14,5%, латишів та естонців – 6,5%, поляків та литовців – 2,9% та ін. [211, с.212].

Примітка. Як відзначав Я.Й. Грицак, 88% селян України наприкінці XIX ст. були етнічними українцями [352, с.62].

Одним з важливих факторів, який характеризує робітників морського транспорту є їх віковий склад. Уявлення щодо нього, станом на 1901 р. дають матеріали табл.3.5*.

Таблиця 3.5

Розподіл судноробітників за віковими групами

Категорія моряків	До 15 років	15-19 років	20-24 роки	25-29 років	30-34 роки	35-39 років
палубні матроси	5 або 0,2%	144 або 5,6%	519 або 20,3%	668 або 26,2%	466 або 18,3%	352 або 13,8%
кочегари та машиністи	6 або 0,3%	130 або 6,4%	475 або 23,3%	669 або 32,8%	327 або 16,0%	187 або 9,2%
Усього на пароплавах	11 або 0,2%	274 або 6,0%	994 або 21,6%	1337 або 29,1%	793 або 17,3%	539 або 11,7%
матроси вітрильників	41 або 2,6%	381 або 6,4%	379 або 24,1%	210 або 13,4%	147 або 9,4%	101 або 6,4%
Загальна кількість	52 або 0,8%	655 або 10,6%	1373 або 22,2%	1547 або 25,1%	940 або 15,2%	640 або 10,4%

Категорія моряків	40-44 роки	45-49 років	50-54 роки	55-59 років	60 і більше	Всього
палубні матроси	201 або 7,9%	117 або 4,6%	40 або 1,6%	25 або 1,0%	8 або 0,3%	2551 або 100%
кочегари та машиністи	145 або 7,1%	63 або 3,1%	22 або 1,1%	6 або 0,3%	5 або 0,3%	2042 або 100%
Усього на пароплавах	346 або 7,5%	180 або 3,9%	62 або 1,4%	31 або 0,7%	13 або 0,3%	4593 або 100%
матроси вітрильників	95 або 6,1%	75 або 4,8%	73 або 4,7%	41 або 2,6%	24 або 1,5%	1570 або 100%
Загальна кількість	441 або 7,2%	255 або 4,1%	135 або 2,2%	72 або 1,2%	37 або 0,6%	6163 або 100%

Примітка. Складена на підставі даних: 238, с.40-43.

Торговельний флот у наслідок специфіки своєї праці вимагав міцних, загартованих, фізично розвинутих людей. Ось чому середній вік судноробітників ба-сейну, як свідчить таблиця, становив лише 29,5 років. Основний контингент судноробітників складала пролетарі віком від 20 до 30 років. Їх нараховувалося 2920 чоловік або 47,3%, тобто майже половина від загальної кількості команд. Останнє пояснювалося необхідністю мати на суднах робітників, які знаходилися в розквіті сил і, відповідно, були в змозі виконувати важку фізичну роботу. Внаслідок вищезгаданої причини в морському транспорті майже не знаходила використання праця малолітніх (лише 0,8%) та підлітків (10,6%). Останні частіш за все працювали на пароплавах в якості штурманських та машинних учнів або ж були зайняті в сфері обслуг.

З табл.3.5 можна побачити, що для різних категорій моряків характерними були певні вікові особливості. Так, у торговельному флоті дуже мало було робітників-моряків похилого віку, яким виповнилося 60 років та більше. Їх нараховувалося всього 0,6%. Незначною за кількістю була і вікова група 40-59 років, а саме – 14,7%. Дитячу працю найбільш охоче використовували на вітрильних суднах (цей показник дорівнював тут 2,6%). Судновласники часто платили «батькам-біднякам за «робочу силу» 25 крб., і напівголодні, напівроздягнуті дванадцяти-тринадцятирічні хлопчики протягом року працювали по 14 годин на добу, не одержуючи більше ніякої платні» [391, с.399].

Серед нижніх команд пароплавів більше всього було молодих людей у віці від 20 до 30 років – аж 56,1%. Водночас подібний показник серед моряків вітрильного флоту був найменшим, всього 37,5%. Відповідно серед кочегарів та машиністів було менше всього робітників у віковій групі від 40 до 60 років. Вони склали лише 11,6%. А матросів вітрильних суден старшого віку нараховувалося 18,2%. Приблизно така ж питома вага цієї вікової групи була і серед верхніх команд пароплавів, вона дорівнювалась 17,1%.

Вищенаведені особливості пояснюються тим, що праця машиністів та кочегарів вимагала певної освіти, знань, які, частіш за все, мали саме молоді судноробітники. Разом з тим значно менші вимоги до рівня підготовки та кваліфікації па-

лубних матросів пароплавів або моряків вітрильників, призводили до того, що істотна частина селян-відхідників, які приходили працювати в торговельний флот лише на час навігації або до збору врожаю і серед яких було чимало людей у віці, влаштовувалася на судна якраз на ці посади.

Що ж торкається використання жіночої праці в комерційному мореплавстві, то вона фактично не була затребувана. За даними перепису 1897 р., жінки склали всього 0,6% від усіх судноробітників басейну [310, т.1, с.82]. До того ж, як свідчать списки судових команд, вони були зайняті виключно в сфері обслуговування на пароплавах – суднова прислуга, покоївки. Певний інтерес складають дані щодо сімейного стану моряків. Відповідна інформація міститься в табл.3.6 та 3.7, складених на підставі матеріалів загальноросійського перепису 1897 р.

Таблиця 3.6

Сімейний стан робітників-моряків торговельного флоту басейну

Губернія	Загальне число судноробітників	Кількість моряків, які перебували в шлюбі	З числа моряків, хто перебував у шлюбі			
			15-19 років	20-39 років	40-59 років	60 років і більше
Херсонська	3006	1658	–	919	622	117
Таврійська	1527	836	5	557	239	34
Чорноморська	109	34	–	26	8	–
Область Війська Донського	831	606	2	357	212	35
Кубанська область	789	413	7	270	125	11
Усього	6262	3547	14	2129	1206	217

Як свідчить табл.3.6, серед моряків, які працювали на водних сполученнях Херсонської губернії 1658 чоловік мали родину (55,2%) [310, т.1, с.80-81]. Приблизно такий же відсоток судноробітників, які перебували в шлюбі, давала Таврія, а саме 54,7% [310, т.1, с.72]. Отже, серед 4533 українських моряків були одружені 55%. Відповідні показники по іншим причорноморським та приазовським територіям Російської імперії склали: Область Війська Донського – одружені були

72,9%, Кубанська область – 52,3%, Чорноморська губернія – 31,2% [310, т.1, с.26-27, 110-11, 118-119]. Якщо ж враховувати дані по всім регіонам, то відсоток сімейних моряків Азово-Чорноморського басейну складав 56,4%.

Ця таблиця також засвідчує, що більш усього сімейних серед судноробітників було у віці від 20 до 39 років. Відповідний відсоток від загальної кількості судноробітників, які були одружені, становив у Херсонській та Таврійській губерніях разом 59,2%. Практично на ту ж цифру ми вийдемо, якщо будемо враховувати ідентичні дані по всім приморським губерніям регіону, а саме – 60,1%.

Здається важливим звернути увагу і на склад родин судноробітників. У переважній більшості сім'ї моряків були досить численні. Як можна побачити з табл.3.7, серед усіх моряків Херсонської губернії, які вважалися головами родин, а саме 1087 осіб, 425 або 39% мали велику родину від 5 до 10 чоловік. Відповідні дані по Таврійській губернії становлять: серед 597 судноробітників 291 або 48,8% мав велику сім'ю [310, т.1, с.72, 80-81]. Взагалі ж по двом українським губерніям згаданий відсоток дорівнюється 42,5.

Таблиця 3.7

Склад сімей робітників-моряків торговельного флоту басейна (1897 р.)

Губернія	Із загального числа судноробітників							
	Жили поодинокі	Члени родин, що мешкали в своїх сім'ях	Голови родин, які склалися з					
			2 осіб	3 осіб	4 осіб	5 осіб	6-10 осіб	11 та більше
Херсонська	1588	331	267	205	188	174	251	2
Таврійська	481	449	90	110	96	92	199	10
Чорноморська	100	3	–	3	2	–	1	–
Область Війська Донського	412	122	58	74	54	44	66	1
Кубанська область	700	24	13	18	15	9	8	–
Усього	3281	929	428	410	355	319	525	13

Специфіка праці, яка вимагала майже постійного перебування в морі, призводила до того, що значна частина моряків не мала можливості мешкати разом із своїми родинами. Крім того можливість безробіття та низька платня, прирікали багатьох на самотнє життя. Багато хто з моряків або пізно створював родину або взагалі не мав для цього економічних можливостей. Так, із загальної кількості судноробітників Херсонської губернії поодинокі або поза родиною жили 52,8%, а в Таврійській губернії – 31,5%. В цілому ж для причорноморських українських губерній цей відсоток дорівнював 45,6.

Загалом частка судноробітників, що жили поодинокі становила 52,5%. Переважання серед моряків тих хто жив поза родиною свідчило про значну мобільність робочої сили в морському транспорті і, відповідно, гальмувало процес складання постійних кадрів працівників у цій галузі економіки.

Серед факторів, які характеризують склад робітників-моряків, чимале значення має їхній освітній рівень. Використання машинної техніки у флоті, збільшення чисельності пароплавів – все це вимагало від судноробітників високої кваліфікації, певного рівня грамотності, культури. Зазначимо, що за рівнем письменності моряки загалом посідали досить високе місце серед інших загонів робітництва імперії. Так, серед 5653 робітників, що працювали на водних сполученнях у причорноморських та приазовських губерніях (враховуючи і судову обслугу), за даними перепису 1897 р. письменних було 3411 або 60,3% [310, т.2, с.48-49, 74, 94-95, 104, 134].

Особливий інтерес, на наш погляд, складає аналіз рівня письменності серед моряків південних губерній України на частку яких у той час припадало більше як 80% від усіх працівників водних сполучень басейну. Так, серед робітників водного транспорту Херсонської та Таврійської губернії письменних було 2734 особи, або 60,5% [310, т.2, с.48-49, 94-95].

Найбільше грамотних судноробітників було серед вікової групи від 20 до 39 років. В абсолютних цифрах письменних моряків такого віку було 1776 тобто 64,7% серед усіх грамотних судноробітників. Відсоток же грамотних у цьому віці складав дещо меншу цифру і дорівнював 63,2%. В цілому, як змінювався рівень

письменності моряків торговельного флоту Азово-Чорноморського басейну залежно від їхнього віку, демонструє табл.3.8*.

Табл. 3.8

Розподіл письменних моряків Азово-Чорноморського басейна за віковими групами у процентах (1897 р.)

Водні сполучення	Вік судноробітників						
	12 років і молодше	13-14 років	15-16 років	17-19 років	20-39 років	40-59 років	60 років та більше
Херсонська та Таврійська губернії	50	46,2	74,7	75	63,2	51,6	42
Чорноморська губернія, Кубанська область, Область Війська Донського	100	50	63,6	64,3	64,2	53,5	43,6
Всього	60	46,7	73,6	72,6	63,4	52	42,4

Вона свідчить, що серед малолітніх (тобто до 15 років), які працювали на комерційних суднах басейну, рівень освіченості складав приблизно 50%. В той же час, найвищий відсоток грамотних моряків припадав на підлітків і зовсім ще молодих робітників у віці від 15 до 19 років і нараховував майже 73%. В наступних вікових групах відсоток письменних моряків поступово зменшувався. Так, серед моряків у віці від 40 до 59 років відсоток грамотних був 52%, а серед тих кому було за 60 років – лише 42,4%.

Рівень письменності був тісно пов'язаний з рівнем кваліфікації різних категорій моряків. Факти свідчать, що більша частка письменних моряків припадала саме на нижню (машинну) команду, праця якої вимагала певної технічної підготовки та знань. Наприклад, серед 15 машиністів, які перебували на службі в Російсько-Дунайському товаристві в 1910 р. один мав домашню освіту, один закінчив два класи міського училища, ще три моряка закінчили три класи; один мав

Примітка. Складена на підставі даних: 310, т.2, с.48-49, 74, 94-95, 104, 134.

освіту в п'ять класів реального училища, а ще один – п'ять класів міського училища. Серед інших, один закінчив сільську школу, один – школу машиністів, один – ремісниче училище, один – церковно-приходське, а три – народні училища. Крім того двоє з них ще й закінчили школу машиністів [104, арк.27-28]. Відповідно, серед палубних матросів пароплавів, а також серед команд вітрильників питома вага неписьменних була значно вищою ніж у середньому на флоті.

Тепер звернемося до професійного складу моряків комерційних суден Азово-Чорноморського басейну. За морським Статутом 1903 р. в торговельному флоті існували такі посади судноробітників: два класи машиністів, три класи кочегарів та три класи палубних матросів. Так, машиніст 2-го класу повинен був знати кочегарну справу, «ковальську, слюсарну і котельну майстерність, збірку та розбирання машини і догляд за машиною під час дії». Від машиніста 1-го класу окрім того вимагалось вміти «розбиратися в машинних кресленнях і самостійно керувати машиною» [276, №10, с.74].

Кочегари 3-го класу, це були вуглярі, які використовувалися для робіт у вугільних ямах та для подачі вугілля до топок. Другий клас вимагав від кочегара «знання ковальської майстерності, призначення всіх котельних приладів і догляду за топками». Кочегари 1-го класу повинні також були знати «котельну майстерність, устрій парових котлів», здійснювати загальний догляд за котлами та керувати «всією справою в кочегарні» [276, №10, с.75].

До 3-го класу матросів зараховувались особи, які тільки ставали до праці на комерційних суднах. Матроси 2-го класу повинні вже були знати оснащення суден, вміти управлятися з вітрилами, знати такелажну справу, гребти на шлюпці. Щодо матросів 1-го класу, то крім усього вищезгаданого, від них вимагалось також «знати кермову справу, укладку вантажу в трюмі і управління шлюпкою під вітрилами» [276, №10, с.72].

Отже, судноробітники, головним чином, були репрезентовані спеціальностями, що відповідали профілю їхньої служби у флоті. Проте питома вага різних спеціальностей була не однаковою. Крім того необхідно звернути увагу, що в той час не існувало певних правил щодо чисельності екіпажу. Капітан мав право са-

мостійно наймати моряків у тій кількості, яку він вважав за потрібне. Користуючись цим роботодавці формували склад команд на свій розсуд, не рахуючись з дійсним обсягом робіт, який треба було виконувати на судні. Часто, з метою економії, вони його штучно зменшували.

Як правило, до складу команд великих пасажирських пароплавів (загальна кількість нижчих чинів 33-43 особи) на початку ХХ ст. входили: 1 боцман, 4-5 матросів першого класу, 8-11 матросів другого класу, 1-2 машиніста першого класу, 2 машиніста другого класу, 3-6 кочегарів першого класу, 6-8 кочегарів другого класу та 4-9 вуглярів [197, арк.122-124].

Таким чином, матросів першого класу, які частіш за все виконували функції рульових, у середньому на пароплавах було не більш як чотири чоловіка. Майже вся інша частина палубної команди належала до матросів другого класу. Як відзначалось у підготовленій в 1913 р. записці «Декілька слів щодо сучасних команд на російських пароплавах», серед останніх «зустрічалися і моряки, які не знайшли кращої вакансії, і зовсім неuki в морській справі» [461, с.19]. Причину цього автор записки (сам капітан комерційного судна на Чорному морі) не безпідставно бачив у ліквідації в 1906 р. матросів 3-го класу.

Моряки цієї категорії раніше фактично дорівнювались матроським учням, тобто, новачкам у флоті. Коли ж 3-й клас матросів було знищено, це багато в чому ускладнило доступ на пароплави юнакам, які бажали вчитися морській справі. Пояснюючи цей факт, автор цитованого документу підкреслював: «Жоден капітан хлопця не прийме, слушно вважаючи, коли вже немає справжнього матроса, взяти замість слабкого хлопця хоча б мужика, лише б була робоча сила» [461, с.19].

Це ж, у свою чергу, призводило до того, що матрос, замість «фахівця в своїй професії», перетворювався на чорнороба. Тому навіть серед матросів 1-го класу інколи зустрічались погано підготовлені моряки, але ж вибору капітан судна часто-густо фактично не мав. Все це вкрай негативно позначалося на діяльності комерційного транспорту басейну, призводило до численних аварій пароплавів, загибелі пасажирів та втрат вантажу. Отже, зроблені підрахунки свідчать, що найбільшою в паровому флоті басейну була питома вага палубних матросів та рульо-

вих. Останні, враховуючи і боцманів, на початку XX ст. становили 2551 особу. Дещо менше було кочегарів та вуглярів – 2042 чоловіка [238, с.33-35].

Безумовний інтерес становить питання щодо тривалості служби моряків, наявності певного досвіду за фахом. Уявлення щодо цього в різних категоріях працівників морського транспорту басейну станом на 1901 р. дає табл.3.9 [238, 33-35].

Таблиця 3.9

Термін служби моряків у комерційному флоті на початку XX ст.

Категорії моряків	Тривалість праці судноробітників								
	0 - 5 років	5-10 років	10-15 років	15-20 років	20-25 років	25-30 років	30-35 років	35-40 років	40 р. і більше
палубні матроси, рульові, боцмани пароплавів	675 або 26,1 %	611 або 23,6 %	459 або 17,7 %	314 або 12,1 %	183 або 7,1%	81 або 3,1%	49 або 1,9%	13 або 0,5%	9 або 0,4%
кочегари і машиністи	830 або 40,7 %	504 або 24,7 %	223 або 10,9 %	125 або 6,1%	81 або 4,0%	23 або 1,1%	17 або 0,8%	3 або 0,2%	1 або 0,1%
матроси, боцмани вітрильників	506 або 32,2 %	322 або 21,2 %	197 або 12,6 %	134 або 8,5%	95 або 6,1%	72 або 4,6%	70 або 4,5%	36 або 2,3%	19 або 1,2%

Як свідчить табл.3.9, питома вага тих, що працювали на суднах менше 5 років становила приблизно третину від загальної кількості нижчого плавскладу команд – 32,6%, а до 10 років – 56%. Відзначене явище в першу чергу стосувалося машинних команд пароплавів, 65,4% яких працювали на суднах менше 10 років. Лише 6,2% кочегарів та машиністів мали досвід праці в 20 років і більше. У той же час питома вага палубних матросів парових суден, термін служби яких у флоті нараховував більше 20 років, складала вже 13%. Ще більшим цей показник, а саме 18,7%, був у команд вітрильних суден. Отже, значна частка моряків не мала великого досвіду служби в цивільному флоті.

Однією з причин була сама специфіка морської служби, коли умови праці не гарантували морякам постійної роботи. Так, чимало з них з припиненням навігації просто звільняли з суден. У дрібних судновласників взагалі не існувало терміну найму на рік. В результаті досить велика кількість судноробітників працювала протягом року лише 7-9 місяців. За повідомленням одеського портового управління в 1909 р. серед 5800 моряків, які працювали на комерційних суднах приписаних до цього порту, «щорічно на три зимові місяці звільнялося від служби 1550 чоловік» [188, арк.230] Заслуговує на увагу і питання тривалості праці судноробітників в одному й тому ж пароплавному підприємстві. Уявлення щодо цього станом на 1901 р. дає табл. 3.10*.

Таблиця 3.10.

Тривалість праці різних категорій судноробітників у одного власника

Категорії моряків	Тривалість праці у одного судновласника								
	0 - 5 років	5-10 років	10-15 років	15-20 років	20-25 років	25-30 років	30-35 років	35-40 років	40 р. і більше
палубні матроси, рульові, боцмани пароплавів	1789 або 69,2 %	335 або 13,7 %	133 або 5,1%	58 або 2,2%	36 або 1,4%	14 або 0,5%	12 або 0,5%	2 або 0,1%	—
кочегари і машиністи	1551 або 76,0 %	192 або 9,4%	55 або 2,7%	25 або 1,2%	12 або 0,6%	5 або 0,3%	7 або 0,3%	3 або 0,2%	—
матроси, боцмани вітрильників	1289 або 82,1 %	108 або 6,9%	40 або 2,6%	7 або 0,5%	3 або 0,2%	2 або 0,1%	1 або 0,1%	—	—

З табл.3.10 можна побачити, що переважна більшість моряків, а саме від 69% (нижні команди пароплавів) до 82% (матроси вітрильних суден), працювала в одного власника не більш як 5 років. Щодо кількості ж тих, які більш-менш три-

Примітка. Див.: 238, с.38-39.

валий час перебували на службі в одному і тому ж підприємстві, то вона була мінімальною. Так, лише в 5,3% кочегарів та машиністів термін служби складав 10 або більше років. Відповідний показник у команд вітрильників дорівнював усього 3,5%.

Дійсно в пошуках матеріально вигідної роботи, кращих умов праці, матроси, навіть за період однієї навігації, переходили з одного судноплавного підприємства до іншого. З цього приводу Головна контора РТПіТ відзначала: «З практики видно, що більшість кочегарів і матросів, стають на службу декілька разів протягом року» [97, арк.1]. Рахуючись лише з власними інтересами, матроси в будь-який час, коли їм спаде на думку, могли залишити судно. Так, один з капітанів наголошував: «Ми нічим не гарантовані, що нам вдасться здійснити рейс з однією і тією ж командою» [269, №73, с.137]. Існування великої плинності робочої сили наочно демонструють цифри щодо кількості прийнятих та звільнених з роботи в РТПіТ в 1895 р. Так, на роботу до компанії в цьому році влаштувалося 3246 чоловік, а 3305 звільнилось [407, с.134]. Водночас треба звернути увагу, що кадри постійних або навіть корінних робітників-моряків здебільшого складалися у великих судноплавних товариствах, у тому ж Руському товаристві, Добровольному флоті або Ространсі.

Особливості формування морського транспортного пролетаріату в багатьох відношеннях визначили й існування різних прошарків у середині цієї професійної групи, тобто склад моряків був досить строкатим. Частину з них складала постійні кадрові робітники. Інші – це були судноробітники, які працювали з року на рік лише в період навігації; третя група – зубожіли селяни та міщани, що працювали на судах посезонно. «Велике число непостійних, сезонних елементів у ньому (пролетаріаті. – О.Ш.), поруч з загальною технічною і економічною відсталістю..., надає цілій робітничій класі у нас характер відсталий...», – відзначав на початку ХХ ст. М. Порш [498, кн.ХІІ, с.132]. На великі сезонні міграції відхідників з українського села до Одеського порту звертала увагу в своїй праці американська дослідниця Патриція Херліх. За її даними на пароплави щорічно приходило влаштовуватися біля п'яти тисяч чоловік [609, р.185].

Найбільш інтенсивно процес формування постійних кадрів судноробітників відбувався серед моряків парового флоту, служба на якому вимагала більшого досвіду та знань. У першу чергу йдеться про машинні команди, які за умовами своєї праці не дуже відрізнялись від фабрично-заводського пролетаріату. Останні поповнювалися за рахунок корінних пролетарів, ремісників, які розорилися тощо. Головним чином це були вихідці з Херсонської губернії, а також з російських і білоруських земель та з Прибалтики.

Природно, виникає питання щодо кількості постійних кадрових робітників-моряків у торговельному флоті басейну в той час. Треба відзначити, що у той період досвідчених моряків, для яких праця на суднах була постійним заняттям, було не багато. До того ж їх майже завжди не вистачало, на що часто скаржилися представники судової адміністрації. Особливо складно пароплавним підприємствам було вирішувати питання формування екіпажів суден влітку. Так, директор РТПіТ в 1895 р. наголошував, що у врожайний рік комплектування команд відбувається з великими труднощами, «справа доходить до кризи» і, внаслідок цього, «під час усієї гарячої пори пароплави плавають далеко не з повним комплектом» [268, №157, с.28].

Для вирішення питання комплектування екіпажів комерційних суден царизм навіть вдавався до спроб залучити військових моряків, які опісля закінчення терміну своєї служби звільнялися в запас. Але більшість з останніх, поспішаючи додому, не погоджувалася на ці пропозиції. Коментуючи цей факт «Санкт-Петербурзькі весті» прямо вказували, що «морську службу треба зробити обов'язковою повинністю, тому що тільки таким обов'язком можна втримати людей на судні» [269, №73, с.137]. Реагуючи на ці пропозиції, уряд в 1896 р. призначив 200 матросів новобранців на строк у 5 років із платнею в 12 крб. на судна Добровольного флоту і ще 150 – на пароплави РТПіТ. Але ці заходи не змогли покращити ситуацію. Новобранці не мали досвіду плавання на суднах і зрештою пароплавні підприємства вирішили за краще відмовитися від їхніх послуг.

Означена проблема – нестаток необхідної кількості досвідчених моряків, не втратила актуальності і на початку ХХ ст. Так, журнал Товариства для сприяння

російському торговельному мореплавству «Известия» в 1906 р. звертав увагу на той факт, що «комплектування суден торговельного флоту командами, внаслідок відсутності у нас постійного кадру осіб, які присвятили себе мореплавному промислу, знаходиться у вкрай незадовільному стані. Значна частина моряків, особливо в південних морях, відноситься до мореплавства не як до постійного заняття, а як до тимчасового, до підшукування іншого, більш підходящого» [238, с.18].

Особливих зрушень з означеного питання не спостерігалось і в наступні роки. В 1908 р. в доповіді Відділу торговельного мореплавства відзначалося, що склад команд пароплавів, «за незначним виключенням являє з себе людей, які займаються відхожим промислом, для яких все одно чим займатися. Така людина не цікавиться своєю справою, не намагається вивчити її тому, що не бачить у ній постійного джерела заробітку» [188, арк.230]. В свою чергу одеський біржовий комітет підкреслював, що «знаходяться, головним чином, на постійній та безперервній службі в одному і тому ж товаристві» лише матроси та кочегари 1-го класу.

Отже, на нашу думку, до кадрів постійних робітників у морському транспорті можна було віднести лише найбільш кваліфікованих і, відповідно, найкраще в матеріальному відношенні забезпечених представників машинної та палубної команди, питома вага яких складала не більше 30%.

Умовно другу групу серед нижчого плавскладу утворювали моряки, що працювали тільки в період навігації. Переважно це були селяни Правобережної України та Полтавської губернії. «Матроси жадають бути ближче до батьківщини, де в них родина, що займається хліборобською справою, – відзначали автори журналу «Русское судоходство». – Вони вважають за краще зимувати в селі, воліють не зв'язувати себе річною службою. Основне джерело формування команд – прирічкове населення Дніпра, проте на його сталість не можна розраховувати» [268, №157, с.25]. За дуже приблизними підрахунками останні становили 25-35% від загальної кількості моряків.

Третю групу складали особи для яких, як підкреслювалося у виданні «О реестрації мореходців...», «мореплавний промисел не є фахом, а лише тимчасовим

заняттям, внаслідок неможливості в цей час підшукати інше застосування своєї праці» [474, с.5]. Більшість серед них складали селяни, які приходили працювати на комерційні судна лише на час до збору врожаю у себе вдома. Як зазначала газета «Черноморский портовый вестник», це «давало можливість селянам, не уходячи далеко від свого села, знаходити заробіток, а також у період сівби та збирання хліба... встигати на домашні роботи» [292, 5 июня].

До останньої категорії можна віднести також певну частину населення приморських міст та селищ, збіднілих міщан Херсонської та Таврійської губерній, які часто в пошуках можливостей позбутися матеріальної скрути, на деякий час влаштувалися працювати на пароплавах. На думку директора РТПіТ, вищезгадані особи «до моря не мали покликання і знаходилися під гнітом скрути, коли ж остання зникала», вони зразу залишали судна [268, №157, с.27]. Якраз представників цих прошарків населення зовсім не турбувало те, щоб заробити собі репутацію доброго моряка, набути певного досвіду. Саме останні «недбало відносилися до своїх обов'язків, не поважали авторитету капітана і легко схилилися... до самовільного залишення місця служби» [474, с.5].

Зауважимо, що деяких судновласників цілком влаштувала наявність у складі екіпажів значної кількості непрофесійних матросів. Зокрема вони вважали, що тимчасові працівники завдають значно менше клопоту своїм господарям, а саме – погоджувалися на меншу платню, не так активно брали участь у страйках та інших заворушеннях в торговельному флоті, діяльності різних матроських організацій. Те ж, що згаданий факт негативно позначався на фаховому рівні судноробітників, а отже, шкодив справі комерційного мореплавства, подібні підприємці, живучи лише інтересами сьогодення, в розрахунок не брали.

Підводячи підсумки, слід зазначити, що наприкінці XIX – початку XX ст. чисельність судноробітників у морському транспорті Півдня України, внаслідок швидкого розвитку комерційного мореплавства на Чорному та Азовському морях, постійно зростала. Відповідно ускладнювався соціальний та національний склад моряків-робітників. Переважним чином джерелами поповнення суднових команд комерційного флоту були селяни та міщани, уродженці українських губерній. Во-

дночас значну частку судноробітників Чорного та Азовського морів склали представники таких етнічних груп як росіяни, греки, поляки, вихідці з Прибалтики та ін.

Треба також підкреслити, що досить значна частина моряків, не менш 40-50%, все ще була пов'язана з землею. Цей зв'язок затримував процес складання кадрів пролетарів у морському транспорті, породжував плинність робочої сили. З іншого боку на початку ХХ ст. частка постійних найманих робітників у торговельному флоті басейну, хоча й повільно, але все ж таки поступово збільшувалась. На це звертала увагу і тогочасна преса. «За останні роки, – констатувала в 1911 р. газета «Черноморский портовый вестник», – селяни-моряки все більше і більше відриваються від землі, перетворюючись на професіоналів» [292, 5 июня].

3.2. Політика царизму та пароплавних підприємств з робітничого питання

Розвиток підприємництва, зростання чисельності найманих робітників наполегливо вимагали регламентації відносин між працею та капіталом. Зауважимо, що єдиним надійним підґрунтям успішної діяльності підприємств, передумовою досягнення ними прибутковості, могла служити тільки соціальна солідарність, якої, в свою чергу, можна було досягнути за рахунок певного компромісу між роботодавцями та пролетаріатом, встановленням якогось балансу інтересів. Ось чому непересічне значення мала та політика, яку царизм та буржуазія провадили з робітничого питання, зокрема в морському транспорті імперії.

Слід відзначити, що першим до кроків, спрямованих на вдосконалення правового становища моряків, їхнього часткового соціального захисту, вдався саме царський уряд. Побоюючись виникнення заворушень серед команд, розгортання страйкового руху на торговельних суднах, а також усвідомлюючи необхідність поліпшення професійного складу судноробітників, він намагався, на свій лад, вирішити ці проблеми. «Було б необ'єктивним не помітити спроб уряду вживати заходів до врегулювання взаємин між працею та капіталом», розв'язувати конфлікти «легітимними засобами», – відзначав О.П. Реєнт [517, с.331].

З одного боку, мали місце спроби покращити становище торговельних моряків на законодавчому рівні, налагодити цивілізовані стосунки між роботодавцями та судноробітниками, а з іншого – набирали силу охоронно-опікувальні заходи органів місцевої влади та поліції приморських міст Півдня України.

Ліберально-реформістський курс спочатку був репрезентований діями Головного управління портів та торговельного мореплавства, а з 1905 р. міністерства торгівлі і промисловості. Так, на початку ХХ ст. в доповіді царю головноуправляючий торговельним мореплавством імперії великий князь Олександр Михайлович вказував, що «умови побуту (моряків. – О.Ш.) в значному ступені справляють вплив на контингент осіб, що присвятили себе морехідному промислу, цілком відбиваються на складі екіпажів» [332, с.60]. Звідси він робив висновок стосовно необхідності їх покращання, наголошуючи, що «чинні постанови морського права, які розсіяні по різних частинам Зведення законів, застаріли і не задовольняють потреби нашого часу». Заходи, які могли б вирішити вищезгадане питання, Олександр Михайлович вбачав в організації морських будинків та морських контор, створенні пенсійної каси для команд, а також запровадженні обов'язкової реєстрації моряків [Там само].

Водночас, стоячи на позиціях лібералізму, він відкидав можливість диктату органів влади в питаннях взаємостосунків підприємців і судноробітників. «Впроваджуючи упорядкування в умови морехідного промислу, необхідно кожен раз стерегтися, щоб зайвою опікою та регламентацією не вбити духу заповзятливості та самодіяльності, на яких тримається успіх усілякої живої справи, а в особливості торговельно-промислової і, зокрема, розвиток мореплавства», - цілком слушно підкреслював керівник морського відомства [332, с.185].

Пізніше подібної позиції дотримувалися керівники МТіПр Російської імперії – В.І. Тимірязєв та С.І. Тимашов, які вважали, що суто репресивними заходами послабити протистояння між працею та капіталом було неможливо. Зокрема у пояснювальній записці МТіПр до низки запропонованих ним на початку ХХ ст. законопроектів з робітничого питання відзначалося, що негативне ставлення влади до спроб об'єднання робітників і в особливості до страйків часто «відбирало в

підприємців спонуку йти на зустріч бажанням робітників... Таким чином, суто економічним стосункам робітництва і наймодавців прищеплювався політичний елемент, а в робітників почало зароджуватися переконання, що влада є ворогом робітників, підтримує капіталістів та протидіє намаганням робітників покращити свій стан...» [481, с.10-11]. Але з боку чиновників міністерства у вирішенні окресленого питання мала місце надмірна обережність, яка розтягувала вирішення на законодавчому рівні проблем, що назріли, в тому числі в комерційному мореплаванні імперії, на невизначений термін.

Треба відзначити, що в листопаді 1901 р. урядом була створена Особлива нарада для складання проекту Положення про торговельне мореплавання. Для детальної розробки питань у березні 1902 р. під головуванням сенатора І. Карницького організували спеціальну редакційну комісію. Протягом трьох років вона розглядала проекти можливих законів.

Спочатку на перший план в її роботі вийшло питання утворення в морському транспорті пенсійних кас. Необхідність їх утворення усвідомлювало чимало діячів причетних до комерційного мореплавання. «Пенсійна каса є найголовніша та міцна ланка, яка повинна зв'язувати інтереси акціонерів з інтересами їх службовців», – наголошували представники від суднових команд [367, с.1]. В 1904 р. член правління Руського товариства М.Ржевуський відзначав, що завдяки «влаштуванню цієї каси та забезпеченню службовців з їх родинами, зміниться негативне ставлення службовців до адміністрації та акціонерів Товариства» [366, с.337]. Подібної точки зору дотримувалися і деякі члени Імператорського товариства для сприяння торговельному мореплаванню. Часопис останнього на початку ХХ ст. підкреслював, що для покращання складу суднових команд треба «забезпечити осіб, які присвятили себе мореплаванню, та їхні родини на випадок старості, втрати ними працездатності або смерті» [238, с.19].

Проект пенсійної каси для службовців торговельного флоту було розроблено міністерством фінансів ще в 1900 р. Його автором став дійсний статський радник директор особливої канцелярії з кредитних питань Малешевський. Згідно з проектом кошти каси повинні були складатися з внесків безпосередніх учасників

у розмірі 6% від заробітної плати, а також внесків судновласників, сума яких дорівнювала б половині внесків членів каси, тобто 3%, та допомоги з боку держави в розмірі ще 3%. Грошові виплати з каси обумовлювалися «досягненням 50-річного віку, за виключенням випадків втрати працездатності або смерті». Проект передбачав впровадження подібних кас тільки для команд великих пароплавів, місткістю не менш як 100 р.т. [238, с.20].

В лютому 1901 р. законопроект розглянула Рада в справах торговельного мореплавства. Отримавши в цілому підтримку з боку членів Ради, проект закону перейшов на розгляд Імператорського товариства судноплавства. Останнє вдалося до його обговорення лише в січні 1902 р., зробивши до законопроекту суттєві доповнення. Передбачалося поширити обов'язкову дію пенсійних кас на всі судна розміром більше 20 р.т. Внески підприємців пропонувалося встановити в розмірі 1/2 від суми внесків учасників кас. До того ж, якщо йшлося про пенсійне забезпечення машинних команд, то внески власника повинні були складати не менш як 2/3 [238, с.22].

На початку 1902 р. проект закону щодо утворення пенсійної каси знов повернувся на розгляд у Раду торговельного мореплавства. 26 березня його в черговий раз обговорювали на засіданні Ради під головуванням товариша міністра фінансів В.І. Ковалевського [537]. Проте подальше проходження проекту на цьому загальмувалося. Причиною стало відкрите небажання судноплавних компаній зменшити свої прибутки заради створення пенсійних кас для «нижчих чинів». Зокрема, представники окремих пароплавств і, перш за все РТПіТ, наголошували, що подібні заклади в них уже діють у вигляді ощадно-допоміжних кас, а тому й взагалі в цій площині більш нічого робити не треба*.

Отже, в результаті другого обговорення на засіданні Ради, вирішили створити комісію, яка б ще раз вивчила означену проблему. Наслідком роботи комісії було рішення, яке цілком задовольнило судновласників, а саме, що існуючі ощад-

Примітка. Членами останніх головним чином були представники суднової адміністрації.

но-допоміжні каси були цілком у змозі вирішити всі питання соціального забезпечення моряків. Звичайно, не всі погодилися з таким розв'язанням проблеми. Так, великий князь Олександр Михайлович у своєму виступі на засіданні Ради відзначив, що «ощадно-допоміжні каси не досягнуть тієї мети, яка була покладена в основу (проекту закону. – О.Ш.) пенсійної каси» [238, с.23]. Але навіть думка «височайшої» особи не вплинула на членів Ради, які були тісно пов'язані з справами підприємництва в морському транспорті і, відповідно, вкрай зацікавлені в розмірах прибутків судноплавних товариств.

Така ж доля спіткала і спроби царизму створити в комерційному флоті морські контори та запровадити реєстрацію моряків. Відповідний законопроект, розроблений Головним управлінням торговельного мореплавства в 1904 р., «мав на меті сприятливо вплинути на розвиток у Росії торговельного мореплавства, забезпечуючи судновласникам найняття досвідчених, благонадійних та підготовлених моряків» [400, с.1]. Зокрема до можливих обов'язків морських контор проект відносив: «реєстрацію моряків (ст.7), видачу морехідних книжок (ст.10), складання суднової ролі та договору (ст.18), перевірка розрахунку з винагородження службовців на судах (ст.30)». Крім того вони повинні були «брати на себе посередництво з пошуку місць морякам на торговельні судна», а також займатися організацією для них морських будинків і притулків та завідувати ними [400, с.5].

Відкривати морські контори мали б біржові комітети портових міст. Завідувати ними, за призначенням тих же біржових комітетів, повинні були «благонадійні особи... насамперед із заслужених капітанів торговельного флоту». Затверджував останніх на посаді та звільняв з неї міністр торгівлі і промисловості.

Також за проектом моряки, які бажали влаштуватися на службу на комерційні судна тоннажем більш як 20 р.т., повинні були попередньо приписатися до однієї з морських контор, де їм видавали б морську та розрахункову книжки. В першій з них повинна була міститися інформація щодо особи судноробітника, його службового становища, стажу роботи за фахом. Певним чином вона б виконувала функції професійного свідоцтва. Водночас, законопроект забороняв вписувати до морських книжок свідчення «щодо фахових або моральних якостей мо-

ряків» [400, с.12]. У розрахунковій книжці пропонувалося відзначати розміри платні, штрафи та винагороди, які отримували члени команд комерційних суден.

Для обговорення проекту щодо створення морських контор у жовтні 1906 р. при МТіПр була скликана Особлива нарада під головуванням сенатора Карницького. Участь у неї, окрім чиновників різних відомств та керівників судноплавних підприємств, брали представники спілок моряків торговельного флоту, в тому числі і делегати від команд Азово-Чорноморського басейну М. Адамович та О. Яковлев. Як згодом відзначав у спогадах Яковлев: «Уряд, під впливом ідей Зубатова, прийшов до думки створити спеціальну верству моряків... і, таким чином, відволікти їх від політичної боротьби, посилити цехові прагнення у моряків» [227, с.38].

Протягом листопада 1906 р. Особлива нарада провела чотири засідання. Представники чорноморської спілки підготували щось «на зразок платформи», яка і була запропонована керівництву особливої наради. В ній делегати матроської організації наполягали, щоб «відкриття морських контор було визнано виключним правом професійних товариств і спілок моряків, а також, щоб завідування конторами було доручено особам обраними загальними зборами моряків даного морського басейну» [188, арк.68 зв.]. Однак нарада відкинула ці пропозиції, зауваживши, що запропоновані зміни до проекту закону забезпечили б «інтереси виключно моряків, а не мореплавства в цілому».

1 листопада 1908 р. законопроект розглянуто на засіданні Ради в справах торговельного мореплавства під головуванням товариша міністра торгівлі і промисловості Д.П. Коновалова. До складу цієї Ради входили представники від міністерства фінансів, закордонних та внутрішніх справ, шляхів сполучення, морського та військового міністерств, а також окремі судновласники. Прибічники нового закону доводили, що торговельний флот майже не мав у своєму розпорядженні кадрів постійних службовців, а звідси його треба було очистити від «бродячого елементу», ліквідувати «ті недоліки пароплавного побуту та матеріального становища, які неодноразово призводили до заворушень і страйків» [188, арк.35]. Саме ці питання, на думку представників МТіПр покликані були розв'язати морські контори, а також обов'язкова реєстрація судноробітників. Морські контори, як на-

полягав основний доповідач, керівник Відділу торговельного мореплавства і портів С.П.Веселий, «є єдиним засобом налагодження взаємовідносин між судновласниками і екіпажами їхніх суден» [421].

Слід згадати, що з критикою найважливіших положень законопроекту на цьому засіданні активно виступили представники пароплавних фірм Ространсу та «Кавказ і Меркурій». Подібну ж позицію зайняв і голова комітету з'їздів Чорноморсько-Азовського району П.Регір. Як згадувала одеська преса, він «енергійно висловився... проти багатьох пунктів проекту, що обговорювався» [421].

Особливе роздратування вищезгаданих осіб викликав пункт проекту стосовно обов'язкової реєстрації членів судових команд. Останнє, на їхню думку, було «недоцільним та несвоєчасним». Серед доказів, які наводилися на підкріплення цієї позиції, деякі просто вражали своєю безглуздістю. Наприклад, наголошувалося на тому, що впровадження реєстрації моряків «призведе до спеціалізації морської праці..., тобто розподілить судові команди за обов'язками, які вони виконують», у чому опоненти нового закону не бачили ніякого сенсу, тому що «в більшості випадків умови плавання... не вимагають від судових команд будь-яких спеціальних знань»? (підкреслено нами. – О.Ш.) [188, арк.34 зв.]. Крім того окремі учасники наради, намагаючись залякати уряд можливими політичними наслідками прийняття закону, вказували на можливість виникнення в портових містах значного контингенту безробітних моряків, «завжди готових до заворушень та страйків».

Насправді ж ці зауваження до законопроекту лише погано приховували дійсні мотиви судновласників – побоювання втратити монопольне право розпоряджатися на ринку праці судноробітників, диктувати останнім умови найму на пароплави. До речі, це добре усвідомлювали і члени Ради, які звернули увагу на той факт, що відсутність у торговельному флоті «кадрів постійних службовців зараз корисне лише тільки судновласникам, які вузько дивляться на свої особисті вигоди» [188, арк.44]. Врешті-решт, не дивлячись на опір представників окремих пароплавних товариств, Рада більшістю 37 проти 6 підтримала проект закону. Але ще тривалий час він узгоджувався з усіма зацікавленими міністерствами, судов-

ласниками і неодноразово допрацьовувався. Лише в квітні 1909 р. законопроект в остаточному вигляді схвалила Рада міністрів імперії.

За ним – в усіх портових містах засновувалися урядові морські контори, завданням яких була реєстрація найму і звільнення службовців і робітників з пароплавів. Контори повинні були визначати договірні умови, причини звільнення, вести «послужний список найманої праці в торговельному флоті» [259, 3 янв.]. Завідування ними покладалося на особливих корабельних маклерів, яких би призначав уряд. Останні повинні також розв'язувати всі трудові конфлікти в морському транспорті, залучаючи до цього, у випадку необхідності, представників пароплавних підприємств. У той же час, нижчий плавсклад команд за цим проектом було позбавлено будь-якого представництва в цих «біржах праці». Загальне управління морськими конторами покладалося на Відділ торговельного мореплавства.

17 липня 1909 р. законопроект відправлено на розгляд Державної думи. Однак вперше до його обговорення думська комісія в справах торгівлі і промисловості (голова О.Д.Протопопов) вдалася лише 9 лютого 1910 р. Пізніше до цього питання вона поверталася ще 25 жовтня, 8 і 24 листопада та 1 грудня 1911 р.

Зауважимо, що проект дістав у Думі чималу критику. Зокрема, депутат С.Беляєв, висловився за необхідність відхилити його, вказавши, що останній «недостатньо глибоко продуманий сам по собі», що «чинний закон про торговельне мореплавство не відповідає ані духові часу, ані вимогам життя і являє собою таку старовину, яку оживити та осучаснити неможливо ніякими частковими змінами. Він потребує загального перегляду» [188, арк.295-296]. Водночас основний доповідач із запропонованого закону, А.М. Прозоров, на черговому засіданні думської комісії 13 січня 1912 р. в цілому схвалив проект, пропонуючи прийняти його з окремими доповненнями та зауваженнями. Пізніше, в травні, проект передано на розгляд фінансової комісії Думи, яка більшістю голосів теж підтримала закон про морські контори та обов'язкову реєстрацію судноробітників. Однак на сесійне засідання III Думи він так і не встиг потрапити.

Опісля скликання в жовтні 1912 р. нової, IV Державної думи, багатостраждальний законопроект було знов відправлено на розгляд комісії в справах торгівлі

і промисловості [349, с.575]. Зрештою до його обговорення згадана комісія спромоглася перейти лише через рік. Це сталося 31 жовтня 1913 р. [188, арк.333]. І знов проект, зустрівши численні зауваження, було відкладено. На цьому проходження закону в Російському парламенті остаточно загальмувалося. Надалі він зникає в надрах численних думських комісій.

Причини цього треба шукати в галасливій компанії, яку розгорнули судновласники з приводу можливого прийняття нормативного акту про морські контори. Так, проти запровадження обов'язкової реєстрації моряків комерційного флоту активно виступила Рада з'їздів судновласників імперії, яка засідала в Петербурзі в 1913 р. Остання, вважаючи, що закон «є передчасним для Росії», що морські контори можуть «перетворитися на центри, які організують страйковий рух», висловила в усілякому разі за «принцип факультативності» при його здійсненні [400, с.1].

Таку ж позицію зайняли і пароплавні товариства Азово-Чорноморського басейну. Зазначимо, що для розгляду запропонованого урядом закону Комітет порайонного з'їзду судновласників створив під головуванням М.Єрмакова спеціальну комісію. Остання одним з головних недоліків закону вважала саме те, що тепер «аматор буде позбавлений права вибору і зобов'язаний приймати службовців за порядком номерів». Усупереч фактам комісія також наголосила, що проект «не розв'язував поставлених ним завдань підвищення якісного рівня команд і упорядкування взаємовідносин між судновласниками та командами» [360, с.25].

Критики законопроекту, запропонованого Відділом торговельного мореплавства, намагаючись будь-що його провалити, вдавалися і до демагогічних, по суті, зауважень. Так, вони наполягали, що цей закон «не передбачає забезпечення моряків у старості, ані навіть покращання їхнього матеріального становища», а тому й не має особливого значення [283, №10, с.111]. Проте, коли МТіПр запропонувало одеському біржовому комітету надати свої пропозиції щодо можливих заходів з метою покращання побуту моряків, останній так і не знайшов можливості це зробити. Єдине на що спромоглися члени комітету, було прийняття рішення

щодо організації взимку лекції для матросів з окремих питань морської справи [277, №6, с.164].

Подібні дії з боку підприємців, стосовно прийняття не бажаних для них законів, у той час були досить поширені. І це торкалося не тільки торговельного судноплавства. Звертаючи на це увагу і вказуючи на необхідність здійснення соціальних реформ, колишній міністр торгівлі і промисловості Тимірязєв підкреслював у своїй доповіді в Державній Раді імперії, що відмовка відносно бажаності запровадження загального, більш досконалого закону «призведе в сутності до повної зупинки законодавчої творчості в цій галузі» [414, с.410]. Це, власне, і сталося з законопроектом про морські контори.

Водночас на чергу денну життя поставило питання щодо можливого страхування судноробітників у випадку хвороби. Слід згадати, що в 1908 р. МТіПр внесло в Думу страхові законопроекти. В комісії з робітничого питання вони перебували два з половиною роки, тому що октябристська більшість комісії на чолі з Є.Є. Тізенгаузенем, відбиваючи настрої в торговельно-промислових колах імперії і, зокрема, керівництва великих судноплавних компаній, відкрито гальмувала роботу над цими законами. Обговорення їх у Думі почалося лише в квітні 1911 р. Праві та октябристи відстоювали внесені комісією поправки до законопроектів, які, врешті-решт, й обумовили той факт, що дія запропонованих законів поширювалася лише на 15% робітництва Російської імперії.

Зокрема проект закону взагалі не торкнувся судноробітників морського транспорту. Він передбачав, що страхуванню підлягало лише робітництво судноплавних підприємств, які діяли «на внутрішніх водах», тобто, на річках, каналах та озерах. Такі обмеження викликали незадоволення не тільки пересічних моряків, але й найбільш далекоглядних підприємців. Так, ще в 1906 р., коли відповідний проект тільки розроблявся в надрах МТіПр, член Державної Ради імперії відомий промисловець М.С. Авдаков відзначив: «Для мене незрозуміло виключення звідси (з законопроекту про страхування робітників. – О.Ш.) пароплавних підприємств, як, наприклад, на Чорному та Азовському морях, де відносини між ро-

бітниками і підприємцями не тільки не врегулюванні, але й страшенно загострені» [346, с.167].

Такої ж думки дотримувалася і частина депутатів Думи, зокрема члени конституційно-демократичної партії. Під час сесійних дебатів 1911-1912 рр. кадети наполегливо намагалися поширити дію законів відносно страхування робітників від нещасних випадків та їхнє забезпечення у випадку хвороби на всі види найманої праці. Цікаво, що перш за все вони запропонували доповнити закон, включивши туди саме «мореплавні підприємства» [347, с.77].

Треба відзначити, що цю пропозицію кадетська фракція відстоювала і як найдовше. Так, кадет В.А. Степанов, наполягаючи в своєму виступі на згаданій пропозиції, погрожував від імені партії в супротивному випадку взагалі «відхилити всю групу страхових проєктів». Але октябристи, устами Тізенгаузена, висловились за «поступовість та обережність» у страхових питаннях, підкреслюючи що в країні нема ще відповідних умов для поширення дії закону на інших робітників, зокрема, на команди комерційних суден морського транспорту [347, с.83]. Іронізуючи з цього приводу, депутат Степанов з думської трибуни питав доповідача, чи буде він також «доводити, що... РТПіТ занадто бідне для того, щоб витримати тяготи страхування, навіть маючи казенну субсидію» [347, с.85]. Однак, під час голосування, поправку кадетів до проєкту закону 122 голосами проти 118 все ж таки відхилили.

Нарешті стараннями право-октябристської більшості Думи страхові закони були прийняті і 23 червня 1912 р. затверджені царем. Моряків Чорного та Азовського морів вони фактично не торкнулися. Єдина поступка на яку погодилася консервативна більшість депутатів торкалася поширення дій страхових законів на моряків судноплавних фірм, що працювали «на внутрішніх морях». Конкретизація цього питання, шляхи його втілення в життя покладалися безпосередньо на пароплавні компанії. Це, в свою чергу, природно не могло не позначитися на повноті і темпах його розв'язання.

Щоправда, Третій з'їзд судовласників Чорноморсько-Азовського району в жовтні 1912 р. попередньо визначив, що страховому закону будуть підлягати суд-

нопливні підприємства, де працюють не менше 20 робітників, і які охоплювали б своєю діяльністю річки Дунай, Буг, Інгул, Дністер, Дон та нижню течію Дніпра [556, с.37]. Але вже загальний з'їзд судновласників імперії, який відбувся в лютому 1913р. в Петербурзі, наголосив, що нові страхові закони не можна вжити до пароплавних підприємств, у тому числі ті норми, які ними передбачені стосовно «забезпечення робітників медичною допомогою» [557, с.13].

В той же час уряд, хоча й вкрай обережно, нагадував судновласникам про необхідність дотримуватись вимог законодавства. Так, на вищезгаданому з'їзді представник МТіПр відзначав, що питання «страхування робітників суднохідних підприємств,- питання не термінове, але відкладати його на невизначений термін не уявляється можливим». Він же, зробивши застереження, що остання проблема вимагає «надзвичайної обережності», нагадав делегатам з'їзду, що треба таки щось зробити, щоб «пристосувати закон до особливостей судноплавних підприємств» [557, с.16].

Врешті-решт, для розгляду питання, Радою загального з'їзду судновласників була створена особлива комісія під головуванням барона Тізенгаузена, відомим супротивником поширення страхового закону 1912 р. на пароплавні товариства. Згадана комісія повинна була провести усю підготовчу роботу з розробки страхових законів для моряків торговельного флоту. Проте і та нікуди не поспішала. Багато в чому цьому сприяла позиція, яку зайняло МТіПр. Останнє, відступивши під тиском підприємців, в 1913 р. видало наказ «не включати поки в районні товариства і лікарняні каси промислових підприємств – суднохідні підприємства» [557, с.27].

Лише в грудні 1913 р. згадана комісія спромоглася розробити типовий статут для судноплавних страхових товариств. Але й це не прискорило втілення в життя страхового законодавства стосовно робітників морського транспорту. Невипадково напередодні Першої світової війни «Русское судоходство» констатувало, що «судноробітники зовсім позабуті законодавцем. Застосування страхових законів у цій галузі праці знаходиться на точці замерзання» [285, №11, с.10].

Все це свідчило, що ліберально-реформаторський курс царського уряду з питань регулювання взаємовідносин між працею і капіталом у торговельному флоті зазнав цілковитого краху. Безплідність законодавчої ініціативи в цій площині особливо виразно проявилася в тому, що протягом майже півтора десятків років у різних міністерських канцеляріях, на міжвідомчих та особливих нарадах, думських комісіях переписувалися та перероблялися, безперервно розглядалися та узгоджувалися, але так і не приймалися вже давно назрілі пропозиції щодо впровадження пенсійної каси і страхування судноробітників, організації морських контор.

Водночас треба звернути увагу на поліцейсько-опікувальні заходи царизму в комерційному флоті на початку ХХ ст. Слід підкреслити, що «підкувальні» тенденції виникали на ґрунті генези капіталістичних відносин в імперії саме в тих умовах, коли самодержавство внаслідок низки причин не в змозі було провадити послідовну буржуазно-ліберальну політику.

Зрештою не відмовляючись від заходів репресивного порядку, уряд у той же час вдавався до спроб поширити систему адміністративного «підкування» на робітників. Так, намагаючись заспокоїти моряків, органи влади портових міст Півдня України неодноразово на свій розсуд намагалися розв'язувати питання, які торкалися становища суднових команд, втручаючись в їх взаємовідносини з господарями. З часом вони все більш наполегливо тиснули на судновласників, примушуючи останніх іти на окремі поступки судноробітникам.

Деякі правові підстави для цього давало і царське законодавство. Так, Статут торговельний (ст.622) наголошував, що «у випадку суперечки між судновласниками або корабельщиками та особами суднової команди, сторонам, за взаємною згодою, надається право звертатися до начальника порту, який постановляє з таких справ остаточне рішення» [191, арк.9 зв.]. В наслідок цього, начальники портів, на думку уряду, повинні були мати повну інформацію щодо становища та потреб, як «судновласників, так і робітників, умов праці, розмірів платні тощо». Пізніше в циркулярі МТіПр від 14 грудня 1913 р. всім начальникам портів імперії пропонувалося у випадках заворушень серед судноробітників щосили схилити ро-

бітників і роботодавців до взаємних поступок і взагалі вживати заходи для того, щоб привести сторони до мирної угоди [191, арк.10].

Певну роль третейського судді або навіть захисника пересічних моряків торговельного флоту від сваволі підприємців неодноразово намагалися грати і органи поліції та місцевої влади міст чорноморського узбережжя. Так, в 1903 р. під час страйку судноробітників начальник одеського порту на нараді із представниками пароплавних товариств наполегливо пропонував останнім задовольнити вимоги моряків [196, арк.24]. Такої ж позиції дотримувався і градоначальник Одеси генерал Арсеньев. 14 липня 1903 р. він звернувся до МВС, відзначивши, що «окрім заходів охорони та протидії агітації», було бажано щоб пароплавні товариства розглянули запропоновані моряками вимоги, деякі з яких, на його думку, «заслуговували на увагу» [331, с.91].

У наступні часи одеське градоначальство вкрай турбували заходи Руського товариства спрямовані на зменшення чисельного складу судових команд та платні судноробітникам. У цьому царські урядовці вбачали підґрунтя для посилення страйкових настроїв середу матросів, що, в свою чергу, на думку градоначальника І.М. Толмачова, «погрожувало спокою та нормальному становищу справ в одеському порту» [179, арк.25]. В результаті останній 27 лютого 1909 р. дав згоду провести в місті нараду моряків (присутніми були більш як 500 чоловік), де обговорювалися питання, які торкалися покращання їхнього побуту. Резолюцію цих зборів виборні моряки вручили градоначальнику, який, за повідомленням місцевої преси, делегацію «прийняв ласкаво» [249, 1 марта]. В березні 1909 р. він звернувся до керівника Відділу торговельного мореплавства С.П.Веселого з проханням вислухати думку судових команд з питань законопроекту щодо створення морських контор. З іншого боку генерал Толмачов умовляв судноробітників терпляче чекати вирішення їхніх проблем «на горі», зберігати спокій та не «бунтувати».

Коли ж влітку 1911 р. виступ судноробітників таки стався, градоначальник Одеси повідомив МТіПр, що «страйк пароплавних команд в одеському порту викликаний власне Руським товариством пароплавства і торгівлі, яке систематично обтяжувало останнім часом службу моряків». У наслідок цього він робив висно-

вок, що треба, «беручи до уваги дорожнечу життя, покращити побут пароплавних службовців» [193, арк.110]. Цієї ж точки зору тримався і начальник одеського порту В.В. Давидов, який відзначав, що «вже не раз команди зверталися до Товариства (РТПіТ. – О.Ш.) із своїми скаргами і що Товариство все обіцяло змінити становище, проте нічого не робило» [193, арк.108].

В травні 1914 р. начальник жандармського управління Одеси П.Заварзін запропонував заснувати реєстраційну контору при одеському портовому управлінні, яка б виконувала «функції по підшукуванню місць морякам» [66, арк.135]. Що невдовзі і було зроблено. Вже в червні 1914 р. рішенням градоначальства в Одесі було відкрито адресний стіл для обліку та реєстрації моряків-робітників торговельного флоту. Згадані дії викликали неоднозначну реакцію, як судновласників, так і судноробітників басейну. Як і раніше, багато хто з підприємців вважав такі кроки невинуватими і навіть шкідливими.

Неодноразово незгоду з окремими діями керівництва РТПіТ виказували і монархісти. В квітні 1912 р. лідер одеських чорносотенців граф О.І. Коновніцин, намагаючись натягти на себе тогу захисника моряків, писав одеському градоначальнику: «Російське товариство пароплавства і торгівлі... думає зараз лише про збільшення прибутків акціонерам своїм і бажає заробити зайвий карбованець на горбу робітників, одночасно визискуючи з відправників ту ж платню за навантаження та розвантаження, яку ні на копійку не зменшили» [484, с.115].

Разом з тим консерватори фактично виступили проти існування ринку вільнонайманої праці в морському транспорті, вважаючи, що процес влаштування матросів на судна повинні були взяти під свій контроль робітничі артілі, які б діяли під егідою «Союзу руського народу». «Принцип «вільної конкуренції» робітників у порту, – відзначав граф Коновніцин, – який проповідують... «Одесские новости» (читай ліберали. – О.Ш.), є встановлення можливості, завдяки цієї вільної конкуренції, повернутися до страйків та заворушень, які пережили в 1905-1906 рр.» [484, с.115].

Отже, дворянсько-поміщицьким колам Російської імперії був притаманний казенний антибуржуазний лібералізм, антипідприємницькі мотиви, коли саме на

судновласників покладалася провина за виникнення страйкового руху серед команд комерційних суден. Але проведення політики з робітничого питання в патріархально-опікувальном річищі вже зовсім не відповідало ані рівню розвитку робітництва, ані взагалі соціально-політичній ситуації в країні. Відповідно це не могло розв'язати проблему взаємостосунків роботодавців та судноробітників у торговельному флоті.

Певне місце робітниче питання займало і в політиці власне пароплавних підприємств. Однак судновласники не мали більш-менш широкого погляду на проблему в цілому і в своїх вчинках тут не йшли далі інтересів суто власних компаній. За справедливим зауваженням В.Я. Лаверичева, підприємці Російської імперії були ще не здатні протиставити проектам уряду «скільки-небудь послідовну вимогу загальних суто буржуазних реформ» [423, с.164].

І все ж таки життя примушувало роботодавців звертати на робітниче питання все більш уваги. Зрештою з'являлися і проекти його вирішення. Деякі найбільш далекоглядні фінансисти та політики ще наприкінці XIX ст. вважали за доцільне зацікавити робітників до якісної сумлінної праці, дозволивши їм брати участь в прибутках підприємств. Так, міністр фінансів Росії у 1881-1886 рр., а пізніше голова Комітету міністрів М.Х. Бунге, відзначав, що боротися з соціалістичними ідеями в робітничому середовищі можна лише шляхом встановлення тіснішого зв'язку між інтересами пролетарів і фабрикантів. Зокрема, з його точки зору, слід було поміркувати відносно залучення робітників до участі у доходах підприємств. «Частка участі у прибутках, – писав Бунге, – є одним з найкращих засобів для того щоб, якщо й не взагалі усунути соціальне питання, то в усякому випадку позбутися всякої його пекучості» [414, с.72]. Розвиваючи далі свою думку, він підкреслював, що конче потрібним є те, щоб «робітники усвідомили, що тільки спираючись на капітал, а не ворогуючи з ним, вони можуть досягти покращання і матеріального й морального побуту, що вони повинні перш за все очікувати цього покращання не від держави, а від своєї праці та дружньої діяльності з підприємцями, які подають їм руку для спільної діяльності» [572, с.289].

Окремі пропозиції надходили і щодо налагодження соціального партнерства безпосередньо в торговельному флоті. Так, на початку ХХ ст. на цьому наголошував автор праці «Історичний нарис п'ятдесятиліття Руського товариства пароплавства і торгівлі» професор С.Іловайський. Він вважав за потрібне, щоб роботодавці відраховували 1% щорічної суми прибутку в акціонерний капітал судових команд. Дивіденд з цих акцій мав видаватися як премія морякам, які добре працювали протягом кількох років. «Побоювання, що робітники, беручи участь у прибутках підприємств, зробляться їхніми господарями, безпідставне, – відзначав Іловайський. – Вони стануть учасниками справи. Така жертва з боку акціонерів відшкодується з прибутком розумним, сумлінним ставленням до справи і свідомою працею моряків» [383, с.358].

Подібної позиції дотримувався і не позбавлений здорового глузду головноуправляючий торговельним мореплавством та портами великий князь Олександр Михайлович. «Кожен розсудливий фінансист повинен був усвідомлювати, що поки російський селянин буде скіти у нещасті, а робітник жити у халупі, важко очікувати вагомих результатів в сфері розвитку російського економічного життя», – відзначав він [209, с.237]. Однак таких далекоглядних підприємців в країні, зокрема серед тих, що діяли в торговельному мореплаванні, майже не було. Це і передбачав той же М.Х. Бунге, який підкреслював у нотатках, що складність усієї справи «не у видумуванні тієї або іншої комбінації для визначення участі в прибутках..., а в тому, щоб самі підприємці переконалися, що їхній інтерес вимагає залучення робітників до участі в доходах» [572, с.289].

Отже, судовласники тривалий час взагалі намагалися уникнути конкретного розгляду питань пов'язаних із матеріальним та правовим становищем пароплавних команд, вважаючи, що стосунки праці та капіталу не потребують вдосконалення, що моряки «своїм становищем задоволені». Так, в листопаді 1906 р. сучасник відзначав: «Останнім часом в Лізі оновлення флоту і в Імператорському товаристві судноплавства, почали читати доповіді, які торкаються торговельного флоту, але ще жоден доповідач... не зачепив життя моряків комерційного флоту, пок-

рацання їхнього побуту та економічного стану» [129, арк.180-181]. Не випадково, що саме судновласники і гальмували еволюцію робітничого законодавства.

Особливий їх протест викликали спроби влади втручатися в їхні взаємовідносини з робітниками. Так, в 1909 р. обурення керівництва РТПіТ викликав факт безпосередніх зносин місцевої поліцейської влади з командами Руського товариства, коли Головну контору компанії навіть не поставили до відома про проведення в Одесі з дозволу градоначальства зборів моряків. В останньому факті судновласники вбачали небезпечний прецедент, який може бути «невірно зрозумілий командами, як бажання вищої в місті влади прийняти їх під своє заступництво, і викликати небажані ускладнення» [179, арк.33 зв.]. На противагу цьому директор РТПіТ на нараді у градоначальника Одеси пропонував шлях не поступок, а «вільної боротьби капіталу з робітниками без усілякого втручання з боку уряду» [196, арк.141].

В той же час реалії буття примушували судновласників все ж таки вдаватися до певних антистрайкових заходів, розробляти політику, яка б могла упередити виступи команд комерційного флоту. Коли під час революції 1905-1907 рр. численні страйки охопили переважну кількість моряків басейну, підприємці погодились піти на певні поступки. Так, на нараді керівництва РТПіТ в липні 1906 р. завідуючий морською частиною Руського товариства В.М. Стронський запропонував «створити кадри своїх матросів і кочегарів», розробити правила, які б «регулювали права команд і взаємовідносини пароплавної адміністрації» з ними [197, арк.177 зв.]. Крім того заступник директора компанії І. Жирар порадив надати для постійних кадрів моряків відпустки з збереженням платні, дозволити їм участь у пенсійній касі, «влаштувати приміщення де б неодружені матроси і кочегари могли б під час перебування на березі мати місце для відпочинку та отримувати недорого за ціною харчі» [197, арк.177].

Внаслідок цього обговорення, восени 1906 р. було розроблено проект «Правил про комплектування, умови та порядок служби команд та обслуги на суднах Руського товариства». Згідно з ними на пароплави передбачалося «посилати людей, по-можливості, дотримуючись черги запису». Зокрема, 3-я глава «Правил»

наголошувала, що судноробітник мав право відмовитися від запропонованої йому вакансії, якщо Відділ торговельного мореплавства визнав би причини цього по-важними. В супротивному випадку він втрачав своє місце в черзі і пересувався в її кінець. У той же час суднова адміністрація мала право, пояснивши причину, відмовитися від прийняття на службу певної людини [198, арк.62].

Питаннями ж найму та звільнення команд повинно було зайнятися Морське відділення Головної контори РТПіТ в Одесі, яке створювалося з чинів пароплавної адміністрації. До роботи в ньому вирішено було залучити виборних (старост) від палубної та машинної команд пароплавів з числа матросів і кочегарів 1-го класу з правом дорадчого голосу. Останні повинні були отримувати від компанії платню в сумі 50 крб. Для розв'язання суперечливих питань, які виникали між судноробітниками та пароплавною адміністрацією, «Правила» завбачали створення особливих комісій під головуванням одного з капітанів. До складу також повинні були входити два представника суднової адміністрації та один виборний матрос [198, арк.58].

У жовтні 1906 р. згадані «Правила» були затверджені і від імені керівництва РТПіТ, а також Ространсу та Російсько-Дунайського товариства запропоновані морякам. Природно цей проект був недосконалим. Згідно з ним нижчі чини багато в чому усувались від участі в розв'язанні питань найму на пароплави. Не вирішували «Правила» остаточно і проблему стосовно «засобу розв'язання непорозумінь при порушенні договорів». І все ж таки це був крок вперед у забезпеченні прав судноробітників під час найму на пароплави.

Але вищезгаданому проекту реєстрації моряків не судилося бути прийнятним у будь-якому вигляді. З початку він не задовольнив судові команди, які вимагали створення своєї професійної організації в повному обсязі. Максималістські настрої моряків не дали їм можливості в той час реалістично оцінити власні сили і, таким чином, погодитися на певний компроміс, запропонований пароплавними товариствами. З іншого боку, після поразки страйку, до якого на знак протесту проти закриття спілки моряків вдалися судові команди, підприємці вирішили за краще взагалі відмовитися від здійснення реєстрації, тобто повернутися до стано-

вища, яке існувало в питанні найму робочої сили на пароплави ще до початку 1906 р.

Таким чином, специфіка тогочасних модернізаційних процесів цілком проявилася в неспроможності як самодержавства, так і підприємців провадити зважену політику з робітничого питання. Так, не дали жодного результату половинчаті та несміливі спроби уряду налагодити стосунки між судновласниками і моряками, дещо покращити становище судноробітників на законодавчому рівні. Відповідно не могли розв'язати проблему й охоронно-опікувальні заходи органів влади у комерційному флоті. З свого боку звертання керівників пароплавних фірм за допомогою до царського апарату, ігноруючи при цьому засоби ідеологічного впливу, тактику поступок морякам, звужувало можливості маневрування капіталу в морському транспорті басейну, обіцяло майбутні потрясіння. Недаремно в свій час В.І. Ленін підкреслював, що у буржуазії Російської імперії не було «звички до компромісів» [438, с.287]. Зрештою можна погодитись із українською дослідницею Т.І. Лазанською, яка відзначала, що «усвідомлення ними (підприємцями. – О.Ш.) необхідності вирішення соціальних проблем, що набували лавиноподібного характеру, відбувалося вкрай повільно та призвело, врешті, до згубних для економічного розвитку країни наслідків – цілої низки революційних виступів робітників... на початку ХХ ст.» [427, с.118].

3.3. Правове та матеріальне становище моряків: динаміка змін

Необхідно відзначити, що синтез старих, традиційних структур в економіці царської Росії з тогочасним капіталізмом відбувався особливо боляче для мас. Ваді капіталізму періоду початкового накопичення не могли не позначатися на становищі робітництва, обумовлювали високий рівень його визиску. Згадане, безпосередньо торкається і такого загону пролетаріату як судноробітники Азово-Чорноморського басейну. Примножуючи прибутки підприємців, моряки терпіли жорстоку експлуатацію, до того ж були юридично абсолютно безправні. Вони не

мали правових гарантій щодо захисту від сваволі судновласників, соціального забезпечення під час хвороби, охорони праці.

В той же час до оцінки становища моряків треба підходити об'єктивно, неупереджено, бачити й ті позитивні зрушення, які відбувалися в цієї площині. Слід згадати, що в радянській історіографії набуло поширення спрощене уявлення щодо постійного погіршення життя робітництва. Намагаючись знайти підтвердження досить суперечливій тезі В.Леніна стосовно того, що періоду капіталізму вільної конкуренції відповідає демократія, а «монополії відповідає політична реакція», історична література радянських часів зазвичай стверджувала, що в період імперіалізму становище робітничого класу різко погіршується. Так, автори видання «Історія робітничого класу Української РСР» думку, що «при капіталізмі добробут трудящих, хоча й повільно, але поліпшується», відкидали як «брехливі твердження апологетів капіталізму», наголошуючи, що на початку ХХ ст. спостерігався «процес відносного і абсолютного зубожіння робітничого класу», що його становище «з кожним роком ставало все важчим» [393, с.379, 380]. В свою чергу А.А.Нестеренко відзначав, що «робітники к 1913 р. стали жити абсолютно гірше ніж 13-14 років тому» [462, с.253, 254]. Але подібна точка зору не відповідає дійсності, зокрема якщо йдеться про пролетарів у морському транспорті. Протягом першого десятиріччя ХХ ст. зміни на краще мали місце в питаннях оплати праці моряків, тривалості робочого дня тощо.

Варто зазначити, що правовий статус судноробітників торговельного флоту Російської імперії в пореформений час визначався застарілими законами, які були запроваджені ще в ХVІІІ ст. Згідно з ними відносини між працюючими на судах та роботодавцями регулювалися лише договірними умовами, прийнятими спільно при укладенні найму.

Законодавчі акти уряду, що були впроваджені наприкінці ХІХ ст. стосовно фабрично-заводського пролетаріату, не мали в своєму переліку моряків комерційних суден. Їх не торкнувся закон 1897 р. щодо обмеження тривалості робочого дня робітників 11,5 годинами. Не було в морському транспорті і системи фабричних інспекторів, створеної в промисловості ще 1882 р. Отже, не існувало спеціа-

льних урядових закладів, які б вели особисті списки моряків, засвідчували угоди про найом на пароплави, а також спостерігали за дотриманням правових норм під час звільнення судноробітника. Все це створювало підґрунтя для свавілля з боку підприємців та судової адміністрації. Остання, користуючись неписьменністю або безвихідним становищем моряків, мала змогу примусити їх до підписання трудової угоди, на яких завгодно засадах [474, с.5].

Пароплавні підприємства та капітани суден у будь-який час могли звільнити матроса, не відповідаючи перед ним матеріально. Наприклад, машиніста приватновласницького пароплава «Марія Регир», якого найняли на невизначений термін, звільнили вже після першого рейсу, сплативши «йому лише за 11 днів, що він прослужив» [290, 28 окт.]. Коментуючи подібні випадки в морському транспорті Азово-Чорноморського басейну, газета «Искра» на початку ХХ ст. писала: «Людина чомусь не сподобалася судновласнику, в той же час всі її речі викидаються з пароплава на пристань та їй повідомляють, що вона більше не працює» [239, 1 сент.].

Слід відзначити, що правові норми тієї доби вимагали щоб судноробітники виказували по відношенню до капітана і його помічників повну слухняність та покору, «жорилися корабельнику в усьому беззаперечно... на воді і березі» [535, с.42, 45]. Проте і в позаробочий час вони теж фактично не мали свободи. Моряки не могли безперешкодно розпоряджатися собою навіть коли судно знаходилося в порту. «На берег ходи тільки з дозволу капітана або його помічника, а отримати його означає зважитись на образу, такими умовами обумовлено те, щоб відпустили на берег», - повідомляли представники команд [248, 11 июня]. Досить показовим є свідчення директора Департаменту поліції О.О. Лопухіна, який у доповідній записці в МВС в 1903 р. зауважив, що договірні стосунки команд з пароплавними компаніями «законом не регулюються, жодному нагляду не підлягають, й тому робітники, які живуть мореплавним промислом, знаходяться у повній залежності їх господарів» [442, с.387].

Як вже згадувалось, найбільш далекоглядні діячі царського уряду розуміли необхідність внесення змін до існуючого законодавства з питань комерційного

мореплавства, становища нижчого плавскладу на судах. «Діючі постанови морського права, що розсіяні по різних частинам Зводу законів, застаріли і не задовольняють життєвим вимогам нашого часу; більша частина цих постанов запозичена з статуту купецького водоходства, виданого ще при імператриці Катерині II, в 1781 р., в добу вітрильних суден та нескладних торговельних відносин», – відзначав звіт керівника Головного управління торговельного мореплавства [332, с.11]. Але зміни в цій площині відбувалися з величезними труднощами.

В 1903 р. урядом було затверджено нову редакцію Статуту торговельного. Останній, з точки зору царських урядовців, передбачав деякі запобіжні заходи, які могли хоча б певною мірою захистити пересічного моряка від сваволі судової адміністрації. Зокрема він встановлював положення (ст.247), за яким кожен новий член команди отримував від власника задаток у розмірі до 25% від загальної суми платні [535, с.34]. Також згідно із Статутом усі судові службовці повинні були мати розрахункові книжки, куди б заносилися всі виплати коштів морякам. Це, в свою чергу, давало можливість перевірити правильність обрахунку. Згадані книжки треба було видавати матросам, коли вони наймалися на судно. Без цього угода найму вважалася недійсною. Передбачалося, що вони будуть сприяти «охороні праці службовців на морських торговельних судах від експлуатації з боку капітанів». Однак відповідний порядок часто порушувався. До того ж суднова адміністрація вдавалася до певних маніпуляцій з розрахунковими книжками. Дрібні судовласники їх інколи взагалі не видавали. Деякі компанії, наприклад РТПіТ, коли звільняли матроса за «погану поведінку, крадіжку або інший проступок», не тільки не видавали розрахункової книжки, але й позбавляли права на отримання платні [96, арк.1].

Мали місце й інші зловживання. Так, «за дрібну провину в книжці роблять позначку і матроса затавровано назавжди», – обурювалися діями адміністрації моряки [248, 11 юня]. Дійсно, згадані позначки, які на свій розсуд робили капітани пароплавів, у подальшому суттєво заважали судноробітникам у пошуках заробітку. Недаремно вищезгаданий О.Лопухін відзначав, що відмітки в розрахункових книжках моряків «здійснює найбільш близька до матросів і кочегарів й то-

му найменш неупереджена влада, що пов'язано із значними несправедливостями та створює сприятливий ґрунт для незадоволення з боку робітників» [442, с.388]. Отже, згадані нововведення в Статуту торговельному аж ніяк не гарантували надійного захисту прав матросів комерційного флоту.

Значне невдоволення команд спричиняв так званий гербовий збір, який брався за розрахункові книжки. Платня за них, під час найму людини на невизначений термін, визначалася з розрахунку на рік. Унаслідок цього морякам, які протягом року декілька разів змінювали місце своєї праці (останнє, як вже згадувалося вище, було досить поширеним явищем), кожен раз доводилось сплачувати повну суму за отримання книжки. Невиконання цього правила тягнуло за собою значний штраф. Ось чому екіпажі комерційних суден неодноразово вимагали «скасування гербового збору за рахунок службовців» [57, арк.39 зв.].

Відповідно до ст.245 та 261 Статуту моряки, як і раніше, знаходились у повному розпорядженні командного складу суден. Внаслідок цього їм доводилося виконувати обов'язки, що не мали прямого відношення до служби і визначалися лише примхами капітана чи його помічників. Так, суднова адміністрація вважала зазвичай використовувати матросів, для особистих послуг – миття посуду, прання білизни, чистки чобіт тощо. Все це принижувало людську гідність моряків.

Наприклад, як повідомляли матроси з пароплаву «Тотлебен», старший механік судна Фірсов «з кочегарів собі обслуговує робить. Вахтового посилає собі на квартиру для різних домашніх справ, підвахтові вимушені з різними пакунками механіка по місту бігати» [245, 1 авг.]. Про подібні факти повідомляли і моряки з маріупольського порту. «Пошабашиш на судні, як дивишся капітан або механік відправляє до себе на квартиру, приходиться в них за сторожа, за лакея, за прачку. Мов би купили вони нас, рабів підневільних», – обурювалися вони [57, арк.39 зв.].

В деяких випадках нове видання Статуту торговельного зберігало відкрито архаїчні положення. Досить відзначити, що згідно з ним капітан судна мав право фізично покарати матроса. Так, за ст.281 капітан у випадку «повільного виконання розпоряджень під час рятування судна», мав право «дати п'ять ударів мотуз-

кою або хлистом». Крім того ст.282 дозволяла покарати матроса, який «вчинить під час рейсу повстання або заколот», 12 ударами по спині [535, с.48].

Поширеним у цивільному флоті було взагалі зневажливе ставлення «до нижчих чинів», брутальність командного складу суден, випадки кулачної розправи. Хоча в Статуті торговельному і відзначалося, що «корабельник не має права сам собою застосовувати над корабельним службовцем тілесного покарання», а навпаки, «поступати з корабельними службовцями милостиво і лагідно», насправді ж подібна практика зустрічалася на комерційних суднах майже скрізь [535, с.47-48]. Найменша затримка з виконанням наказу командира могла привести до побиття матроса. Так, в 1903 р. російський консул у Нагасакі був вимушений доповісти в МТіПр «про жорстоке поводження з кочегарами капітана пароплава «Герман Лерхе», якій належав Північному товариству [201, арк.117 зв.]».

Частіш за все жертвами свавілля та насильства з боку суднової адміністрації ставали палубні матроси. «Постійна лайка, постійні залякування – «я тебе до біса вигоню», – так змальовували картину свого життя на пароплавах представники команд у розмові з кореспондентом газети «Одесский листок» у 1906 р. «Адміністрація не гребує і побиттям. Б'ють інколи без усіякої причини, просто тому що не в настрої», – розповідали судноробітники [248, 11 июня]. Але скаржитися морякам, фактично, не було куди. Долю їхню вирішували саме капітани та помічники. Звернення ж із скаргою на дії суднової адміністрації до контори товариства майже ніколи не давало судноробітникам гарантій позитивного вирішення справи. Так, коли на пароплаві «Малороссия» старший механік Лазарев побив машиніста і той поскаржився з цього приводу судновласнику, у фірмі «Регир» йому заявили, що «це не торкається контори пароплавства» [290, 28 окт.]».

Специфіка морської служби, а саме – постійне перебування в плаванні, ускладнювала матросам можливість шукати правового захисту в суді. Зауважимо, що у випадках затримання платні, звільнення з роботи з порушенням правових норм моряки мали право звертатися зі скаргою до судових органів. Про це, зокрема йшлося в ст.283 Статуту торговельного. Але здійснити це на практиці судноробітникам було вкрай складно. Останнє визнавали і представники владних стру-

ктур. «Судові органи стоять далеко від моряка і судова процедура є занадто тривалою та незручною щодо розгляду порушень на суднах», – відзначало повідомлення до Відділу торговельного мореплавства в 1908 р. [188, арк.12].

Намагаючись захистити свої права, моряки під час страйків неодноразово висували вимоги щодо скасування тілесних покарань та ввічливого поведження з боку адміністрації пароплавів. Однак, помітних зрушень у цьому питанні так і не вдалося досягти. І надалі судноробітникам доводилося зустрічатися з брутальністю та фізичною розправою з боку капітанів суден. Так, вже в 1912 р. газета «Невская звезда» в статті «Серед працівників моря» писала: «Незважаючи на те, що минуло півстоліття, як було скасовано кріпацтво, воно, на жаль, панує до цього часу на суднах. Побиття, ляпаси, та найбрутальніше поведження отримали якесь природне право над працівниками моря» [405]. Зокрема, на брутальність судового начальства в цей час скаржилися матроси пароплаву «Витязь», що належав Руському товариству. Одночасно з пароплава «Пушкин» сповіщали, що «капітан Єщенко лається щокроку і зовсім нас за людей не вважає» [245, 1 авг.]. В липні 1914 р. машинна команда пароплава Північного товариства «Александр Венцель» відмовилася працювати на знак протесту проти того, що механік «побив кочегара М.Алексєєва до крові» [202, арк.12].

Інформація про такий стан речей на суднах цивільного флоту неодноразово доводилась до відома влади, керівництва компаній. Проте останні на ці факти частіш за все просто заплющували очі. Наприклад, коли капітан пароплава «Чатыр-Даг» Федоренко побив на вахті рульового і той звернувся до суду, Головна контора РТПіТ всіма засобами захищала свого службовця, «посилаючись на нервовість запопадливого капітана». В результаті той не зазнав жодного покарання [405]. Щоправда інколи судновласникам доводилося реагувати на скарги моряків відносно жорстокого ставлення з боку судової адміністрації. Так, в 1911 р. торговельний дім А.А. Трапані був примушений звільнити капітана свого пароплава «за надзвичайну брутальність у відносинах з публікою та службовцями» [103, арк.7].

Неодноразово в скаргах на дії судового начальства моряки згадували й факти відкритого глузу над людиною на пароплавах. Так, в 1906 р. газета

«Одесский листок» повідомляла про випадок, коли під час плавання «в морі на ходу, під сильною зливою, капітан наказав матросу мити щоглу. Це буквально знущання,— скаржилися моряки, — тому що для миття щогли матрос повинен лізти на гору і звідти поливати її водою з відра, що є цілком зайве, коли переїщить великий дощ» [248, 11 июня].

Як і раніше суднова адміністрація будь-коли могла звільняти службовців. Особливо важко приходилося матросам, яких звільняли в чужій для них місцевості, в незнайомому порту і далеко від дому. Протестуючи проти такої практики, в зверненнях до господарів, моряки наполегливо вимагали, щоб «розрахунок службовцю давався там, де його було прийнято на службу, а не там де спаде на думку суднової адміністрації» [57, арк.37 зв.]. Траплялися взагалі безпрецедентні випадки. Так, в 1905 р. капітан пароплава «Барон Дризен», який належав Північному товариству, залишив напризволяще в Батумі 9 кочегарів, які вимагали збільшення платні. За повідомленням управління батумського порту, командир судна «знявся з якоря і з їхніми речами та документами вийшов у море» [101, арк.40].

Отже, становище моряків комерційних суден у правовому відношенні і в друге десятиріччя ХХ ст. залишалося таким же важким, як і в попередній час. Недаремно в 1912 р. сучасники констатували: «Нічим не захищені моряки (при укладанні договорів найму та під час розрахунку) від зловживань капітанів, свавілля яких у цьому відношенні не протиставлений будь-який орган, який оберігав би інтерес слабшої сторони команди» [188, арк.252].

Правове безправ'я судноробітників поглиблювалося складним економічним становищем. До характеристики останнього можна віднести рівень заробітної плати моряків, тривалість робочого дня, умови праці та побуту, медичне обслуговування тощо. Зупинимося докладніше на цих питаннях.

Найважливішим показником матеріального рівня життя моряків торговельного флоту була платня. В історичній літературі цій проблематиці не приділялося достатньо уваги. Наявні в розпорядженні автора матеріали дають можливість певним чином заповнити цю прогалину та з'ясувати якою ж була оплата праці окре-

мих категорій моряків різних судноплавних підприємств наприкінці ХІХ – початку ХХ ст., а також вивчити методи її регулювання, динаміку змін у цей час.

Структура заробітної плати робітників-моряків складалася зі звичайного окладу, доплат натурою (господарські харчі), а також приробітку за вантажні роботи. Пізніше команди добились і платні за понаднормовану працю. В 1901 р. Товариством для сприяння торговельному мореплавству було проведено перепис особового складу команд комерційних суден басейну. Він зафіксував детальні дані щодо середніх розмірів основної заробітної плати різних категорій моряків. Ураховуючи, що в більшості компаній, у тому числі і РТПіТ, платня матросам та кочегарам з початку 80-х рр. ХІХ ст. залишалася без змін, ми можемо, таким чином, зробити висновки щодо рівня оплати праці команд комерційних суден басейну в 90-ті рр. позаминулого століття.

Найбільшу платню серед усіх моряків торговельного флоту басейну, природно, одержували представники суднової адміністрації. Зазначимо, що сукупне грошове утримання командного складу на пароплавах Добровольного флоту перевищувало цей показник у судноробітників (хоча останніх на судні було в декілька разів більше) майже вдвічі, а в РТПіТ та у Чорноморсько-Дунайського товариства – на одну третину. Зокрема, на пароплаві Добровольного флоту «Ярославль» офіцери разом отримували щороку 29 тис. 112 крб., а нижчий плавсклад лише – 17.640 крб. На судні Руського товариства «Россия» відповідні цифри склали 10 тис. 378 крб. і 6 тис. 446 крб. [267, №130-131, с.96].

Серед судноробітників була помітна диференціація заробітної плати, залежно від рівня кваліфікації та підготовки. Більш значний заробіток отримували представники своєрідної робітничої аристократії в цивільному флоті – боцмани та машиністи. Так, розмір місячної платні боцманів у той час складав на парових суднах басейну в середньому 26 крб. У свою чергу машиністи, найбільш кваліфікована частина судноробітників, отримували 38 крб. [238, с.30]. Але не слід забувати, що питома вага двох вищезгаданих категорій моряків була незначною відносно загальної кількості судноробітників.

Місячна ж платня переважної більшості робітників-моряків визначалася такими цифрами: кочегари одержували 16 крб., а палубні матроси пароплавів 17крб. на місяць. В особливо важких умовах щодо рівня заробітної плати знаходилися судноробітники, які працювали у вітрильному флоті. Боцмани тут отримували по 15 крб., матроси – лише 9,5 крб. на місяць [238, с.30].

Треба нагадати, що згадувалися лише середні цифри оплати праці моряків. Насправді ж службовці різних судновласників одержували різну заробітну плату, хоча кількість та обсяг робіт на більшості однотипних суден був однаковим. Залежало це від фінансового стану пароплавних підприємств, форми їхньої власності, політики тих чи інших компаній з робітничого питання. Уявлення щодо платні, яку отримували судноробітники наприкінці 90-х рр. XIX ст., дає табл. 3.11, складена на підставі даних Відділу торговельного мореплавства [196, арк.72 зв.,131]*.

Таблиця 3.11

Місячна заробітна плата моряків наприкінці XIX ст. в крб.

Судноробітники	РТПТ	Ространс	Чорноморсько-Дунайське товариство	Добровольний флот	Пароплавство І.Кошкіна
боцман	30	25	–	45	35
машиніст 1 кл.	45	від 50 до 80	40	45	–
машиніст 2 кл.	25	від 35 до 50	25	25	–
ст. матрос	20	–	22	30	33
матрос 1 кл.	18	20	17	15	29
матрос 2 кл.	14	12	14	12	25
матрос 3 кл.	10	–	–	–	–
ст. кочегар	20	–	–	25	29
кочегар 1 кл.	18	20	18	18	25
кочегар 2 кл.	14	18	15	15	–
кочегар 3 кл.	10	–	–	12	–
сума харчових грошей	8,5	–	10	12	9

Примітка. Прочерк у таблиці означає, що подібної посади у пароплавному підприємстві не існувало або дані щодо неї відсутні.

Вона свідчить, що на судах РТПіТ, Чорноморсько-Дунайського товариства та Ространсу, команди яких склали значну частину судноробітників басейну, палубні матроси та кочегари, в залежності від їх класу, одержували щомісяця 10-20 крб. У той же час платня морякам, що плавали на судах Добровольного флоту – казенного підприємства, яке діяло на комерційних засадах, була дещо вищою.

Намагаючись сприяти утворенню на своїх пароплавах кадрів постійних службовців, керівництво Добровольного флоту ввело положення, за яким матроси та кочегари, які працювали більш 5 років, отримували прибавки до платні. Зокрема, доплата за стаж старшим кочегарам та матросам тут встановлювалася в розмірі 4 крб., кочегарам 1-го і 2-го класу та матросам 1-го класу – 3 крб., матросам 2-го класу – 2 крб. [266, №155, с.106]. Такі заходи з покращання матеріального становища моряків пояснювались як далекоглядністю керівництва товариства, його турботою щодо якості плавкладу, так і тим, що Добровольний флот фінансувався з державної скарбниці. В той час, як підвищення оплати праці судноробітників у приватних компаніях не могло не позначитися на прибутках акціонерів, поступатися часткою яких в останніх не було жодного бажання.

За даними табл. 3.11 можна дійти висновку, що більш значну заробітну платню встановлювали для своїх команд одноосібні власники, як фірма І.Кошкіна. Відзначене стосується становища із рівнем платні судноробітників, який існував також в цей час в пароплавствах А.Мілютіна та Г.Кумана, лейтенанта Баптизманського, в Товаристві Миколаївських лоцманів тощо [95, арк. 4, 5, 7, 12, 64, 70, 73]. Так, в останньому матроси отримували щомісяця до 28 крб., кочегари – 25-30 крб. Пояснювалося це намаганням судновласників залучити на свої судна (тим паче, що їх частіш за все було небагато) більш кваліфіковану робітничу силу в особі досвідчених моряків і, таким чином, якісним обслуговуванням прихилити до себе пасажирів та вантажовідправників, а зрештою здолати можливих конкурентів.

Аналіз наведених матеріалів свідчить, що рівень оплати праці переважної більшості судноробітників басейну, особливо команд вітрильників на межі ХІХ-ХХ ст. не міг забезпечити мінімальних потреб моряків (прожитковий мінімум у Російській імперії за підрахунками початку ХХ ст. складав для поодиноких робіт-

ників 250 крб. на рік, тобто приблизно щомісяця 21 крб., а для тих, що мали родину – 450 крб.). Платня матросам на російських пароплавах у той час була суттєво меншою ніж та, яку отримували моряки іноземних фірм. Так, якщо в 1900 р. середній оклад для судноробітників басейну становив 12-15 крб., то на англійських пароплавах нижчі службовці отримували близько 25 крб. Не випадково часопис Імператорського товариства судноплавства відзначав, що «в нас робоча сила майже вдвічі дешевша, ніж за кордоном» [273, №214-220, с.49].

На розмірах оплати праці моряків суттєво відбивалися всілякі відрахування, до яких часто вдавалася суднова адміністрація, і які в той час були досить поширені в торговельному флоті. Перш за все йдеться про розгалужену систему штрафів. Так, у розрахункових книжках команд існувала ціла низка пунктів, у яких передбачалися різні випадки штрафування моряків. Про «страхітливе штрафування» команд комерційних суден неодноразово писала тогочасна преса [157, арк.4].

Треба також враховувати й постійне зростання споживчих цін на товари та послуги. Якщо взяти середньорічні ціни на товари кінця XIX ст. за 100%, то в 1902 р. вони зросли до 110,2, а в 1904 р. – до 111%. Особливо швидко зростали ціни на продукти харчування. Так, в 1902 р. ціни на хлібні вироби зросли до 112,8%, а на м'ясо та масло – до 121,8% [462, с.175]. В 1903 р. на нараді моряків, яка відбулася в одеському порту, увага роботодавців зверталася на той факт, що квартири в місті коштують від 6 до 10 крб. на місяць, а продукти першої необхідності, в залежності від сімейного становища судноробітника, від 15 до 20 крб. [196, арк.72]. Отже, проіснувати в цих умовах багатьом було вкрай складно.

Факти економічної скрути, яку терпіли моряки цивільного флоту, визнавав і керівник поліцейського відомства імперії О.О. Лопухін. На початку XX ст. він відзначав, що грошовий оклад судових команд тривалий період залишався без змін, тоді як «платня, яку матроси і кочегари вимушені сплачувати за квартиру для своєї родини, зростає що найменше вдвічі, всі предмети першої необхідності подорожчали неймовірно» [442, с.388].

Низький рівень життя переважної більшості нижчого плавскладу команд басейну викликав соціальну напругу в торговельному флоті, провокував зростан-

ня незадоволення в середовищі моряків, позначався на якості праці. Зрештою низка страйків на суднах примусила роботодавців піти назустріч командам у питаннях грошового забезпечення. Табл. 3.12 свідчить, що підвищення платні нижчому плавскладу РТПіТ на початку ХХ ст. відбувалося в декілька етапів.

Таблиця 3.12*

Розмір заробітної плати різних категорій моряків на початку ХХ ст.

Моряки	Місячна заробітна платня у крб.		
	1903 р.	1905 р.	1906 р.
машиніст 1 кл.	45	55	55
машиніст 2 кл.	25	35	35
ст. кочегар	20	30	40
кочегар 1 кл.	18	25	35
кочегар 2 кл.	14	20	30
кочегар 3 кл.	10	15	25
боцман	30	40	40
ст. матрос	20	30	35
матрос 1 кл.	18	25	30
матрос 2 кл.	14	20	25
матрос 3 кл.	12	15	–
сума харчових грошей	9,5	10-11	11

Так, наслідком страйку моряків Півдня України в 1903 р. було те, що судновласники збільшили суму, яка видавалася судноробітникам на харчування, так звані харчові гроші, з 8,5 крб. щомісяця до 9,5 крб. За навантаження та розвантаження пароплавів у портах, де не було артилей вантажників, командам у цей час теж підвищили платню, від 3,5 крб. за тис. пудів до 5 крб. Уперше роботодавці погодилися окремо оплачувати понаднормовані роботи команд, із розрахунку 10-15 коп. за годину.

Більш помітні зрушення в рівні заробітної плати команд комерційних суден басейну відбулися в 1905 р. Саме тоді черговий масовий виступ цивільних моряків примусив судновласників звернутися до питання підвищення як основної, так і

Примітка. Складена на підставі даних: 277, №9, с.129; 46, арк.159.

додаткової платні своїм службовцям. Отже, оплату праці машиністів, боцманів, старших матросів та старших кочегарів було підвищено на 10 крб. Розмір платні інших кочегарів та матросів у залежності від класу, зріс на 5-7 крб. Збільшилася також платня за понаднормовані роботи (до 15-20 коп. за годину) та навантаження вугілля (склала 20 коп. за годину), а також сума харчових грошей (10-11 крб. щомісяця). Все це дало підстави діячам Імператорського товариства судноплавства в 1905 р. зробити висновок, що «морська служба на пароплавах чорноморського комерційного флоту, в особливості у великих компаніях, організована тепер вельми задовільно, і винагороджується незрівнянно щедріше заробітків берегових та портових чорноробів» [277, №8, с.114].

Наступні зміни в розцінках праці моряків відбулися влітку 1906 р., коли результатом тривалого страйку в торговельному флоті стало ще одне збільшення платні, кочегарам – на 10, а матросам – на 5 крб. Навантаження вугілля тепер оплачувалися в розмірі 30 коп. за годину. Платня ж за понаднормовані роботи була визначена в 20 коп. Сума харчових грошей становила 11 крб. щомісяця. Узагальнюючи дані табл. 3.12, слід відмітити, що внаслідок впертої страйкової боротьби судноробітникам басейну вдалося досягти суттєвого зростання оплати праці. Так, після 1906 р. кочегари вже одержували щомісяця від 30 до 40 крб., палубні матроси – 25-35 крб. Платня ж машиністів доходила до 55 крб. на місяць.

Треба враховувати, що заробітна плата моряків суттєво зростала і за рахунок додаткових виплат – платні за понаднормовані та вантажні роботи. Так, керівництво РТПіТ відзначало, що крім основної заробітної плати кожен моряк щомісяця отримував у середньому «на внутрішніх лініях від 5 до 9 крб. і більше, на закордонних лініях від 10 до 12 крб. і більше» [179, арк.21 зв.]. Подібні дані підтверджують й інші джерела. Зокрема, керівник матроської спілки М.Адамович підкреслював, що влітку платня морякам за понаднормовані години та вантажні роботи давала чималий прибуток. «Середній загальний заробіток моряка в літній час за новими ставками був карбованців 50-60 на місяць, інколи і більше», - писав він [206, с.54].

Щоб краще зрозуміти обсяги загального зростання платні морякам у цей період, вкажімо суми, які на початку ХХ ст. виплачувало своїм командам Руське товариство. Так, до 1905 р. 1975 членів команд цієї компанії щомісяця отримували разом 435 840 крб. З середини 1905 р. їм було збільшено платню на 167 500 крб., а в 1906р. – ще на 144 400 крб. [278, №9, с.144]. Тобто протягом одного року, з літа 1905 до літа 1906 р., оплата праці моряків-службовців РТПіТ збільшилася приблизно на 72%. Як підкреслював журнал «Русское судоходство»: «Винагорождення моряків дійшло до рівня окладів чиновників деяких відомств» [433, с.106].

Беручи до уваги, що в цей час середня платня робітників Російської імперії складала щомісяця приблизно 22 крб., то заробітки моряків комерційного флоту дійсно не можна не вважати досить таки суттєвими. Навіть у порівнянні з оплатою праці торговельних моряків деяких інших країн, платня яку отримували в той період команди суден Азово-Чорноморського басейну була вищою. Наприклад, якщо середня місячна заробітна плата членів команд австрійських пароплавів «Me-dea» і «Тебе» в перекладі на гроші Російської імперії складала 27-28 крб., то моряки пароплавів РТПіТ «Император Николай II» і «Царь» у середньому мали платню від 35 до 39 крб. [278, №9, с.143].

Тим паче, що в окремих судноплавних підприємствах басейну оплата праці була ще більшою. Перед вів Добровольний флот, керівництво якого вважало, що поступове покращання матеріального рівня життя моряків буде сприяти їх сумлінній праці. Як стверджували в той час самі моряки: «В Добровольному флоті становище команд настільки добре, що дай Бог усім матросам так плавати» [214, с.85]. Як і раніше дещо вищий розмір платні встановлювали окремі приватні власники. Так, пароплавство «Васильев» в 1911 р. визначило платню своїм службовцям у таких розмірах: боцман отримував щомісяця 45 крб., матрос 1-го класу – 35, матрос 2-го класу – 30, кочегари – по 35 крб. Понаднормовані роботи оплачувалися в сумі 20 коп. за годину [103, арк.87]. Зауважимо, що більш значна платня судноробітникам утримувала їх від участі в революційних виступах та страйках. Останнє підтверджується непоодинокими фактами. Так, в 1911 р. під час страйку в одеському порту моряків РТПіТ та Ространсу, команди приватних пароплавів,

де заробітна плата була вищою (за виключенням екіпажів суден пароплавства Карпатницького), не підтримали цей виступ.

Для порівняння зазначимо, що у торговельному флоті Каспійського моря в питанні оплати праці моряків спостерігалася зворотна картина. Тут відносно більшу заробітну плату одержували моряки, що працювали у великих пароплавних компаніях – Товаристві бр. Нобель, Товаристві «Мазут» тощо. Платня ж морякам, яка нараховувалася одноосібними власниками, зазвичай була меншою [358, с.75].

В той же час рівень життя рядових моряків не слід переоцінювати. Характеризуючи його, треба брати до уваги особливості морської служби – її небезпеку, обов'язкові понаднормовані роботи під час рейсу та майже постійне перебування на відстані від дому. Останнє призводило до того, що більшість моряків тривалий час не мала змоги жити з своїми родинами. Часто вони були вимушені наймати для своїх близьких житло в місті, яке коштувало дуже дорого. Родини судноробітників, які залишалися на батьківщині, щомісяця чекали допомоги від своїх годувальників. До того ж, слід згадати, що значна частина моряків (див. табл.3.7) мала велику сім'ю. Невипадково журнал «Русское судоходство», констатує, що «моряку завжди доводиться бути в розлуці із близькими, з родиною», звертає увагу на той факт, що саме «завдяки цьому його матеріальне становище підривається життям на два доми» [283, №1, с.115].

Необхідно враховувати і постійне зростання цін на продукти першої необхідності. Так, в 1907 р. хлібні вироби у порівнянні з періодом 1900-1904 рр. подорожчали на 37% [481, с.47]. «Якщо брати до уваги вартість життя в Одесі, – підкреслювалося в статті одного з керівників «Реєстрації суднових команд» в 1907р., – то заробітку в 20-25 крб. людині з родиною може вистачити лише на насущні потреби» [214, с.76].

На рівні грошового утримання моряків не міг не позначитися і той факт, що значна їх частина, особливо в дрібних підприємців, працювала лише в період навігації. Взимку ж на багатьох пароплавах залишали тільки машинну команду, приблизно 7 чоловік, замість звичайного штату, який у середньому становив на пасажирських судах 30 осіб. Деякі судновласники звільняли моряків не тільки із

закриттям навігації, але навіть під час тривалих стоянок. Так, правила відносно комплектування команд РТПіТ 1906 р. передбачали, що за умови «постановки суден на ремонт, якщо останній буде здійснюватися більше місяця, команда може бути звільнена» [499, с.7]. В подібних випадках судноробітники були примушені шукати випадкових заробітків. Усе це ускладнювало життя матросів, сприяло утворенню серед них чималого контингенту безробітних. Навіть ті моряки, які під час перерви в навігації залишалися на судах, часто зустрічалися з обмеженням своїх прав. Так, у січні 1909 р. керівництво РТПіТ вдалося до «зменшення платні командам пароплавів, що зимували, на 50%» [3, арк.12 зв.].

Крім того в післяреволюційний час судновласники з метою економії часто вдавалися до штучного зменшення складу екіпажів суден. Зокрема, факти скорочення штату команд в 1909 р. мали місце в тому ж Руському товаристві. За тогочасним повідомленням начальника одеського порту, РТПіТ скоротило кількість палубних матросів на пароплавах Кримсько-Кавказької та Олександрійської ліній з 19 до 15 осіб, а також «не заміщувало вакансії, які звільнялися» [179, арк.18]. Останнє царський урядовець вважав «ненормальним, тому що воно завдавало шкоди безпеці плавання».

Головним же було те, що тільки страйкова хвиля в цивільному флоті спадала, пароплавні підприємства знов намагалися зменшити винагороду морякам. Подібні дії навіть не дуже приховувалися. Як визнавало керівництво Руського товариства в доповіді до МТіПр в 1909 р., воно «дійсно вдалося до низки заходів, щоб хоча б деякою мірою звільнитися від тягара непосильних витрат, які були покладені на Товариство революцією та терором», що РТПіТ тоді було вимушено збільшити платню «в надії, що коли запанує спокій в країні, з'явиться можливість перейти... до нормальних умов винагородження праці службовців» [179, арк.36].

Насамперед це стосувалося платні за понаднормовану працю. Якщо в 1906р. її розмір становив 20 коп., то в післяреволюційний період її зменшили до 10 коп. за годину [46, арк.159]. Більш того, на деяких судах РТПіТ платня за понаднормовану роботу взагалі була скасована. Тенденція щодо зменшення заробітної плати морякам торкалася і платні за вантажні роботи в портах де не було артилей ван-

тажників. Замість узгодженої з командами платні в 5 крб. за тисячу пудів, судновласники часто платили «поденно, з розрахунку від 80 коп. до 1 крб. в день», що де-факто означало зменшення розцінок оплати праці моряків [71, арк.11].

Власники вдавалися й до більш витончених заходів, щоб зменшити платню службовцям, аби мати якомога більший прибуток. Так, за угодою 1906 р. посада матросів 3-го класу, яким платили всього 15 крб., взагалі була скасована. Але в 1909 р. на пароплавах Руського товариства знов з'являються матроси 3-го класу. Впровадження цих посад у складі команд надавало можливість роботодавцям фактично зменшувати заробітну плату морякам, хоча формально її обсяг залишався на попередньому рівні. Реагуючи на цей факт, газета «Звезда» в 1911 р. підкреслювала: «Життя подорожчало майже вдвічі, але правління пароплавних компаній знайшло можливим зменшити платню матросів з 25 крб. до 15 крб.» [233, 14 мая].

Лише після нового страйку, влітку 1911 р., судновласники в особі РТПіТ примушені були знов вдвічі підняти платню морякам за понаднормовані роботи, тобто до 20 коп. за годину та пообіцяти остаточно скасувати посади матросів 3-го класу. Отже, в той час з питань оплати праці, практично відбулося повернення до умов 1906 р. Щоправда, як і раніше, свої зобов'язання перед моряками суднова адміністрація виконувала не дуже сумлінно. Про це свідчить той факт, що в 1912р. до складу команд деяких суден, як і раніше, запроваджуються посади матросів 3-го класу. Наприклад, це мало місце на пароплаві РТПіТ «Великий князь Александр». Подібні випадки викликали осуд навіть у представників владних структур. «Як же ви хочете, щоб доросла людина прогодувала свою сім'ю на 15 крб. на місяць?» – запитував заступник начальника одеського порту капітанів пароплавів РТПіТ, які вдалися до відновлення 3-го класу матросів [285, №3, с.19].

Фактором, який негативно позначався на рівні життя моряків, були й постійні відрахування з заробітної плати. До останніх, на власний розсуд, вдавалися представники пароплавних фірм, суднова адміністрація. Так, у добу столипінської реакції знов мали місце випадки штрафування матросів, не дивлячись на те, що угода 1906 р. між судовими командами та власниками компаній (відзначене не стосувалося Добровольного флоту) їх остаточно скасувала. «Будь-які провини не

можуть позбавити службовців грошей, які вони заробили», - наголошувалося в ній. Проте з часом відбувається повернення до старої практики. Як зазначала в 1912 р. «Невская Звезда»: «Одним із хвилюючих питань сьогодення серед моряків чорноморського торговельного флоту є стара система штрафів, яка знов запанувала» [405, 27 мая]. Найактивніше до штрафування моряків вдавалися на судах, що належали саме РТПіТ. Наприклад, як повідомляла газета матроської спілки «Морьяк», на пароплаві «Лазарев» постійно штрафували судноробітників «по 1-2 і навіть по 5 крб.» [245, №1].

Не завжди рядовому плавскладу вдавалося і вчасно отримувати свою платню. Як свідчать документи, представники суднової адміністрації неодноразово затримували виплату грошової винагороди морякам. «Платню моряки отримують завжди із запізненням на декілька днів», – повідомляла в 1912 р. російська преса [405, 6 мая]. На пароплаві «Вампоа» капітан «затримує виплату грошей», – скаржилися в тому ж році моряки, що служили в Ространсі [245, 5 апр.].

Певний простір для маніпуляцій із грошми нижчого плавскладу відкривало безпосередньо і царське законодавство. Так, Статут торговельний дозволяв капітану судна затримати на один місяць виплату грошів матросам у випадку, якщо хтось з них «буде нестаранним, або неслухняним, або поганої та недоброї поведінки, або подасть причину до підозри, що має намір втекти» [535, с.48]. Також судновласники часто утримували частину заробітку моряків до завершення навігації як заставу, намагаючись, таким чином, перешкодити їм завчасно покинути судно. Наприклад, керівництво РТПіТ щомісяця утримувало з платні своїх судноробітників 3 крб. (ці кошти видавалися вже під час остаточного розрахунку з моряками). Отже, із заробітної плати команди на «законних підставах» робилися відрахування, які в руках суднової адміністрації неодноразово служили знаряддям для всіляких зловживань.

Нерідко представники командного складу торговельного флоту відшукували можливості для свого збагачення за рахунок матросів і кочегарів. Спостерігалися випадки, коли капітани суден, які здійснювали закордонні рейси, отримуючи від агентств компаній іноземну валюту за одним курсом, опісля лічили її команді

зовсім по-іншому, привласнюючи собі відповідну різницю. Зокрема, на пароплаві «Лазарев» капітан під час заходу судна до іноземних портів, отримуючи англійські фунти за курсом у 9 крб. 46 коп., лічив гроші матросам із розрахунку в 9 крб. 60 коп. Тобто з одного фунту «батьки-командири на свою користь беруть по 14 копійок з кожного моряка», – з обуренням писали до газети члени команди цього пароплава [405, 27 мая].

Численні порушення відбувалися під час здійснення розрахунку з нижчим плавскладом. Остання процедура покладалася виключно на судову адміністрацію. Внаслідок цього, як визнавали учасники Особливої наради з питань торговельного мореплавства, «досить-таки частими були непорозуміння (читай зловживання з боку капітанів пароплавів. – О.Ш.) на підставі розрахунку» [474, с.25]. Мали місце і крадіжки матроських грошей з боку судоводіїв. Так, в 1905 р. шкіпер вітрильника «Кефалонія» несподівано зник з судна. Пізніше з'ясувалося, що він виїхав до Одеси, при цьому «захопивши з собою гроші з тих, які були йому видані на утримання команди, в сумі 150-200 крб.» [101, арк.5].

Отже, внаслідок впертої боротьби в перше десятиліття ХХ ст. командам комерційних суден переважної більшості пароплавних підприємств вдалося добитися достатньо високої, як для робітництва Російської імперії платні, зокрема оплати понаднормованих робіт, чого взагалі не існувало в попередній час. У той же час різного гатунку відрахування з платні судноробітників, зловживання з боку судової адміністрації, а також намагання деяких компаній у наступний період частково зменшити оплату праці, негативним чином позначалися на економічному стані команд.

Беззаперечно важливою для характеристики тогочасного становища нижчого плавскладу була проблема тривалості робочого дня та наявності можливостей для повноцінного відпочинку. Відзначимо, що за законом від 12 червня 1897 р. та Положенням Комітету міністрів від 22 січня 1900 р. вільними від роботи в Російській імперії були 52 неділі та 17 свят. Звертаючи на це увагу, американський дослідник Л. Кехен відзначав «велику кількість вихідних днів – майже чверть року», яка існувала в країні, що полегшувало важке економічне становище робітників

[610, р.25]. Але моряки, внаслідок специфіки своєї праці, фактично не мали вихідних. Так, не дивлячись на вимогу страйкарів у 1903 р. зробити вільними від праці неділі, пароплавні підприємства на це так і не погодилися. Тільки за угодою команд із власниками 1905 р. вихідними днями були визнані всі неділі та ще святкові дні, зокрема 1 січня Новий рік, 6 січня Хрещення, 2 лютого Сретеніє господнє, 25 березня Благовіщення, перший та другий день різдва Христового, Трійця та ін. [184, арк.2]. Саме цей час, залишаючись важливою умовою для відновлення витрачених сил, міг бути використаний моряками для освіти, піднесення інтелектуального рівня.

Відпусток у судноробітників взагалі ж не було. Лише в 1906 р. Добровольний флот погодився, «опісля двох років безперервної служби, встановити право користуватися відпусткою протягом одного місяця» [197, арк.164]. Подібну згоду незабаром дало і керівництво РТПіТ. Щоправда, можливість двохмісячної відпустки тут обумовлювалась «безперервною та без усіяких зауважень» працею моряка на одному і тому ж судні протягом не менш як три роки, що траплялося вкрай рідко [499, с.7]. До того ж надалі цього положення Руське товариство взагалі не дотримувалося.

Отже, робочими в той період для переважної більшості моряків були 295 днів на рік. Однак для команд цивільного флоту надзвичайно болючим було саме питання тривалості робочого часу. Останній, наприкінці XIX ст., був майже не обмежений, жодних правових норм тут не існувало. Повне свавілля командного складу суден вимушені були визнавати і представники царського уряду. В результаті судові команди зазвичай працювали з шостої години ранку до сьомої вечора. Часто матросам доводилося робити і в нічну зміну, що було особливо важко. Так, у пароплавному підприємстві Тургенева робочий день розпочинався о сьомій вечора і закінчувався лише «о 8 годині ранку, тобто тривав 13 годин нічного часу» [533, с.221].

Крім того, моряки виконували всі понаднормовані та авральні роботи, які здійснювалися під час короткого відпочинку команди, після вахти. За відмову робити те, що пропонував власник або капітан, матросів штрафували в розмірі міся-

чного заробітку. Таким чином, робочий день у морі тривав 12-14 годин, а під час завантаження пароплавів доходив і до 18 годин на добу. Невипадково директор РТПіТ в 1903 р. визнавав, що «дійсно умови плавання на деяких лініях вельми обтяжливі» [196, арк.93 зв.].

Внаслідок страйку на флоті 1903 р. тривалість робочого дня моряків була обмежена 10,5 годинами на добу. Статут торговельний, прийнятий в тому ж році, вважав за «нормальний робочий час працю моряків від 6,5 до 11,5 годин ранку та від 1 до 6 годин вечора з півгодинними зранку та опісля полудня проміжками для відпочинку» [276, №10, с.51]. Щоправда останні обмеження мали рекомендаційний характер і, в результаті, існували тільки на папері. Судновласники з ними зовсім не рахувалися.

Однак наступні виступи судноробітників примусили пароплавні підприємства вдатися до нових поступок. В 1905 р. праця моряків була скорочена до 8 годин. Робочий день у 8 годин на березі та 10 у морі передбачала угода від 24 червня 1906 р., яка була укладена між представниками найбільших судноплавних товариств і членами команд. Але власники не вважали за потрібне тривалий час дотримуватися цих обмежень. Після заборони профспілки «Реєстрація суднових команд» (листопад 1906 р.), час праці моряків було збільшено до 9 годин на добу. Надалі судновласники вдавалися до подальшого подовження робочого дня екіпажів. Як свідчила в 1911 р. кадетська газета «Речь»: «Робочий день для команд на суднах адміністрація РТПіТ збільшила до 10, а іноді й до 12 годин» [265, 16 авг.]. Усе це викликало обурення нижчого складу команд. Унаслідок страйку на Чорному морі влітку 1911 р. найбільші судноплавні підприємства, як-то РТПіТ та Ро-странс, на які зазвичай орієнтувалися й одноосібні власники, погодилися на відновлення 9-ти годинної праці моряків на добу.

Проте згодом питання тривалості робочого дня на торговельних суднах не втратило своєї актуальності. Справа в тому, що й вищезгадана домовленість суднових команд з пароплавними підприємствами проіснувала короткий час. Уже в 1912 р. на пароплавах, що належали Руському товариству, суднова адміністрація різними засобами, наприклад, примушуючи команди працювати в свята та вихідні

дні або вдаючись до постійних авралів, намагалася знов збільшити робочий день кочегарів та матросів. У результаті праця моряків тривала значно довше погодженого терміну в 9 годин. Так, команда пароплава «Корнилов» в 1912 р. скаржилася до газети «Моряк» на «надмірно тривалий робочий день», який продовжувався «з 5 годин ранку до 7 або навіть 8 годин вечора» [245, 9 марта]. Практично необмежений робочий день існував на пароплаві «Проворный». Як повідомляла його команда: «Капітан Панов примушує працювати по 15 годин на добу. Зійшло сонце – йди на роботу, зайшло – можеш шабашити. Годинних грошей (тобто винагородження за понаднормовану працю. – О.Ш.) ніяких» [245, 1 авг.].

Частіш за все подовження робочого дня на суднах відбувалося саме шляхом збільшення кількості годин обов'язкових понаднормованих робіт. Така праця на суднах РТПіТ, всупереч домовленостям 1911 р., або взагалі не оплачувалася або ж ця платня складала лише половину від визначеної суми. Про такі факти повідомляли в 1912 р. з пароплава «Румянцев». «Працюємо понаднормово скільки командир забажає, а про годинні гроші не питає», – писали члени команди [245, 5 мая]. «Працюємо і по вихідним, – сповіщали матроси з «Цесаревича Георгія», – та тільки за це отримуємо по 10 копійок за годину» [245, 25 июня]. Про надзвичайно тривалий робочий день, важкі умови праці повідомляли в цей час члени екіпажів пароплавів «Николай», що належав Ространсу, «Сибирь» (Північного товариства) та «Моряк» Російсько-Дунайського пароплавства [245, 25 июня]. Зазначимо, що понаднормовані роботи призводили до підвищеної інвалідності, передчасного старіння робітника, скороченню часу, який відводився на відпочинок.

Отже, в більшості судновласників на початку ХХ ст. робочий день моряків було обмежено 10 або навіть 9 годинами на добу. Однак використання судновою адміністрацією обов'язкових понаднормованих робіт, численних авралів призводили до того, що проблема тривалості робочого дня і надалі залишалася однією з найбільш важливих для команд торговельного флоту басейну.

Висвітлюючи матеріальне становище торговельних моряків, не можна не звернути увагу на умови їхньої праці та побуту. Зауважимо, що відносно низький рівень економічного розвитку Російської імперії, слабка технічна оснащеність

промисловості та транспорту, суттєво позначалися на їхньому рівні. Фактично цю проблему обійшло увагою і царське законодавство. Статут торговельний обмежувався пропозицією до судової адміністрації «звертати постійну увагу на чистоту жилих приміщень» [276, №10, с.51]. Відповідно судовласники, які намагалися отримати більший прибуток, зводили до мінімуму витрати на покращання умов праці та побуту моряків, унаслідок чого ті часто не відповідали елементарним вимогам гігієни.

Так, палубні матроси майже постійно працювали на протязі. В холодну ж пору року вони не мали змоги тепло вдягтися, що викликало справедливе незадоволення. Неодноразово команди вимагали від господарів видавати зимовий одяг – шуби та валянки [57, арк.39 зв.]. Не кращі умови для праці мали і члени машинної команди. Так, кочегарам, щоб очистити котел пароплаву доводилося лягати на спину і потім кіркою відбивати залишки солі, яка накопичувалася від морської води. «Під котлом повітря настільки мало та він настільки поганий, що просто неможливо дихати, – відзначалося у листі сучасника до газети «Неделя», – сіль, яка відбивалася кіркою, сиплеться у рота, вуха, очі... Хоча багато хто з робітників і виходе ледь не кожні півгодини подихати свіжим повітрям, однак вони ледь витримують там установлену кількість годин» [504, с.584].

Після виснажливої праці протягом робочого дня або вахти вночі робітники-моряки в багатьох випадках не мали можливості відпочити в більш-менш нормальних умовах. У матроських приміщеннях було тісно, брудно, затхле повітря. Належної вентиляції не існувало. Нерідко койки у кубриках були розташовані уздовж бортів пароплаву і впритул до них. Внаслідок постійного охолодження бортів судна, особливо навесні та восени, матроси та кочегари часто простуджувалися та хворіли [419, с.69].

Досить наочними щодо характеристики ситуації, що існувала в той час з питання побуту моряків на суднах, були висновки комісії, яка здійснювала огляд суден Північного товариства «Петр Берг» та «Граф Строганов». Царські чиновники відзначали, що в матроських кубриках на пароплавах «борта вкриті іржею і не мали дерев'яної обшивки..., підлога згнила, койки нечисті, дошки в койках злама-

ні і вкриті комахами, сінники брудні, солома в сінниках... являла собою майже порох...» [102, арк.414]. Тією ж комісією були зроблені зауваження керівництву компанії і щодо неприпустимості «сушки білизни та одягу в приміщеннях для команди», внаслідок чого там було вкрай вологе повітря [102, арк.491].

Проте, особливих зрушень у цих питаннях і надалі не відбувалося. Повне ігнорування владою проблем побуту «нижчого плавскладу» викликало справедливе незадоволення команд. Коли в 1909 р. депутат Державної думи від Одеси, член місцевого осередку кадетської партії А.І. Нікольський інспектував порт, його увагу навіть не привернули умови життя та праці судноробітників. «Ну а щоб подивитися в приміщення кочегарів та матросів, – скаржилися моряки, – та дізнатися, як там живе робітничий люд... до цього, звичайно, панам з III Думи ніякої справи немає» [242, №1]. Недаремно, що під час страйків початку ХХ ст. судноробітники майже завжди вимагали, щоб «приміщення команди були добре захищені та могли провітрюватися» [46, арк.159].

Однією з важливих рис, яка характеризувала рівень життя моряків, безумовно, був також стан харчування. Останнє на суднах комерційного флоту, за наявності в команді не менш як 15 чоловік, здійснювалося так званим артільним порядком. В той час такий спосіб харчування був досить поширеним серед робітництва імперії. У торговельному флоті артільник обирався екіпажем і затверджувався капітаном пароплаву. Саме він і закупував увесь провіант на визначену для матросів суму харчових грошей. Можливі розтрати компенсувалися за рахунок кругової поруки всієї команди [186, арк.5 зв.].

Треба згадати, що Статут торговельний містив так званий Табель кількості харчів на одну людину з розрахунку на тиждень. Законом передбачалися такі норми харчування нижчого плавскладу: м'яса щотижня 2 кг 146 г, крупи гречаної – 978 г, крупи вівсянки – 294 г, масла – 370 г, квашеної капусти – 1 кг 188 г, цукру – 265 г, сухарів – 5 кг 456 г (або на один день 1 кг 109 г хліба), а також 7 чарок вина [535, с.152-153]. Нерідко згадану кількість продовольства судноробітники не отримували. Останнє було обумовлено тим, що капітани суден або не видавали артільникам усю суму грошей або взагалі розпоряджались ними на свій розсуд.

Недаремно часопис «Русское судоходство» звертав увагу на той факт, що «при розподіленні «кормових» грошей, які видаються на руки... офіцерам команди, практикуються інколи зловживання, що відчутно позначається на скромному бюджеті службовців» [276, №6, с.202].

Особливо цим відзначалася суднова адміністрація Північного товариства. На початку ХХ ст. на судах цього пароплавного підприємства відбулося декілька страйків, причиною яких були саме маніпуляції командного складу суден із харчовими грошми. Так, в 1907 р. моряки пароплаву «Григорий Мерк» застрайкували внаслідок того, що капітан відмовився, як це було передбачено законом, видавати команді на руки харчові гроші, заявивши, що «йому необхідно власноруч вести продовольчу справу» [201, арк.85]. Зокрема, команда цього пароплава скаржилася представникові уряду: «Ми зараз не користуємося навіть половиною кількості належних нам їстівних харчів... Капітан м'ясні пайки звів до мінімуму..., видав цукру замість 5 фунтів на місяць, 4 фунта» [201, арк.86].

Подібні випадки мали місце й на інших судах цієї компанії. В результаті російській консул у Н'юкастлі, до якого звернулися за допомогою моряки, був змушений зробити подання до МТіПр із проханням «вказати капітанам суворо дотримуватися умов найму службовців на судна».

Слід зазначити, що внаслідок відсутності належних умов зберігання, харчі на пароплавах швидко псувалися. Так, спеціальна урядова комісія під час огляду в одеському порту суден Північного товариства, встановила, що хліб на пароплавах компанії лежав просто на брудних полицях. Інколи ж матроси взагалі перебували на сухому пайку. Особливо це торкалося команд, які працювали на вітрильних судах. «Харчі у нас не кращі. Годують людей чим попало», – скаржилися на початку ХХ ст. в розмові з кореспондентами одеських газет моряки [248, 11 июня]. Подібне становище неодноразово викликало заворушення серед команд. Так, в 1904 р. матроси пароплава «Барон Дризен» звернулися до російського консула в Сінгапурі зі скаргою на погану якість їжі й вимогою негайно вжити заходів до її покращання [201, арк.86].

На суднах багатьох компаній також були дуже погані справи з водою. Часто там не тільки не існувало лазні, але й білизну випрати було неможливо. Не завжди вистачало й мила. Вищезгаданий Табель визначав норми його видачі морякам. На одну людину на тиждень у закордонному плаванні треба було видавати членам машинної команди 223 г мила та 139 г усім іншим. Цікаво, що під час каботажних рейсів ці норми скорочувалися майже вдвічі: 118 г мила на кочегарів та машиністів і 59 г палубним матросам [535, с.153]. Але в реальному житті і так було далеко не завжди. Особливо погані справи в цьому відношенні мали місце на пароплавах РТПіТ. Так, на судні «Афон» команді практично не можливо було вмитися. «Умивальник хоча й існує, але води в ньому нема, тому що по трубам вода не йде, а цистерн не має, – повідомляли в 1912 р. з цього судна. – Відер на пароплаві 2-3, але й їх не видають, тому доводиться митися поблизу лебідок та кранів, брудною водою, яка туди натікала» [245, 25 апр.].

На пароплаві «Одесса» спостерігалася приблизно така ж картина. «Ванни в нас немає, тому кочегари вимушені митися на ґратах..., на протягу». А звідси застуди моряків. «Вода ж в цистернах гнила», - повідомляли члени команди [245, 5 апр.]. В результаті антисанітарних умов, що існували на багатьох суднах, спостерігалось збільшення захворювань серед моряків. Так, на «Одессе», під час її рейсу до Середземного моря, захворіло троє матросів. «Люди хворіють від спеки, напруги та поганої води», – сповіщали до газети «Моряк» з цього судна [245, 25 апр.]. Проте медичне обслуговування судноробітників було організовано не ліпшим чином. Багато хто з моряків, які тривалий час служили на пароплавах, страждали ревматизмом або катаром шлунку, що врешті-решт позбавляло їх подальшої можливості працювати на суднах. Як відзначалося на шпальтах «Русского судноходства», «ревматизм – звичайне явище в моряків», але він «на морській службі не береться до уваги» [280, №2, с.170].

Слід відзначити, що законодавство початку ХХ ст. певним чином регулювало питання забезпечення моряків цивільного флоту на час тимчасової втрати працездатності або інвалідності внаслідок хвороби чи нещасного випадку. Статут торговельний передбачав (ст.288), що матрос, «який отримав при виконанні

обов'язків каліцтво, рани або пошкодження, мав право вимагати від корабельника... всіх витрат, які може завдати лікування». Якщо до того ж він «позбувся органу, корабельник зобов'язаний, окрім лікування, видати за рахунок господаря судна подвійну, як за угодою платню» [535, с.290]. Отже, у вказаних випадках отримання компенсації багато в чому віддавалося на розсуд судновласника.

З матросом, який захворів і був залишений корабельником у порту, за Статутом повинен був «проведений розрахунок по день закінчення договору» (ст.289) [535, с.49]. Але тут фактично йшлося лише про випадки тяжкого захворювання членів команди. В інших ситуаціях закон ніяким чином не визначав обов'язків господаря в справі надання допомоги хворим. Користуючись цим, судновласники не завдавали собі зайвого клопоту. За наявності перших ознак слабкості або хвороби вони миттєво звільняли моряка з пароплава, розраховуючись з ним по день захворювання. Недаремно один із авторів журналу «Русское судоходство» К.Волховський підкреслював, що «на медичну частину товариства тратять вельми небагато» [329, с.95]. Наприклад, в 1889 р. Чорноморсько-Дунайське товариство витратило на лікування своїх службовців, враховуючи судову адміністрацію, лише 431 крб.

Тільки опісля страйку 1903 р., коли однією з головних вимог висунутих моряками було обов'язкове лікування хворих за рахунок пароплавних підприємств, РТПіТ, Добровольний флот та Російсько-Дунайське товариство погодилися здійснювати лікування судноробітників власним коштом. Хворі члени екіпажу тепер мали змогу протягом трьох місяців лікуватися в лікарні, до того ж отримуючи свою заробітну плату. «Утримання хворого у закладах Червоного Хреста обходиться по одному карбованцю щодня, – констатував один з керівників РТПіТ» [366, с.311]. В той же час у дрібних судновласників становище з лікуванням залишалося в попередньому стані.

Проте, обов'язок пароплавних компаній лікувати хворих моряків, а особливо тих, що отримали травму на виробництві, неодноразово порушувався. Усіма правдами та неправдами підприємці намагалися уникнути виконання вимог законодавства та своєї угоди з судовими командами. В результаті в управління оде-

ського порту від моряків, які зазнали каліцтва, неодноразово надходили скарги, що судновласники відмовляли їм у грошовій компенсації. Так, в 1910 р. Головна контора Російсько-Дунайського товариства звільнила з роботи кочегара пароплава «Русь» П.Греся, внаслідок того, що в останнього утворилася грижа і він вже не міг працювати. Пояснення ж моряка, що «він підірвався під час виконання робіт у доку по ремонту вала» судна, керівництво компанії взагалі не взяло до уваги, наголосивши, що не залучало його до виконання важкої роботи. Відповідно контора товариства відкинула прохання кочегара компенсувати йому витрати на лікування [104, арк.7].

Не кращим чином були справи на судах торговельного флоту з наданням першої допомоги. Наприкінці ХІХ ст. на більшості пароплавів басейну не було навіть фельдшерів. І лише на окремих великих судах існували посади лікарів. На вітрильниках медичного персоналу в складі команд взагалі не спостерігалось.

Незадовільність такого становища відчували не тільки члени команд, а й пасажери пароплавів, що зрештою примусило діячів з Імператорського товариства для сприяння торговельному мореплавству обговорити це питання. В 1893 р. його розгляду було присвячене спеціальне засідання товариства. Зокрема, обговорювалися повідомлення щодо організації медичної справи різними судновласниками. Узагальнюючи цю інформацію можна відзначити, що в той час лише на великих океанських пароплавах Добровольного флоту існували посади лікаря і фельдшера. Окрім того, коли на цих судах везли переселенців на Далекий Схід, то медичний персонал поповнювався двома жінками-фельдшерами або санітарами [236, с.24]. На пароплавах РТПіТ, які здійснювали закордонні рейси існували посади лікарських помічників, тобто тих же фельдшерів. Щодо до суден, які плавали на внутрішніх лініях, то керівництво компанії вважало, що необхідності в медичному персоналі там взагалі «не зустрічається, внаслідок нетривалості переходів між внутрішніми портами» [236, с.7]. В результаті на пароплавах каботажного плавання існували тільки аптечки.

В інших компаніях справи з терміною медичною допомогою були ще гіршими. Так, на пароплавах Ространсу ніякого медперсоналу не існувало. Судна

були забезпечені тільки аптечками. Така ж картина спостерігалася і в Чорноморсько-Дунайському товаристві. В одноосібних власників на пароплавах часто не було навіть медичних препаратів. Так, на суднах, що належали купцю Є.Т. Парамонову жодних заходів щодо надання медичної допомоги не було вжито. В 1911р. в доповіді МТіПр відзначалося, що «санітарно-медична частина на пароплавах Древицького цілком відсутня» [181, арк.55-56]. А судновласник С.І. Волохін повідомляв, що на його пароплавах ліки є, проте «в невеликої кількості» [236, с.9]. Все це примусило діячів Товариства «порушити перед урядом питання відносно обов'язковості запровадження суднових аптечок і наданні першої медичної допомоги на суднах» [236, с.11].

Але і через декілька років ситуація навколо проблеми лікування в судноплавних компаніях басейну майже не змінилась на краще. В 1897 р. ряд газет, які виходили в містах Півдня України, порушили питання стосовно необхідності впровадження на суднах посад лікарів. До цієї точки зору приєдналися й автори журналу «Русское судоходство», які досить відверто наголосили, що «пароплавні товариства, які поглинуті цілком в турботи щодо своїх інтересів, аніскільки не дбають відносно участі пасажирів і команди» [270, №183, с.134].

Наполегливі вимоги представників громадськості та преси, врешті-решт, примусили роботодавців зробити деякі кроки в напрямку поліпшення медичного обслуговування на комерційних суднах. Так, на всіх поштово-пасажирських пароплавах РТПіТ, які здійснювали строкові рейси, до складу екіпажу зараховується лікар, обладнується лазаретне приміщення з необхідним запасом медикаментів. На товарно-пасажирських суднах запроваджуються посади фельдшерів. Все це призвело до збільшення цієї статті витрат компанії. Останні, зокрема, передбачали сплату заробітку медичному персоналу, купівлю медикаментів та платню за лікування матросів у шпиталях.

Певний інтерес становить динаміка витрат Руського товариства на медичну частину протягом другої половини 90-х рр. XIX ст. – початку XX ст. Так, в 1896 р. подібні трати РТПіТ становили 27.187 крб. В 1900 р. вони зросли до 46.607 крб., а в 1901 р. – до 56.930 крб. Це збільшення, як пояснював щорічний звіт товариства,

було викликано тим, що компанія «запрошувала лікарів для плавання на пароплавах по внутрішнім лініям», провадила дезинфекцію та вдавалася до інших застережних санітарних заходів внаслідок епідемії чуми, яка мала місце в 1901 р. [465, с.5; 466, с.6]. Надалі витрати РТПіТ на медичне забезпечення також мали тенденцію до збільшення, що, головним чином, пояснювалося згодою керівництва компанії протягом трьох місяців лікувати матросів у лікарнях із збереженням їхньої заробітної плати. В результаті ці трати в 1906 р. зросли до 62.434 крб. В 1907 р. вони склали вже 77.190 крб., що в тому числі обумовила «поява холери», а в 1911р. сягнули цифри в 156.716 крб. [467, с.8; 468, с.8].

Водночас зауважимо, що ці, без сумніву, важливі кроки Руського товариства, спрямовані на поліпшення медичної допомоги, рішучим чином не вплинули на ситуацію в морському транспорті басейну в цілому. Так, в 1901 р. на 297 пароплавах, які були приписані до портів басейну, нараховувалося лише 88 лікарів або фельдшерів [238, с.33]. Майже виключно вони були на великих пароплавах Добровольного флоту та РТПіТ, які здійснювали закордонні рейси. На судах, що належали одноосібним власникам медперсоналу не було.

Не відбулося тут суттєвих змін і в наступні роки. Про це наочно свідчить зроблений нами аналіз списків команд станом на 1913-1914 рр. Так, медичний персонал у той час повністю був відсутній на судах Північного товариства («Урал», «Сибирь», «Алтай»), у пароплаванні «Георгій та Оріон» (судна «Меркурій», «Георгій», «Гереза»), а також у складі команд, які належали торговельним домам та одноосібним власникам, зокрема підприємствам Бр. Валік і Островського (пароплави «Эмеранс», «Вера») Ш. і Е. Карпатницьких («Казак», «Русь», «Людмила»), П.О. Шполянського (пароплав «Александра»), П.Регіра (судно «Бессарабия»), С. Фальц-Фейн («Софія»), А.Педашенко («Тарас Бульба»), І. Хараджаєва («Інженер Авдаков») і т. п. [106-109; 111; 112; 114; 115; 118; 119; 120; 124].

Необхідно відмітити, що навіть на тих судах, де були лікарі або фельдшери, рівень медичної допомоги далеко не завжди був задовільним, про що яскраво свідчили повідомлення моряків-чорноморців. Наприклад, наслідком некваліфіко-

ваного лікування з боку суднового лікаря, кочегар пароплава РТПіТ «Королева Ольга» ледь не втратив око і після прибуття до Одеси був вимушений звернутися до приватного лікаря [245, 20 февр.]. Були й випадки, коли матроси взагалі не могли вчасно отримати допомогу від лікаря. Так, на одному з пароплавів Руського товариства «кочегар, що стояв на вахті, зовсім вибився з сил, його охопили судороги... За лікарем бігали разів двадцять, а лікар упадає коло пасажирки і ніякої уваги не звертає», - нарікали моряки [243, №3].

Відзначимо також, що Статут торговельний вимагав від капітанів суден «якнайчастіше здійснювати медогляд команди за допомогою суднового лікаря... або фельдшера». За відсутністю останніх Статут пропонував запрошувати «стороннього лікаря» [276, №10, с.53]. Проте, переважна більшість судновласників просто заплющувала очі на ці вимоги законодавства. Лише в деяких великих пароплавних підприємствах, у тому числі, в Чорноморсько-Дунайському товаристві, за твердженням його керівництва, головний лікар компанії час від часу відвідував пароплави, вивчаючи їхній санітарний стан та проводячи «огляд хворих і взагалі всього екіпажу» [236, с.23]. Але і це робилося зрідка і вкрай поверхово. Не дивно, що траплялися випадки, коли матроси, які страждали на дальтонізм, стояли першими стежовими [214, с.86].

Важкі умови праці моряків, недостатній рівень медичної допомоги поглиблювалися майже повною відсутністю охорони праці, техніки безпеки на суднах. Як визнавало «Русское судоходство», «навчань на пароплавах не відбувається, навіть пожежні та водяні тривоги в більшості випадків проводяться лише на папері» [214, с.73]. Звідси і численні випадки травматизму, які мали місце на суднах, особливо під час вантажних робіт або авралів, про що залишилися повідомлення в документах фонду Одеського портового управління ДАОО. Так, коли близько 20 членів команди пароплаву Добровольного флоту «Кострома» очищали борти від іржі, обірвалися мотузки і моряки впали донизу, внаслідок чого двоє з них з важкими травмами потрапили до лікарні [266, №121-122, с.82]. Недаремно, що в своїх вимогах до судновласників моряки особливо наполягали на «скасуванні робіт за бортом під час руху, що створювало небезпеку для життя» [57, арк.39 зв.].

В зв'язку з цим необхідно згадати і технічний стан суден, на яких плавали моряки. Як вже відзначалося, багато пароплавів басейну давно відробили свій ресурс і вимагали капітального ремонту або повинні були бути списані. Реагуючи на це газета «Моряк» у статті з красномовною назвою «Плаваючі цвинтарі» писала, що «життя моряків знецінено зараз до останньої межі. Моряки, що стають до роботи на багатьох пароплавах Товариства (РТПіТ. – О.Ш.), цілком можуть запитати себе: «Чи не знайду я тут собі могилу?» [245, №1].

Підводячи підсумок, можна дійти висновку, що в порівнянні з економічним становищем моряків у 90-ті рр. ХІХ ст., в цій царині на початку ХХ ст. відбулися певні позитивні зрушення: помітно зросла платня, було запроваджено лікування хворих коштом судновласників, скасовано штрафування, зменшена тривалість щоденної праці. Залишаючись в цілому низьким, життєвий рівень моряків мав тенденцію до підвищення. Водночас фактично без змін залишався правовий статус моряків, їх цілковита незахищеність від сваволі господарів та судової адміністрації. Важкими все ще були й умови життя судноробітників.

3.4. Менталітет та соціальна поведінка судноробітників у кінці ХІХ – на початку ХХ ст.

Слід підкреслити, що «царина соціальної психології пролетарських верств» в історіографії є досі малоосвоєною [515, с.21]. Питання ідеології, психології, морального та культурного обличчя пролетаріату другої половини ХІХ - початку ХХ ст. були одним з найбільш вузьких місць у вивченні робітничого класу України. Вже з 30-х рр. ХХ ст. в радянській літературі затверджується схема, згідно з якою дослідники почали перебільшувати рівень організованості і свідомості пролетаріату, а дослідження його історії в значному ступені зводилося лише до висвітлення політичних виступів. Якщо ж в поодиноких працях автори таки зверталися до психологічного портрету робітництва дореволюційного часу, то мова завжди йшла про його стійкість в боротьбі з класовими ворогами, відчуття пролетарської солідарності, антимонархічні настрої, релігійний індіферентизм тощо [див. при-

міром: 496, с.49; 522, с.8]. Жодних згадок про якісь вади в поведінці робітників або те, що не вкладалося у відпрацьовану в літературі схему стосовно притаманних класу-гегемону рис, в цих студіях зустріти було майже не можливо.

Саме тому дисертант вважає за необхідне дати неупереджену оцінку поглядам судноробітників Півдня України, стереотипам поведінки. З'ясувати їхнє ставлення до службових обов'язків та адміністрації судноплавних підприємств, державної влади і релігії, власності і політичної свободи, національного питання, а також дослідити ті зрушення, що відбувалися в соціальному обличчі моряків протягом часу. Історичні джерела дають можливість вивчити ці питання достатньо повно. Зокрема йдеться про спогади керівників матроських організацій, матеріали судового слідства в справі Спілки чорноморських моряків тощо [206; 211; 214; 227; 29-34]. Зрештою аналіз історичної ментальності судноробітників, розгляд конкретних явищ побутового порядку з їхнього життя, є необхідною передумовою усвідомлення рушійних чинників поведінки команд комерційних суден басейну на початку ХХ ст., причин розгортання серед них страйкового та професійного руху, впливу на матросів політичних партій.

Відзначимо, що в переважній більшості моряки Азово-Чорноморського басейну були ще зовсім молодими людьми. Так, представники американської історіографії звертали увагу на той факт, що більшість робітників Російської імперії «були на диво молоді..., приблизно п'ятдесят відсотків в 1905 мало вік між двадцятьма та двадцятьма дев'ятьма роками» [610, р.22]. Саме останнім частково пояснюється максималізм у поглядах та радикалізм у вчинках, який був характерний для багатьох робітників того часу. Невипадково один з керівників Петербурзького товариства заводчиків та фабрикантів Триполітов, кажучи про робітництво, відзначав, що «вік, який завдає найбільш клопоту, це між 15 та 20 роками» [414, с.399]. Осіб саме такого віку серед моряків було 10,6% (див. табл. 3.5). У той же час досить такі молоді люди у віці від 15 до 35 років, за нашими підрахунками, становили вже близько 73% серед усіх судноробітників басейну.

Склад екіпажів торговельного флоту, як вже згадувалося вище, був багатонаціональним. У зв'язку з цим зауважимо, що для моряків було характерним то-

лерантне, доброзичливе ставлення до представників різних етнічних груп, що були репрезентовані в морському транспорті і серед яких зустрічалися не тільки росіяни або білоруси, але й грузини, вірмени, татари, молдавани, італійці, німці, вихідці з Скандинавії та інші. Однакове соціальне становище, спільність інтересів формувало саме таку поведінку в середовищі команд комерційних суден. Фактів існування міжетнічної ворожнечі серед судноробітників Півдня України історичні джерела не містять.

Ще однією з рис менталітету моряків був колективізм, який мав селянську природу. Багато хто з них цінував товаришування, взаємодопомогу. Неодноразово керівництву одеського охоронного відділення доводилося скаржитися в Петербург, що агенти не можуть пробратися на судна «в наслідок надзвичайної згуртованості і солідарності команд» [136, арк.24]. Незважаючи на роз'єднаність умов праці, моряки басейну досить часто разом виступали на захист своїх прав. Навіть ті матроси, які утримувалися від участі в страйках, неодноразово підтримували своїх товаришів, надаючи матеріальну допомогу. Так, під час заворушень на судах деяких пароплавних підприємств у травні-червні 1906 р., команди Добровольного флоту, що не припинили роботу, перерахували до фонду страйку 500 крб. Однак вищезгаданий колективізм частіше за все стосувався працівників двох чи трьох судноплавних товариств і майже ніколи не виходив за межі регіону. Спільних виступів із моряками Каспійського чи Балтійських морів не було зафіксовано. Також треба враховувати, що в багатьох випадках моряки різних компаній висловлювали скоріше намагання досягти того, що вже вдалося добитися від роботодавців їхнім товаришам.

Слід звернути увагу і на факт поширення серед моряків зрівняльних настроїв, коріння яких теж треба шукати в селянській психології. Так, не враховуючи рівень фахової підготовки, різний обсяг та складність робіт, які виконувалися на судні, команди неодноразово вимагали встановлення усім морякам однакової платні, скасування матроських класів [57, арк.37 зв.].

Погляди і стереотипи поведінки судноробітників, зокрема, в ставленні до службових обов'язків, своїх господарів, представників влади, багато в чому обу-

мовлювалися рівнем правового та матеріального становища, високим ступенем визиску, економічною скрутою. Незважаючи на все це, судноробітники басейну здебільшого були добрими моряками, дисциплінованими і роботящими. Це не раз відзначали сучасники, спеціальні галузеві видання. На початку ХХ ст. С. Рудницький в книзі «Коротка географія України» звертав увагу на той факт, що «набережне населення українське... все проявляло великі мореплавні здібності» [525, с.107]. К. Скальковський у свою чергу підкреслював: «Наші селяни, яких навіть взяли від сохи, дуже швидко стають матросами і... відзначаються кмітливістю та цілковитим самовладанням» [539, с.83]. Особливо це торкалося вихідців з прирічкового населення Правобережної України, головним чином, Київської губернії. Саме це джерело постачало моряків, яких судновласники басейну вважали за «найкращих, працелюбних» й до того ж, що з їхньої точки зору було особливо важливим, «благонадійних» [268, №157, с.26-27].

Відмінні професійні якості моряків басейну неодноразово підкреслювали й іноземці. З початку 90-х рр. ХІХ ст. шкіпери англійських пароплавів, які відвідували одеський порт, почали наймати на свої судна частину команди з російських підданих. Йшлося не тільки про кочегарів та машиністів, але й навіть матросів. Як відзначав журнал «Русское судоходство», англійці «задоволені службовими якостями російських матросів», зокрема, вони звертали увагу на їхню витривалість, дисциплінованість та тверезість (підкреслено нами. – О.Ш.) [266, №125, с.78].

Зв'язок з селом для більшості моряків залишався визначальною рисою їх світогляду. На флот вони привносили общинні норми життя, а судновласник або капітан пароплава намагався грати для них роль батька або доброго поміщика. Як результат, для значної частини палубних та машинних команд, ще на початку 90-х рр. ХІХ ст., було характерним шанобливе, поважливе ставлення до представників державної влади та господарів судноплавних підприємств, морально-побутовий традиціоналізм. В 1895 р. директор Руського товариства С.І. Полушкін підкреслював, що до недавнього часу екіпажам комерційних суден були притаманні «старанність, покірність долі моряка, дисциплінована поведінка, слухняність і строгість звичаїв» [268, №157, с.31].

Однак з часом ситуація змінюється. На межі XIX-XX ст. у середовищі моряків торговельного флоту спостерігається зростання громадянської свідомості, розуміння людської гідності. «Жалюгідний... побутовий бік життя примушує навіть багатьох, які до всього звикли... мати сміливість бажати кращого людського життя», – відзначала стаття «Серед працівників моря», надрукована на шпальтах газети «Невская Звезда» [405, 6 мая]. Гостріше за все моряками відчувалося свавілля з боку командного складу суден, капітанів та їхніх помічників. «Адміністрація бачить у своєму підлеглому не людину, а річ, раба, худобу, над якою вона може безперешкодно знущатися», – з обуренням писали представники команд [245, 1авг.]. Не випадково що в переліку претензій до роботодавців, вимогу щодо ввічливого поводження матроси зазвичай розташовували на чільному місці.

На зростання відчуття особистої гідності, самоповаги судноробітників на початку XX ст. звертали увагу і представники владних структур. Так, генеральний консул Росії в Копенгагені повідомляв Відділ торговельного мореплавства, що «відчуття власної гідності та гонору розвинулося (в моряків. – О.Ш.) до незвичайної чутливості, яке не дозволяє їм вже миритися з образами» [178, арк.5].

Відповідно, колишнє патріархальне ставлення матросів до командного складу суден, роботодавців поступово зникає. З одного боку, злидні, які постійно супроводжували життя моряків, а з іншого, зневажливе та презирливе, часто брутальне поводження, все це відбивалося на поведінці «нижчих чинів». Уже з другої половини 90-х рр. XIX ст. представники пароплавних компаній в своїх повідомленнях все частіше вказували на випадки недисциплінованості та «брутальної непокори матросів командиру».

Врешті-решт, у морському транспорті басейну склалася ситуація, коли ставлення «нижчих чинів» до суднової адміністрації набуло в цілому відкрито ворожого характеру. Досить яскраво це відбиває і термінологія, що використовувалася в нелегальній літературі початку XX ст., яку видавали різні матроські організації, страйкові комітети. Так, у численних прокламаціях і листівках, газетах «Морской листок» та «Моряк», командний склад суден іменувався не інакше, як «експлуататори», «кровопивці» та «вороги». Все це свідчило про соціокультурний розкол в

суспільстві, в якому пануючи класи та «низи» все важче знаходили спільну мову. Як відзначав російський дослідник В. Красільщиков, внаслідок форсованої, насильницької модернізації у значної частини населення імперії «накопичувався небачений за своєю силою, заряд злоби та ненависті до «багатіїв», до всіх, хто репрезентував чужий для них світ, чужу культуру» [413, с.70].

Негативним було ставлення матросів і до представників робітничої аристократії на суднах, у першу чергу, до боцманів. В останніх чимало хто з судноробітників вбачав «таких же експлуататорів як і суднова адміністрація» [57, арк.37]. В цей же період у матроському середовищі розповсюджуються випадки пияцтва. Вищезгадана автором тверезість, яка відрізняла суднові команди торговельного флоту басейну ще наприкінці ХІХ ст., безоглядно зникає. Поширюються й азартні ігри. Згодом директор РТПіТ С.І. Полушкін вже відзначав, що частина моряків «дисциплінарний порядок... вважає для себе деспотизмом» і вказував на поширення серед матросів таких негативних якостей, як то «обдурювання, неслухняність, хитрість, лінощі, брутальність та погані інстинкти» [268, №157, с.31].

Не викликає сумнівів, що подібна різка оцінка була явним перебільшенням і не відбивала в цілому ситуацію серед судноробітників того часу. Тим паче, що й торкалася вона тільки команд суден, які належали Руському товариству. Але й ті негативні явища, що дійсно мали місце в поведінці моряків були ні чим іншим, як відповідною реакцією на відверте нехтування їхніми інтересами з боку судновласників та командного складу пароплавів. Не додавали також поваги до судової адміністрації випадки привласнювання нею матроських коштів, невиконання своїх прямих обов'язків тощо.

Нагальна потреба в покращанні умов праці та побуту, підвищення платні, примушувала моряків шукати шляхи виходу з становища, що склалося. Чимало з них, при цьому, вдавалися до страйків або до інших силових заходів – знищення майна власників тощо. Останні явища особливо посилилися в роки революційної кризи початку ХХ ст. Відчуття власної сили та прояви слабкості з боку влади і роботодавців (а саме так інколи розцінювались поступки власників) призвели до таких нечуваних раніше явищ у торговельному флоті, як нахабне поведження де-

яких матросів, «брутальне та зухвале ставлення нижчих службовців до адміністрації пароплавів» [63, арк.143]. Безпосередньо наслідками такого ставлення й були повідомлення фактів агресії судноробітників відносно представників пароплавної адміністрації. Так, у жовтні 1905 р. боцман пароплава «Паванна» вдарив ломом старшого помічника, який погрожував звільнити його за пияцтво [101, арк.33]. А на вантажному судні «Інженер Авдаков» матрос Єгоров кинувся з ножем на капітана [270, №183, с.130]. До цієї низки подій можна віднести і випадки вбивств моряками, членами ліворадикальних організацій, представників судноплавних компаній.

Отже, серед досить значної частини матросів у цей час переважало спрощене бачення складних взаємовідносин у суспільстві, розподіл людей на своїх та чужих, поширилися уявлення, що у короткий строк можна розв'язати усі болючі соціальні питання. Певним чином цим настроям сприяли і особливості національного характеру значної кількості судноробітників, зокрема росіян, серед яких ідеї соціальної рівності і справедливості набули особливої популярності. А звідси їхня активна участь у заворушеннях, які мали місце в торговельному флоті, страйковому русі.

Разом з тим не можна казати, що моряки – етнічні українці, уникали участі в соціальних виступах, не вимагали суттєвого поліпшення свого становища, до того ж у найкоротший термін. Мабуть, не випадково, майбутній гетьман Української держави Павло Скоропадський, хоч і в інших історичних умовах, звертав увагу на те, що є «в українців жаклива риса – нетерпимість і бажання добитися всього зразу», а це, на його думку і заважало їм, врешті-решт, домогтися визначених цілей (переклад наш. – О.Ш.) [220, с.52]. Дійсно чимало матросів та кочегарів, українців за походженням, на початку ХХ ст. брали активну участь у страйках, якими до того ж інколи керували, й навіть вдавалися до терористичних актів.

Вищезгадані егалітаристські погляди частини судноробітників, а також низький рівень життя, правова незахищеність, створювали сприятливий ґрунт для революційної пропаганди, яка активно поширювала ідеї щодо насильницького перерозподілу матеріальних цінностей у суспільстві. Це призвело до того, що соціа-

лістичні ідеї та гасла, які лунали з боку лівих організацій та груп, зустрічали певне розуміння з боку моряків. У той же час треба наголосити, що в зміст поняття «соціалізм» суднові команди часто вкладали власні погляди на справедливе суспільство, які мали небагато спільного з програмними засадами РСДРП або партії есерів. Так, монархічна газета «Киевлянин» небезпідставно відзначала, що «натовп спрощено розуміє такі поняття як «соціалізм» та «демократія», що в робітників виникають «уявлення про якийсь рай, де всі люди однаково добрі, справедливі і рівні» [240, №96].

Зрештою слід відзначити в цілому низький рівень політичної культури, правової свідомості багатьох судноробітників. Недаремно представники влади тоді звертали увагу на той факт, що поки «російський мореходець не усвідомив ще тісного зв'язку між правами та обов'язками; чутливо стоячи на сторожі перших, він повністю ігнорує останні» [178, арк.5]. Заслуговує на увагу і свідчення керівника нелегальної Спілки чорноморців М.Адамовича, який згадував у мемуарах, що моряки на своїх зборах, з одного боку висловлювали сумнів щодо можливості «друкування політичних статей в газеті (професійному виданні «Моряк». – О.Ш.), а з іншого провозили кипами революційну літературу з-за кордону», зовсім не розглядаючи ці дії як протиправні [203, с.207].

І все ж таки лише окремі матроси (перш за все з складу машинних команд пароплавів) вдалися тоді до безпосередньої участі в діяльності партійних осередків соціалістичних партій. Так, у циркулярі Департаменту поліції на початку ХХ ст. відзначалося, що навіть «серед свідомих моряків Чорноморської організації... взагалі членів партій мало...» [211, с.254]. Ніякого протиріччя з вищезгаданою популярністю серед судноробітників соціалістичних гасел тут не має. Зв'язки і стосунки команд з осередками революційних організацій, що діяли в той час у портових містах Чорноморського узбережжя часто визначалися лише прагматизмом і здоровим глуздом. Більшість судноробітників, приймаючи допомогу соціал-демократів чи есерів у підготовці страйку або формулюванні своїх вимог, виданні прокламацій та газет, небезпідставно вважали, що дії матроських організацій, які виникали саме за сприянням партій соціалістичної спрямованості, «повинні об-

межитися захистом професійних інтересів моряків». Недаремно в 1911 р. члени революційних груп Одеси з жалем констатували, що з багатьма судноробітниками «порозумітися (тобто залучити до політичної боротьби. – О.Ш.) немає ніякої можливості» [255, 25 июня].

Серед чималої частини робітників-моряків (особливо це стосується команд вітрильників та палубних матросів пароплавів) і на початку ХХ ст. спостерігалися монархічні погляди. Інколи це поєднувалося з вимогами щодо ліквідації самодержавства. Російський дослідник Ю.І. Кір'янов цілком слушно відмітив, що в радянській історичній літературі не завжди правомірним було ототожнення самодержавства і влади монарха [403, с.44]. Дійсно, документи зафіксували негативне ставлення робітників до самодержавства, в якому вони вбачали, перш за все, існування поліцейсько-бюрократичного режиму, свавілля представників владних структур. Так само більшість моряків відчувала, що влада стоїть на захисті саме інтересів роботодавців, що проблеми пересічного матроса її обходять. У своїх нелегальних друкованих виданнях вони неодноразово відзначали факти, коли урядовці, інколи прямо порушуючи закон, потурали пароплавним компаніям, нехтуючи інтересами команд. Все це свідчило, писала на початку 1912 р. газета нелегальної матроської спілки «Моряк», як «близькі йому (уряду. – О.Ш.) кишенькові інтереси судновласників, у жертву яким він приносить життя моряків» [245, №1].

Дещо по-іншому ставилися матроси до постаті імператора. Навіть у часи революції 1905-1907 рр., коли монархічні настрої значної частини пролетаріату геть зникають, чимало моряків залишалися прибічниками влади царя. Як згадував член Одеського комітету РСДРП, в 1905 р. в приміщенні матроської профспілки «висів царський портрет і зняти його за тогочасними настроями моряка-середняка не уявлялося можливим» [206, с.80]. В 1912 р. член меншовицької фракції РСДРП Наум Гік, який займався агітаційно-пропагандистською роботою в середовищі судноробітників Азово-Чорноморського басейну в Марселі, відзначив, що намагання залучити останніх до обговорення питань політичного життя «не мали великого успіху, особливо, коли торкалися повалення самодержавства» (йдеться про ставлення до монархії саме як до форми правління в державі. – О.Ш.) [211, с.226].

У той же час є беззаперечним, що і серед судноробітників відбувалася поступова десакралізація монархічної влади. Так, кочегар пароплаву «Лазарев» А.Богдзевич, за свідченням агентів охоронки, в розмовах з членами команди пояснював: «Навіщо дім Романових стоїть 300 років, в інших державах зміна буває ледь не кожен рік» [31, арк.261 зв.].

Чимало уявлень моряків, їхні погляди на життя, владу, норми побутової поведінки освячувалися релігією. З початком революції 1905-1907 рр. підвалини, які характеризували їхнє ставлення до церкви, суттєво похитнулися. Відбувалася девальвація християнських етичних норм та цінностей. «Розвивається оскудненіє віри і довіри до голосу церковної влади, поваги до духовних пастирів...», – констатувала в 1907 р. газета «Киевлянин» [240, №123].

Послаблення в цей час релігійних уявлень багатьох матросів не підлягає сумніву. Але чимало моряків залишалися віруючими людьми, які продовжували виконували релігійні обряди і звичаї. Так, рішучі протести з боку команд викликали намагання суднової адміністрації примусити їх працювати в дні релігійних свят. «До 11 і навіть до 12 годин у свята триває у нас прибирання пароплава», – з обуренням писали до газети «Моряк» матроси судна «Імператор Николай II» в 1912 р. [245, 9 марта]. На судні «Цесаревич Георгий» старший помічник капітана «примушує працювати в дні свят та ще й нічого не платить», – скаржилася команда з цього пароплаву [245, 25 июня].

Такі приклади були непоодинокі. Навіть, якщо зважити, що подібні вимоги частково викликалися намаганням використати привід для відпочинку від щоденної виснажливої праці, все ж не можна не побачити в цьому й певного бажання моряків шанувати релігійний календар. Невипадково представникам соціалістичних угруповань, які вели агітацію в матроському середовищі, приходилось із жалем констатувати, що намагання переконати судноробітників «у відсутності існування бога... досягалось із труднощами» [211, с.224].

Треба згадати також тяжіння моряків-робітників до знань, освіти, бажання, завдяки цьому, краще в матеріальному відношенні облаштувати своє життя. Прикладів щодо цього існує чимало. Так, саме за вимогою моряків, у 1905 р. паропла-

вні компанії погодилися створити на учбовому судні «Великая княжна Мария Николаевна» школу для матроських дітей, де останні могли б здобувати безкоштовну освіту [277, №10, с.191]. Чимало уваги культурно-освітнянській роботі приділяла профспілка «Реєстрація суднових команд». В 1906 р. в приміщенні матроської організації Одеси була створена бібліотека, книжки якої користувалися великим попитом у моряків. Там же для команд комерційних суден читалися й лекції. Крім того «Реєстрацією» була організована система пересувних пароплавних бібліотечок. Останні, як згадував її голова М. Адамович, містили книги «головним чином історичного та громадського характеру». Всього на торговельних судах було організовано 25 подібних маленьких бібліотек [206, с.87].

Освітнянські курси для моряків на початку ХХ ст. створювалися також представниками політичних організацій соціалістичної спрямованості, які вели роботу в матроському середовищі. Діяли вони в портових містах країн Європи та Близького Сходу, які відвідували російські комерційні судна, зокрема, в Олександрії, Константинополі, Марселі, Генуї, Варні, Гулле. Переважним чином у цих гуртках морякам пропонувалися для вивчення різні соціал-демократичні та есерівські видання. Водночас матроси мали можливість знайомитися з художніми творами, літературою з питань історії та культури, слухати лекції з астрономії та природознавства, підвищуючи, таким чином, свій загальноосвітній рівень. Так, один з пропагандистів, якій вів роботу серед екіпажів російських суден, що відвідували марсельський порт згадував: «Наші лекції проходили часто-густо в кубриках нижньої команди і залучали до себе численну аудиторію... Щоденно під час стоянок пароплавів не менше 2-х годин приділялося історії... Наші моряки особливо захопилися історією культури» [211, с.224].

Деяке скорочення робочого дня протягом перших років ХХ ст. сприяло тому, що судноробітники могли більше часу приділяти самоосвіті, інтелектуальному розвитку. Як наслідок цього – рівень загальної культури багатьох моряків був порівняно достатньо високим. Особливо це торкалося нижніх команд. Як згадував один з пропагандистів, який працював у середовищі моряків, його вразило,

що машиністи РТПіТ, з якими він спілкувався, «вільно підтримували розмову, яка торкалася російської літератури, історичних екскурсів і т. п.» [222, с.249].

Психологічна характеристика моряків Півдня України була б неповною, якщо не згадати їхнього ставлення до національного питання. Не підлягає сумніву, що національна свідомість пролетарських елементів українського суспільства того часу проявлялася в послабленій формі. Це ж стосується і судноробітників. Наступально-шовіністична політика царизму призводила до того, що міське населення Наддніпрянщини, в тому числі міст та селищ узбережжя Чорного та Азовського морів, ставало російськомовним. Моряки ж торговельного флоту, котрі виходили з села і мусили звикати до міста, потрапляли під вплив «загальноросійської атмосфери, що твердо встановилася на Україні як офіційний і міський тон життя» [354, с.32]. До того ж треба мати на увазі велику кількість у середовищі судноробітників представників інших національностей, багатонаціональний склад команд. «Велика кількість робітників-зайдів, сей культурний чинник денационалізації, у нас на Україні за сучасних національних і політичних обставин, стає справді явищем тривожним, як для національного господарства, так і для національної культури», – наголошував М.Порш [498, кн.ХІІ, с.134].

Русифікаторські тенденції серед моряків посилювались і певним впливом на них з боку російських організацій соціалістичного спрямування – анархістів, соціал-демократів, есерів. І все ж таки деяких матросів-українців захоплювало національне питання і вони переймалися ідеями українського національного відродження. Про те, що певна частина моряків торговельного флоту, українців за походженням, мала достатньо високий рівень національної свідомості, яку не змогла витравити вся попередня політика самодержавства, зокрема, свідчили конспіративні назви, які надавалися суднам у нелегальній Спілці чорноморців в 1912 р., і серед яких були присутні найменування на кшталт «Гетьмана», «Шевченка» або «Мазепи» [57, арк.108-109].

Окремі національно свідомі моряки, вихідці з українського села, активно виступали на підтримку вільного розвитку української мови, культури. Зокрема, агітацію щодо цього серед команд комерційних суден здійснював матрос паро-

плаву «Ростов», селянин Лохвицького повіту Полтавської губернії Є. Яценко. Як сповіщала в 1912 р. царська охранка, це – «досвідчений пропагандист і агітатор», що веде пропаганду «виключно на малоросійській мові» і саме «серед моряків-малоросів» [13, арк.52 зв.]. Але, виходячи з архівних документів, слід дійти до висновку, що подібні випадки в торговельному флоті басейну на той час були поодинокі. Більшість судноробітників цікавилася лише соціально-економічними, у меншому ступені політичними питаннями.

Природно зустрічалися в матроському середовищі і негативні явища. Так, нерідкими були випадки, коли члени команди зникали з судна навіть не повернувши отриманий задаток. Як підкреслювалося у виданні «О реєстрації мореходців...», «багато хто з моряків, які тільки що найнялися, забравши наперед задаток, ухиляються від виконання прийнятих на себе за угодою обов'язків». Проте капітани зазвичай уникали переслідування цих осіб у судовому порядку, побоюючись затримки з відправкою пароплаву, тому що подібні випадки відбувалися, здебільшого, перед самим виходом судна в море [474, с.23].

Треба звернути увагу і на інколи неприховане негативне ставлення моряків до власності своїх роботодавців. Усвідомлюючи, що пароплавні компанії жорстко визискують, фактично крадуть заробітну платню, деякі матроси приходили до думки, що таким же чином вони можуть поводитися і з власністю господаря, компенсуючи свої втрати. В свою чергу це провокувало такі явища, як розкрадання майна, що перевозилося на судах. Так, один з керівників матроської спілки О.Яковлев в 1912 р. відзначав, що рішення РТПіТ щодо зменшення платні морякам «призвело до крадіжок вантажу судновими командами» [57, арк.112].

Траплялися й випадки, коли деякі моряки займалися контрабандою. Поліцейські повідомлення початку ХХ ст. зафіксували факти, коли матроси завозили з-за кордону зброю, яку опісля перепродували революційним угрупованням з метою отримання прибутку. Так, в 1913 р. кочегар Б.Четанов з пароплава «Великий князь Александр», який належав РТПіТ, торгував зброєю, яку купував у Константинополі, а потім збував у Батумі та Поті. Цією ж прибутковою справою займалися матроси команди пароплава Русько-Дунайського товариства «Моряк», які вез-

ли зброю з Румунії [16, арк.58]. Головним чином, як і вищезгадані крадіжки господарського майна, ці дії були викликані важким економічним становищем моряків, намаганням таким, хоча б і незаконним шляхом, позбутися матеріальний скрути.

Як і раніше, певна частина матросів була схильною до азартних ігор та пияцтва. Так, газета «Черноморский портовый вестник» 1909 р. звертала увагу на те, що перебуваючи в іноземних портах, матроси «потрапляли... до рук власників трактирів, які їх експлуатували, і поринали в розпусне життя» [291, 21 июня]. Певним чином цьому сприяв і власне побут російського емігрантського середовища. Так, один з моряків, перебуваючи у Франції і змальовуючи картину життя тогочасної еміграції, під вплив якої в закордонних портах нерідко потрапляли матроси комерційних суден з Росії, писав: «Еміграція ледь не вся займається лапанням француженок і упаданням за товарками росіянками... Злитися з цим життям я не збираюся» [61, арк.253 зв.].

Зі свого боку, представники команд визнавали, що в матроському середовищі має місце «...на березі пияцтво, гра в карти, шинки» [255, 25 июня]. Часто крадіжки вантажів з боку моряків відбувалися саме на цих підставах. Усе це не могло не позначатися і на виконанні матросами службових обов'язків. Наприклад, в 1912 р. газета «Моряк» зазначала, що на пароплаві РТПіТ «Імператор Александр II» «захоплення картами дійшло до того, що матроси навіть не вийшли на вахту, тільки б не відстати від гри» [245, 20 февр.]. В свою чергу це давало підстави царським урядовцям констатувати «вражаючу недисциплінованість наших мореходців», їхню «низьку моральність та культурність» [178, арк.3 зв.].

Випадки пияцтва неодноразово призводили до актів насильства, брутального поводження судноробітників. Так, кочегар з того ж пароплава «Імператор Александр II» Б. Кокоза, під час стоянки судна в Олександрії, за свідченням капітана, «напившись п'яним, вдався до бурного з'ясування з механіком», почав «буянити» [29, арк.7 зв.]. Інколи подібним явищам фактично потурала сама суднова адміністрація. Наслідком такого легковажного ставлення командного складу до «розваг» моряків були випадки на зразок того, що відбулося на пароплаві «Инже-

нер Авдаков», коли рішення капітана видати екіпажу на свято Паски досить значну кількість горілчаних напоїв, призвело до загальної бійки команди, яка ще й супроводжувалася використанням зброї [270, №183, с.130]. В результаті цього було важко поранено машиніста судна. Невипадково, що «Правила про комплектування, умови і порядок служби команд...», підготовлені Руським товариством, передбачали винесення суворої догани або звільнення моряків за «пияцтво, заборонені ігри..., за принесення горілки на судно, приведення жінок...» [499, с.19].

Зрештою погляди, настрої, моральний стан судноробітників, як і результативність політичної пропаганди серед них, визначалися специфікою буржуазних відносин, що склалися в торговельному флоті у той час: приниженням людської гідності моряків, їх правовою незахищеністю, економічним здирством.

Отже, можна зробити загальний висновок, що розвиток комерційного мореплавства у пореформений час призвів до формування такої досить чисельної групи транспортного пролетаріату України, як судноробітники Азово-Чорноморського басейну. Своєрідність процесів модернізації в Україні обумовила багатонаціональний склад судових команд флоту, наявність серед них значної кількості вихідців з села, які переважно працювали посезонно. Це породжувало істотну плінність робочої сили в морському транспорті. Разом з тим у великих пароплавних підприємствах як РТПіТ, Ространс або в Добровольному флоті поступово формувалися кадри постійних або навіть «корінних» робітників-моряків. Відповідно покращувався професійний рівень судових команд, збільшувався їхній досвід за фахом, обсяг знань.

Становлення прошарку торговельних моряків робило актуальним питання налагодження цивілізованих стосунків у морському транспорті басейну. Відзначимо, що певні кола царської бюрократії, зокрема чиновники МТіПр, на початку ХХ ст. висували проекти стосовно регулювання правового становища судноробітників, які в цілому мали ліберальну спрямованість. Щоправда, в тогочасних російських умовах, це означало лише можливість бачити трохи далі сьогодення. Однак і ці вкрай обережні і помірковані заходи уряду зустріли рішучий опір пароплавних товариств. Особливо це стало відчутним після 1909 р., коли помітно

активізується антиробітнича діяльність великого капіталу в комерційному флоті, його представницьких організацій та спілок, які вдавалися до відвертого саботажу запропонованих урядом реформ. Мета була зрозуміла. Зірвати або надовго відкласти прийняття законів, які зачіпали безпосередні економічні інтереси підприємців.

В свою чергу відповіддю судновласників на вимоги робітників поліпшити їхнє матеріальне та правове становище все частіше було використання репресивно-поліцейських заходів, звільнення негодних, залучення на пароплави, екіпажі яких страйкували, військових моряків і т. п. Все це ставало на заваді вирішенню в Російській імперії робітничого питання, загострювало відносини між працею і капіталом, в тому числі й в морському транспорті Півдня України.

Необхідно також підкреслити, що в період, який досліджується, рівень життя більшості судноробітників басейну, мав тенденцію до підвищення. На початку ХХ ст. помітно зросла платня, скоротилася тривалість щоденної праці, покращилося їхнє медичне обслуговування. В той же час між роботодавцями та найманими робітниками в морському транспорті басейну залишалося ще багато не розв'язаних питань. Серед них перше місце, безумовно, посідала невирішеність проблеми правового захисту моряків, брутальне поводження з боку судової адміністрації. Обурення судноробітників викликали постійні понаднормовані роботи, важкі умови праці та побуту на пароплавах.

Отже, рівень експлуатації команд з боку роботодавців був не виправдано високим. Все це дало підстави авторам на початку ХХ ст. констатувати, що судноробітники «все ще перебували у чіпких лапах судновласників, які розпоряджалися життям та смертю своїх підлеглих», що судові команди «витрачали невимірну кількість сил на добування собі насущного хліба і в той же час не доїдали, мали притулок в жахливих приміщеннях» тощо [396, с.6,7]. Внаслідок цього все більша кількість робітників-моряків починала не тільки відчувати, але й усвідомлювати матеріальну і правову не налагодженість свого життя і тому прагнула до тих або інших змін.

Промислова революція, початок індустріалізації обумовили певні зрушення в побуті моряків, їх поведінці й водночас у багатьох судноробітників ще переважали традиційні уявлення, їхнє соціальне обличчя багато в чому визначалося рисами селянської психології. Головним чином їх турбувало економічне становище, можливість задовольнити нагальні матеріальні потреби. Разом з тим треба звернути увагу на факти зростання освіченості команд комерційних суден, розвинуте почуття людської гідності моряків. Зауважимо також, що рівень політичної культури судноробітників (це ж стосується і їхньої національної свідомості), як і робітництва України в цілому, залишався досить низьким. Давало взнаки те, що моряки, як і все населення, ще не пройшли достатньої школи капіталізму. Звідси – велика популярність серед них утопічної мрії про повну соціальну рівність типової для селянства. Саме «в розцвіті капіталізму на Україні заховано поліпшення становища нашого робітництва», – ще в 1913 р. цілком слушно відзначав М. Порш [498, кн.ХІІ, с.135]. Але процеси капіталістичної трансформації суспільства перебували тоді тільки на початковій стадії і свого логічного завершення в Україні в той час так і не отримали.

Висновки автора з цього розділу надруковані в шести статтях [582; 586; 588; 593; 599; 601].

ВИСНОВКИ

В результаті проведеного дослідження дисертант зробив низку теоретичних узагальнень, сформулював ряд положень, що підсумовують проміжні висновки, подані в розділах та підрозділах праці і які є наслідком авторської інтерпретації та тлумачення історичних подій, пов'язаних із особливостями становлення в Україні буржуазного суспільства, діяльністю та поглядами судновласників і моряків комерційного флоту Азово-Чорноморського басейну. Їх можна визначити таким чином:

Унаслідок «наздоганяючого» типу розвитку та його нерівномірності в економіці та суспільно-політичному житті Російської імперії на початку ХХ ст. поєднувалися ознаки капіталістичної еволюції і залишки феодалізму. Головною ж причиною відсталості країни був специфічний характер її внутрішнього розвитку – повний потрясіннями перехід від традиційного до індустріального суспільства, болісна абсорбація нових ідей та інститутів. Все це позначалося і на модернізаційних процесах, які мали місце в українських губерніях наприкінці ХІХ – початку ХХ ст., обумовлюючи їхню своєрідність.

Україна, економіка якої була інтегрована в загальноімперський ринок, у пореформений час переживала справжній індустріальний бум. Значні зрушення відбуваються в цей час в енергоозброєності промисловості, в техніці та технології. Зрештою, українські землі, що входили до складу імперії, були таким національним районом, який за своїм індустріальним розвитком займав провідне місце в цілому ряді галузей промисловості країни. Становлення капіталістичних відносин сприяло націотворчим процесам. Як слушно відзначав О. Оглоблин: «Капіталістичний розвиток України в 19 столітті й був головним чинником перетворення українських земель в єдиний національно-територіальний масив України» [472, с.49].

Водночас згадані зрушення, прояви становлення індустріального суспільства, багато в чому мали не глибинний, а скоріше зовнішній характер, були обумовлені намаганням самодержавства прискорити соціально-економічний розвиток

імперії. В імперії тоді ще не склався міцний та згуртований клас підприємців, який міг би стати ініціатором, рушійною силою оновлення, не вистачало достатньої кількості капіталів. А звідси – постійне втручання царизму в економічне життя країни, бажання грати в ньому визначальну роль. Це дає підстави стверджувати, якщо суб'єктом виробництва та модернізації на Заході, її мотором був підприємець та індустріальний робітник, то в Російській імперії – чиновник та напівпатріархальний пролетар, вчорашній селянин.

Внаслідок надзвичайно великої питомої ваги держави в процесах модернізації, відбувалося часткове послаблення ролі ринкових регуляторів економіки, посилювався механізм блокування технологічного та соціального розвитку. Як зазначав російський філософ О. Кара-Мурза: «Гіпертрофія державного начала в російській історії ставала як би компенсацією за архаїчність, недорозвинутість соціальної («громадянської») структури. І навпаки: сам державний деспотизм... може розглядатися як головний чинник блокування соціокультурної модернізації» [521, с.19].

Те що інновації насаджувались на не підготовлений ґрунт, призводило до їх поступового розмивання, своєрідних мутацій, в процесі яких відбувалося химерне переплетення інновацій та традицій. Отже, модернізація в Російській імперії, зокрема в Україні мала неорганічний, мобілізаційний характер. Торкнулася вона лише окремих галузей промисловості, залишивши в цілому аграрну спрямованість економіки, домінування в світогляді мас цінностей традиційного суспільства. З точки зору дисертанта, цілковито мав рацію М.Є. Слабченко, який в свій час відзначав «кволість українського капіталізму» [541, с.46].

Закономірності та особливості становлення капіталістичного суспільства в українських губерніях царської Росії яскраво проявилися в розвитку морського транспорту Чорного та Азовського морів, позначалися на процесах формування прошарку підприємців і судноробітників басейну, спостерігалися в їхньому менталітеті та поведінці. Внаслідок поглиблення капіталістичних відносин та здійснення технічної революції в Україні, торговельний флот регіону зробив значний крок уперед в своєму розвитку.

Активна підтримка з боку царизму, підприємницька діяльність приватних осіб, їхня заповзятливість та ініціатива обумовили його кількісне зростання та якісне вдосконалення. Майже всі перевезення на початку ХХ ст. вже здійснювалися паровими суднами, які остаточно витіснили вітрильник на закордонних, а також на більшості внутрішніх рейсів. Подібних темпів та масштабів здійснення промислового перевороту не знав тоді транспорт жодного іншого морського басейну імперії. Все це дозволило комерційному флоту Чорного та Азовського морів зайняти провідне місце серед інших флотів країні. Особливе значення це мало для подальшого економічного розвитку Півдня України. Флот забезпечував торгівлю українських губерній, потреби хлібного експорту з азовських та чорноморських портів, зв'язок між окремими пунктами узбережжя. Діяльність морського транспорту також сприяла встановленню міжетнічних та культурних контактів між різними народами та країнами. Разом з тим численні пережитки старого ладу, нестача капіталів в країні, а також активна конкуренція з боку закордонних фірм стримували подальший розвиток комерційного флоту, накладали негативний відбиток на всю його діяльність.

Сприятлива господарська кон'юнктура, значні бариші, які приносило торговельне мореплавство, сприяли залученню до нього представників майже всіх верств населення і, в першу чергу, купців та почесних громадян портових міст чорноморського та азовського узбережжя. Серед них були такі судновласники, як П.Регір, І.Древицький, І.Коваленко, Ф.Звороно, З.Ашкеназі тощо.

Не обходила ця справа і вихідців з середовища інтелігенції, чиновників та дворян Півдня України. Отже, ядро буржуазії тут складала місцеві уродженці, котрі в основному належали до привілейованих класів. Водночас вітрильним судноплавством переважно займалися селяни та міщани Таврійської та Херсонської губерній. Із розвитком дрібнотоварних промислів кількість одноосібних приватних власників тут постійно зростала. Треба звернути увагу й на участь провідних петербурзьких банків у розвитку морського транспорту України, збільшення верстви судновласників за рахунок представників фінансової еліти імперії. Зрештою, склад судновласників басейну сформувався як багатонаціональний. До того ж ук-

раїнці перебували тут в явній меншості, що було обумовлено демографічною картиною портових міст Півдня України, відсутністю значних коштів у представників титульної нації.

Із розвитком підприємництва в комерційному мореплаванні судновласники з часом все більше віддавали перевагу створенню торговельних домів та акціонерних компаній, які надавали можливість акумулювати більш значні капітали, витримувати конкуренцію. Разом з тим гостру критику з їхнього боку викликали дії царизму, спрямовані на жорстку регламентацію підприємництва в царині торговельного мореплавання, запровадження законодавчих обмежень щодо можливості пароплавним компаніям вільно змінювати ціну акцій, суми статутного капіталу.

На межі XIX - XX ст. у морському транспорті Півдня України виникають і перші монополістичні об'єднання у формі картелів. Однак сам факт їхньої появи (як і монополій в інших галузях економіки країни) ще не свідчив про достатньо високий ступень розвитку капіталізму. За умов відсутності у населення великих коштів, слаборозвинутого ринку товарів та капіталів, а головне – гіпертрофованого втручання держави в усі сфери суспільного та економічного життя, майже відкритого лобювання урядом діяльності окремих фірм (в першу чергу РТПіТ), монополії дійсно утворювалися, але виникали вони не природним, а скоріш за все штучним шляхом, передчасно, ще на етапі становлення в країні капіталістичних відносин. Останнє лише стримувало вільну конкуренцію в морському транспорті регіону, заважало народженню нових пароплавних підприємств. Все це свідчило, що економічна політика самодержавства входила в протиріччя з інтересами індустріальної модернізації українських губерній, а, врешті-решт, і з інтересами переважної частини підприємців України.

Характерним явищем в процесі капіталістичної трансформації, яку переживала Україна наприкінці XIX – початку XX ст., була політична недосвідченість, вузькість соціальних поглядів та програм буржуазії. На етапі раннеіндустріального суспільства остання діяла хижачькими методами. Не рахуючись з громадськими потребами, суспільною думкою, соціальними та політичними наслідками, підприємці будь-якими шляхами намагалися отримати якнайбільший прибуток.

Повною мірою це стосувалося і ситуації, яка склалася в комерційному флоті Чорного та Азовського морів. Низьку продуктивність праці судновласники зазвичай компенсували збільшенням тривалості робочого дня пароплавних команд, встановленням мінімальної платні. Цьому сприяв і фактично зародковий характер робітничого законодавства в Російській імперії. Таким чином, керівники судноплавних товариств отримували економічну вигоду з політичного безправ'я своєї безпосередньої робочої сили – пересічних матросів, кочегарів, машиністів. Про досягнення певного балансу інтересів між роботодавцями та робітниками в цій галузі господарства, налагодження широкого соціального партнерства, переважна більшість керівників пароплавних компаній та одноосібних власників не бажала і чути.

Промислова модернізація внесла суттєві зміни в життя та побут українських робітників, сприяла різкому зростанню їхньої кількості. Водночас слід згадати, що пролетаріат України і, в тому числі, прошарок судноробітників у морському транспорті, формувався як поліетнічний, значну частину якого склали прийшли або зросійщені елементи. Чимала частина моряків на той час ще остаточно не порвала з землею, що теж накладало відбиток на їх соціальне обличчя і стереотипи поведінки, породжувало плинність робочої сили, наявність серед команд пароплавів значної кількості недостатньо кваліфікованих, сезонних робітників.

Судноробітників басейну стосовно їхнього ставлення до оточуючої дійсності, соціальної поведінки умовно можна розділити на три групи. До першої входили ті, хто пристосувався до умов служби та життя і, за тих або інших причин, готовий був задовольнитися своїм становищем. Більшість серед них становили представники робітничої аристократії на судах (боцмани, машиністи, старші матроси та кочегари), частково відхідники з села, що влаштувалися працювати на пароплави лише на короткий термін, а також матроси вітрильників.

Іншу групу склали моряки, які задля покращання свого становища, готові були йти на конфлікт із пароплавними товариствами, вдатися до страйків. Але при цьому обмежувалися висуванням лише економічних вимог, були політично нейтральні. До цієї групи, переважним чином, слід зарахувати постійних кадрових

робітників, що працювали у великих судноплавних підприємствах. Третя група – це політично активні члени пароплавних команд, які підтримували діяльність або особисто належали до соціалістичних угруповань, прагнули до зміни існуючого ладу й при цьому вдавалися до радикальних заходів боротьби із владою та судновласниками. До них, перш за все, відносилися члени машинних команд пароплавів, а також деякі безробітні моряки, маргінальні елементи.

Зауважимо, що чисельність цієї групи була порівняно незначною, а безпосередньо членів соціалістичних партій серед команд комерційних суден басейну нараховувалося лише декілька десятків чоловік. Переважна більшість моряків, навіть серед тих що входили до лав нелегальних співтовариств у торговельному флоті, як то Спілка чорноморців, воліла за краще триматися осторонь діяльності партій вкрай лівого спрямування.

На етапі становлення буржуазного суспільства значної гостроти набували та наполегливо вимагали свого вирішення питання взаємовідносин праці та капіталу. Запізнення з їхнім розв'язанням фактично в усіх країнах світу створювало численні проблеми, призводило до виникнення політичної кризи. В царській Росії протистояння між різними соціальними верствами, панівними групами населення та низами набуло особливо гострого характеру. Пережитки феодалізму в економіці, свавілля владних структур породжували численні проблеми, ускладнювали процес налагодження суспільних відносин. До того ж цінності західноєвропейської демократії, правовий досвід країн Європи та Північної Америки ще не затвердилися в громадській свідомості, були не зрозумілими для досить широких верств. У менталітеті багатьох моряків домінувало чорно-біле бачення світу та ігнорування складних взаємовідносин у суспільстві, впевненість, що всі болючі питання політичного та соціально-економічного розвитку можна вирішити простими методами і до того ж у найкоротший час.

Отже, ставлення судноробітників, які жодним чином не були зв'язані ні з якими формами приватної власності та зазнавали жорсткої експлуатації, ставало все більш ворожим не тільки до існуючого режиму, але й фактично до всіх представників капіталу, в яких судові команди бачили виключно ворогів, компроміс з

якими був не припустимим. В результаті на початку ХХ ст. у торговельному флоті Чорного та Азовського морів спостерігається загострення соціального протистояння, що зрештою спровокувало низку страйків команд комерційних суден. Більшість з цих виступів, в яких брали участь тисячі моряків, переслідувала економічні цілі та мала мирний характер. Водночас окремі страйки супроводжувалися актами насильства щодо представників пароплавної адміністрації, знищенням суден. Але згадані виступи так і не вирішили питання покращання правового становища судноробітників, хоча в деякому відношенні вплинули на їхній матеріальний рівень життя, привели до збільшення оплати праці, зменшення тривалості робочого дня пароплавних команд тощо.

Із самого початку в складні умови був поставлений професійний рух у торговельному флоті Азово-Чорноморського басейну, який набуває значних масштабів, і зрештою стає об'єктом утисків і гонінь з боку уряду та судновласників. Багато в чому це обумовив той факт, що профспілка моряків «Реєстрація судових команд» намагалася перебрати на себе вирішення всіх питань найму на судна. Змиритися з цим пароплавні компанії звичайно не могли. Внаслідок цього були заборонені, як перша, так і друга «Реєстрація». Однак повністю придушити цей рух серед команд комерційного флоту було неможливо. Свідченням цього було утворення в матроському середовищі нелегальних спілок (керівники – М. Адамович, О. Яковлев, О. Клочко, К. Дублицький), а їх переслідування, в свою чергу, вело до збільшення радикальних настроїв серед судноробітників, посилення впливу на них соціалістичних партій, політизації професійного руху в морському транспорті.

На початку ХХ ст. партії та групи різного політичного забарвлення, від чорносотенців до анархістів, вели агітаційно-пропагандистську роботу в комерційному флоті басейну. Особливу активність проявляли ліворадикальні організації. Кожна з них – соціал-демократи (меншовики та більшовики), есери, анархісти-синдикалісти та анархісти-комуністи, завжди демонструвала бездоганне розуміння проблем моряків, вважала своїм монопольним право вести за собою маси, переконуючи в необхідності битися з царизмом та судновласниками до повної пе-

ремоги, не дивлячись на будь-які жертви. Одночасно революційні угруповання виявляли повну глухоту або роздратованість стосовно інших поглядів або іншої тактики дій.

Багато в чому саме їхній максималізм, який і нав'язувався морякам, ставав на заваді вирішення нагальних проблем робітництва. Отже, з нашої точки зору, суттєва фінансова та організаційна допомога, яка надходила з боку соціалістичних організацій, хоча і сприяла розв'язанню певних тактичних завдань, що стояли перед судноробітниками – влаштуванню страйків, друкуванню літератури тощо, але в довгостроковому, стратегічному плані скоріше вела до негативних наслідків, шкодила матроській справі.

Таким чином, реалії тогочасної дійсності не дали можливості робітникам-морякам вирішити нагальні завдання покращання свого становища, а посилюючи соціальну напругу, створювали перманентну кризову ситуацію в морському транспорті Півдня України, яка стала однією з складових системної кризи, яка охопила всі сторони життя імперії на початку ХХ ст. Аналіз дозволяє зробити висновок, що за тих умов події 1917 р. дійсно ставали об'єктивно неминучими. Однак останні були викликані зовсім не виникненням передумов для соціалістичної революції та порівняно значним рівнем розвитку капіталістичних відносин, а скоріш пережитками в країні старого ладу. Отже, вести мову про вищу стадію капіталізму, імперіалізм, до етапу якого начебто вступила Російська імперія на початку ХХ ст., як то стверджувала радянська історична література, не має підстав.

Зібрані в дисертації факти, її положення та узагальнення можуть використовуватися під час написання праць з історії України та Росії ХІХ – початку ХХ ст. Матеріали дисертації також можуть бути використані для надання допомоги органам державної влади, підприємцям при розробці політики з робітничого питання, вироблення адекватних теоретичних моделей соціально-економічного розвитку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ:

Джерела.

І. Архівні документи:

Центральний державний історичний архів України у Києві (ЦДА).

Фонд 268. – Південне районне охоронне відділення.

Опис 1.

1. Справа 54. Переписка с приставами полицейских участков Одессы о подготовке в г.Одесса совместного выступления рабочих, матросов и студентов.
2. Справа 132. Донесения помощника одесского полицмейстера о деятельности в Одессе организации партии эсеров.
3. Справа 406. Переписка с Департаментом полиции о забастовке моряков и рабочих одесского торгового порта.
4. Справа 537. Сводки агентурных сведений по одесскому порту.
5. Справа 538. Списки команд пароходов РОПиТ.
6. Справа 547. Сводки агентурных сведений о перевозке оружия на пароходе «Моряк» Российско-Дунайского общества.
7. Справа 657. Дело о забастовке моряков одесского порта в августе 1911 г.
8. Справа 764. Сводки агентурных сведений по г. Одессе о деятельности лиц принадлежавших к Союзу черноморских моряков.
9. Справа 766. Переписка с Департаментом полиции об установлении наблюдения и политической проверке лиц, примкнувших к Союзу черноморских моряков.
10. Справа 767. Переписка с Департаментом полиции об установлении наблюдения и политической проверке лиц, примкнувших к Союзу черноморских моряков.
11. Справа 768. Переписка с Департаментом полиции об установлении наблюдения и политической проверке лиц, примкнувших к Союзу черноморских моряков.
12. Справа 769. Переписка с Департаментом полиции о деятельности Союза черноморских моряков за границей.

13. Справа 794. Агентурные сведения о деятельности на пароходах РОПиТ лиц, принадлежавших к партии эсеров.
14. Справа 857. Переписка с Департаментом полиции о разработке писем, содержащих сведения о деятельности Союза черноморских моряков.
15. Справа 860. Переписка с Департаментом полиции о командировке сотрудников охранного отделения, для сопровождения из Александрии в Одессу арестованного руководителя Союза черноморских моряков.
16. Справа 863. Переписка с Департаментом полиции о деятельности, розыске и аресте лиц, принадлежавших к Союзу черноморских моряков.
17. Справа 865. Переписка с Киевским ГЖУ о розыске и аресте лиц, принадлежавших к Союзу черноморских моряков.
18. Справа 866. Переписка с Отдельным корпусом жандармов о командировке начальника одесского ЖУ Заварзина в Тифлис и Батум для расследования по делу о Союзе черноморских моряков.

Фонд 275. – Київське охоронне відділення.

Опис 1.

19. Справа 2682. Переписка с жандармским управлением г. Одессы о сборе сведений о деятельности Союза черноморских моряков.
20. Справа 2815. Дело по наблюдению за швейцарской поданной Триппе Е.М., принадлежащей к партии эсеров.

Фонд 276. – Південне-західне районне охоронне відділення.

Опис 1.

21. Справа 394. Копии донесений жандармского управления г. Одессы Департаменту полиции об образовании и деятельности Союза черноморских моряков.

Фонд 332. – Кічкаське відділення Катеринославського жандармського поліцейського управління залізниці.

Опис 1.

22. Справа 5. Постановление екатеринославского губернатора об охране порядка

на торговых судах Азовского моря.

Фонд 339. – Помічник начальника Одеського жандармського управління в одеському порту.

Опис 1.

23. Справа 21. Список матросов пароходов «Саратов» и «Нижний Новгород».

24. Справа 177. Дело с ролями русских пароходов, выбывших за границу.

Фонд 347. – Одеський військово-окружний суд.

Опис 1.

25. Справа 796. Дело по обвинению кр-на А.Давыдова и мещанина Е.Майстренко в организации взрыва на пароходе РОПиТ «Аю-Даг».

26. Справа 797. Предварительное следствие по обвинению кр-на Давыдова А.В. в организации взрыва на пароходе «Аю-Даг».

27. Справа 798. Предварительное следствие по обвинению кр-на Валента И.М. в организации взрыва на пароходе «Аю-Даг».

28. Справа 799. Предварительное следствие по обвинению кр-на Клещенко А. в организации взрыва на пароходе «Аю-Даг».

Фонд 348. – Одеська судова палата.

Опис 1.

29. Справа 647. Дело по обвинению Адамовича М.А., Костенкова И.И. и др. в принадлежности к Союзу черноморских моряков.

30. Справа 648. Дело по обвинению Адамовича М.А., Костенкова И.И. и др. в принадлежности к Союзу черноморских моряков.

31. Справа 649. Дело по обвинению Адамовича М.А., Костенкова И.И. и др. в принадлежности к Союзу черноморских моряков.

32. Справа 650. Дело по обвинению Адамовича М.А., Костенкова И.И. и др. в принадлежности к Союзу черноморских моряков.

33. Справа 651. Дело по обвинению Адамовича М.А., Костенкова И.И. и др. в принадлежности к Союзу черноморских моряков.

34. Справа 652. Дело по обвинению Адамовича М.А., Костенкова И.И. и др. в принадлежности к Союзу черноморских моряков.

Фонд 359. – Миколаївський розшуковий пункт Херсонського ГЖУ.

Опис 1.

35. Справа 45а. Переписка с Департаментом полиции о деятельности николаевской организации партии эсеров.

36. Справа 54. Переписка с Департаментом полиции о деятельности Союза черноморских моряков.

Фонд 385. – Жандармське управління м. Одеси.

Опис 1.

37. Справа 1024а. Дознание по обвинению кочегара парохода «Царица» Шевчука в провозе нелегальной литературы.

38. Справа 1076. Дело по обвинению капитана парохода Попеля В.Т. в хранении нелегальных брошюр.

39. Справа 1284. Дознание по обвинению кочегара парохода «Вел. кн. Александр» Толды Н.Д. в хранении нелегальной литературы.

40. Справа 1430. Донесения о забастовках рабочих в г. Одесса.

41. Справа 1798. Донесения о забастовках на фабриках и заводах Одессы.

42. Справа 1822. Дело по обвинению мещанина Письменчука И.В. в агитации против службы в царской армии.

43. Справа 1828. Дело о политической проверке дворян Дублицкого К. и Реева Г.

44. Справа 1874. Наряды об обыске, аресте лиц подозреваемых в принадлежности к РСДРП.

45. Справа 2025. Дело по обвинению б. капитана парохода «Заря» Каютенко А.С. в принадлежности к Боевому стачному моряков.

46. Справа 2029. О политической проверке мещан М.П. Адамовича и А.Л.Кергинер обвиненных в руководстве забастовками моряков Черноморского торгового флота в 1905 г.

47. Справа 2055. Дело о производстве дознания о Комитете партии эсеров портового района г. Одессы.
48. Справа 2071. Дело по обвинению матроса коммерческого парохода Н.Еремченко в посылке прокламаций.
49. Справа 2091. Дело по обвинению матросов Луполовского Ф.С., Федорова В.Д. в принадлежности к одесской боевой организации моряков.
50. Справа 2110. Донесения о взрывах на пароходах «Георгий Мерк» и «Королева Ольга».
51. Справа 2127. Переписка с прокурором одесского окружного суда.
52. Справа 2158. Переписка со штабом корпусом жандармов по личному составу одесского ЖУ.
53. Справа 2343. Дело о политической проверке матросов Черноморского коммерческого флота.
54. Справа 2344. Дело о политической проверке матросов адмиралтейства РОПиТ.
55. Справа 2475. Дело о «Южно-русской рабочей группе анархистов-синдикалистов».
56. Справа 2537а. Дело о политической проверке Мальшева С.В. и др. обвиняемых в агитации среди моряков.
57. Справа 2629. Т.24. Дознание о Союзе черноморских моряков.
58. Справа 2734. Дело о политической проверке матросов и кочегаров пароходов Черноморского флота.
59. Справа 2799. Дело по обвинению Иоффе А.А. в связи с центром Союза черноморских моряков.
60. Справа 2800. Дознание по обвинению Иоффе А.А. в связи с центром Союза черноморских моряков.
61. Справа 2803. Т.1. Дело по обвинению Бастричева П., Ключко А. в принадлежности к Союзу профессиональных организаций судовых команд России.
62. Справа 2804. Т.2. Дело по обвинению Бастричева П., Ключко А. в принадлежности к Союзу профессиональных организаций судовых команд России.

63. Справа 2806. Дознание по обвинению Бастричева П., Клочко А. в принадлежности к Союзу профессиональных организаций судовых команд России.

64. Справа 2860. Дело о политической проверке моряков Черноморского флота.

65. Справа 3048. Материалы съезда моряков и речников торгового флота.

Опис 2.

66. Справа 31. Дело о деятельности Союза профессиональных организаций судовых команд России.

67. Справа 146. Переписка с Департаментом полиции о деятельности за границей Союза российских моряков.

Опис 7.

68. Справа 2. Циркуляры Департамента полиции о деятельности партии Бунд, эсеров.

Фонд 386. – Одеське охоронне відділення.

Опис 1.

69. Справа 103. Переписка с Департаментом полиции о забастовке рабочих Одессы в июле 1903 г.

70. Справа 813. Дело о волнениях и забастовках рабочих г. Одессы.

Фонд 419. – Прокурор Одеської судової палати.

Опис 1.

71. Справа 4413. Дело о забастовке судовых команд пароходов РОПиТ.

72. Справа 5778. Дело о вооруженном нападении на пароходы «Георгий Мерк» и «Королева Ольга».

73. Справа 6560. Дело по обвинению Адамовича М., Бастричева П., Торосова М. и др. в принадлежности к Союзу черноморских моряков.

74. Справа 6561. Переписка с одесской судовой палатой по делу о Черноморском союзе моряков.

Фонд 705. – Південне-східне районне охоронне відділення.

Опис 1.

75. Справа 149. Переписка с Департаментом полиции об организовавшейся группе беспартийных моряков.
76. Справа 904. Донесение начальника ЖУ города Одессы о деятельности Союза черноморских моряков.
77. Справа 1014. Дело о разработке писем полученных агентурным путем по РСДРП.

Фонд 838. – Колекція листівок.

Опис 5.

78. Справа 134. Письмо к товарищам морякам.
79. Справа 145. Листовка «Ко все морякам».
80. Справа 146. Листовка «Ко всем рабочим и работницам г. Одессы».
81. Справа 147. Листовка «Ко всем морякам и портовым рабочим».
82. Справа 148. Листовка «Ко всем гражданам».
83. Справа 149. Листовка «Ко всем товарищам рабочим».
84. Справа 150. Листовка «К морякам».

Фонд 1152. – Помічник начальника Бессарабського ГЖУ на прикордонному пункті Ізмаїл.

Опис 1.

85. Справа 286. О преступной организации под названием Союз черноморских моряков.

Фонд 1153. – Помічник начальника Бессарабського ГЖУ на прикордонному пункті Рені.

Опис 1.

86. Справа 132. О Союзе черноморских моряков.
87. Справа 163. О Союзе черноморских моряков.

Державний архів Дніпропетровської області

Фонд 313. – Катеринославське губернське жандармське управління.

Опис 2.

88. Справа 2651. Список лиц присоединившихся к Союзу черноморских моряков.

89. Справа 2866. Дело о деятельности лиц присоединившихся к Союзу черноморских моряков.

Фонд 1597. – Катеринославське охоронне відділення.

Опис 1.

90. Справа 353. Сведения о работе Союза черноморских моряков.

91. Справа 354. Запросы Екатеринославского ГЖУ о принадлежности лиц к революционным партиям.

92. Справа 398. Донесения Департаменту полиции о революционной деятельности Союза черноморских моряков.

Державний архів Миколаївської області

Фонд 255. – Миколаївський комерційний порт.

Опис 2.

93. Справа 7. Переписка с Николаевским военным губернатором и административной частью торговых портов о торговом мореплавании.

94. Справа 10. Обязательные постановления по одесскому торговому порту о приходе стоянке и движении судов.

Фонд 266. – Миколаївська портова митниця.

Опис 1.

95. Справа 333. Дело о переизмерении судов, производимой корабельной конторой каботажной гавани.

Державний архів Одеської області

Фонд 278. – Головна контора РТПіТ в Одесі.

Опис 1.

96. Справа 7. Списки служащих на пароходах.

97. Справа 84. Пароход «Цесаревич». Расчетные тетради вновь поступивших на службу в Общество.

98. Справа 85. Пароход «Юпитер». Расчетные тетради вновь поступивших на службу в Общество.

99. Справа 138. Разная переписка секретная и политическая.

Фонд 323. – Одеське портове управління.

Опис 1.

100. Справа 5. Список пароходоладельцев.

101. Справа 9. Рапорт заведующего передвижением войск и всякие происшествия.

102. Справа 38. Акты осмотра судов.

103. Справа 44. Прошения капитанов, пароходоладельцев о состоянии судов.

104. Справа 46. Список механиков и машинистов Русско-Дунайского пароходства и переписка по личному составу.

105. Справа 61. Переписка с правлением РОПиТ.

106. Справа 82. Список экипажа парохода «Александра».

107. Справа 83. Список экипажа пароходов «Алтай», «Дания», «Петр Берг», «Сибирь» и др.

108. Справа 84. Список экипажа парохода «Бессарабия».

109. Справа 85. Список экипажа парохода «Вера».

110. Справа 87. Список экипажа пароходов «Воронеж», «Курск», «Екатеринослав» и др.

111. Справа 88. Список экипажа пароходов «Георгий» и «Меркурий».

112. Справа 95. Список экипажа парохода «Инженер Авдаков».

113. Справа 98. Список экипажа парохода «Киев».

114. Справа 99. Список экипажа парохода «Казак».

115. Справа 102. Список экипажа парохода «Людмила».

- 116. Справа 105. Список екіпажа парохода «Імператор Николай І».
- 117. Справа 114. Список екіпажа парохода «Победа».
- 118. Справа 116. Список екіпажа парохода «Россия».
- 119. Справа 117. Список екіпажа парохода «Русь».
- 120. Справа 121. Список екіпажа парохода «Тарас Бульба».
- 121. Справа 125. Список екіпажа парохода «Херсон».
- 122. Справа 126. Список екіпажа парохода «Царь».
- 123. Справа 127. Список екіпажа парохода «Церера».
- 124. Справа 128. Список екіпажа парохода «Читаура».
- 125. Справа 133. Список екіпажа парохода «Эмеранс».

Фонд 360. – Південне-Російське Товариство пароплавства «Фальц-Фейн».

Опис 1.

- 126. Справа 1. Договір судовладельца Фальц-Фейн с Б.Скадовским.

Державний архів Херсонської області.

Фонд 7. – Херсонська митна застава.

Опис 1.

- 127. Справа 119. Судовые паспорта на право судоходства, списки екіпажей.

Фонд 170. – Хорлівський митний пункт.

Опис 1.

- 128. Справа 21. Циркуляры начальника Южного таможенного округа о незаконном провозе оружия в Россию.

Фонд 212. – Херсонське морехідне училище далекого плавання.

Опис 1.

- 129. Справа 123. О созыве съезда моряков русского торгового флота.

Державний архів Російської Федерації у Москві.

Фонд 102. 4Д. – 4-те діловодство Департаменту поліції.

130. 1909 р. Справа 84, ч.12, лит.А. Сведения по г. Одессе. Рабочее движение.

131. 1911 р. Справа 253. О забастовке моряков торгового флота в г.Одессе.

Фонд 102. ОВ. – Особливий відділ Департаменту поліції.

Опис 234, 1 відд.

132. Справа 65. О беспорядках среди матросов торгового флота.

Опис 235, II відд.

133. Справа 4, ч.19, лит.А. О волнениях среди рабочих г. Одессы.

134. Справа 824. О забастовках пароходств в Одессе.

Опис 237.

135. Справа 30. Об организациях одесских моряков.

Опис 238.

136. Справа 191, лит.А. О черноморских организациях судовых команд флота.

Опис 239.

137. Справа 5, ч.73, лит.А. Город Одесса. Социал-демократы.

Опис 241.

138. Справа 5, ч.51. Одесса город. Комитетское дело.

139. Справа 289. О настроении служащих в торговом и Добровольном флотах и на коммерческих судах.

Опис 242.

140. Справа 289, т.3. Об инициативной группе черноморских моряков. Газета «Моряк».

141. Справа 289, б.ф. О настроении служащих в торговом флоте.

142. Справа 289, ч.м. Об инициативной группе черноморских моряков.

143. Справа 289, ч.м., пр.1. Об инициативной группе черноморских моряков.

144. Справа 289, ч.м., пр.II. Об инициативной группе черноморских моряков.

145. Справа 289, ч.м., лит.А. О межведомственном совещании по вопросу о мерах борьбы с забастовочным движением на судах Черноморского флота.

146. Справа 289, ч.м., лит.Г. О пропаганде во флоте и в войсках.

Опис 243.

147. Справа 289, ч.м., пр.3. Об инициативной группе черноморских моряков.
 148. Справа 289, ч.м., пр.5. Об инициативной группе черноморских моряков.
 149. Справа 289, ч.м., пр.6. Об инициативной группе черноморских моряков.
 150. Справа 289, ч.м., пр.7. Об инициативной группе черноморских моряков.

Опис 244.

151. Справа 289, ч.м. Союз черноморских моряков.

Опис 246.

152. Справа 289, ч.м. Союз черноморских моряков.

Фонд 533. – Всесоюзне товариство політкаторжан та заслано-поселенців.

Опис 1.

153. Справа 239. Воспоминания И.Н. Чернявского.

Фонд 6863. – Комісія з вивчення історії професійного руху в Росії.

Опис 1.

154. Справа 21. Устав союза русских моряков.
 155. Справа 66. Воспоминания секретаря союза моряков Жаринова
 156. Справа 77. Об истории политического движения черноморских моряков.
 157. Справа 78. Статья П.Стрельского «Драма тружеников моря».
 158. Справа 104. Выписки из газет.
 159. Справа 117. Переписка охранных отделений.
 160. Справа 138. Выписки из газет.
 161. Справа 139. Выписки из газет.

Російській державний архів соціально-політичної історії у Москві.

Фонд 17. – Центральний Комітет РСДРП.

Опис 1.

162. Справа 754. – Протокол одесской городской конференции РСДРП.

Фонд 70. – Інститут історії партії.

Опис 3.

163. Справа 343. Воспоминания Г.Ачканова.

164. Справа 400. Воспоминания Михайлова.

Фонд 72. – Редакція журналу «Пролетарий».

Опис 3.

165. Справа 585. Воспоминания Волкова Е. и Машицкой-Апостоловой В.

Фонд 124. – Всесоюзне товариство старих більшовиків.

Опис 1.

166. Справа 103. Анкета, автобиография Ачканова Г.П.

167. Справа 1187. Автобиография Мальшева С.В.

Фонд 276. – Центральне бюро закордонних груп РСДРП.

Опис 2.

168. Справа 457. Письмо Н.Гика.

169. Справа 458. Протокол собрания команды парохода «Россия».

170. Справа 460. Письмо Д.Аничкина из Антверпена.

171. Справа 463. Переписка с Заграничным центром Союза черноморских моряков.

Фонд 280. – Редакція газети «Правда» (Віденська).

Опис 1.

172. Справа 123. Переписка с Заграничным центром Союза черноморских моряков.

Фонд 377. – Редакція газети «Пролетарий» та Більшовицький центр.

Опис 1.

173. Справа 146. Опросные листы «Регистрации моряков».

174. Справа 384. Письмо С.Гусева.

Бібліотека Російського незалежного інституту соціальних і національних проблем у Москві. Фонд архівного зберігання.

175. ЦП1. – 42. Листовка «К морякам».

Російський державний історичний архів в Санкт-Петербурзі.

Фонд 95. – Відділ торговельного мореплавства та портів міністерства торгівлі і промисловості.

Опис 6.

176. Справа 104. О срочных пароходных сообщениях под русским флагом на Черном море.

177. Справа 185. Об утверждении Устава артели судовых команд.

178. Справа 192. Сведения о личном составе торгового флота.

179. Справа 209. О брожении среди судовых команд.

180. Справа 808. Переписка финансовой комиссии Думы с РОПиТ.

181. Справа 1884. О создающихся на Азовском море затруднениях.

Опис 18.

182. Справа 25. Представление министерства торговли и промышленности в Госдуму о срочных пароходных сообщениях.

183. Справа 37. Представление министерства торговли и промышленности в Совет министров о мерах к поощрению развития торгового флота.

184. Справа 41. Доклады Совета съезда судовладельцев.

185. Справа 44. Проект министерства торговли и промышленности представленный в Думу о мерах к поощрению развития торгового флота

186. Справа 94. Соглашение 1905 г. между одесскими судовладельцами и командами Черноморского флота.

187. Справа 104. О срочных пароходных сообщениях под русским флагом на Черном море.

188. Справа 177. Переписка отдела торгового мореплавания по вопросу о регистрации моряков.

189. Справа 266. Справка генерального консула об участии иностранного капитала в мореходных предприятиях.
190. Справа 514. Сведения о создании и деятельности морских компаний.
191. Справа 1055. Переписка о забастовках судовых команд.
192. Справа 1057. Переписка правления РОПиТ с министерством торговли и промышленности.
193. Справа 1059. Материалы о забастовке моряков в 1911 г.
194. Справа 1105. Материалы об организации нелегального союза моряков.

Фонд 107. – Руське товариство пароплавства і торгівлі.

Опис 1.

195. Справа 1527. О соглашении с обществом «Кавказ и Меркурий» о перевозке грузов.
196. Справа 1583. О стачках в Одессе.
197. Справа 1752. Стачки судовых команд.
198. Справа 1788. О «Регистрации судовых команд».
199. Справа 2091. Соглашение с Добровольным флотом о перевозке грузов.
200. Справа 2210. Соглашение с Российским транспортным обществом.

Фонд 111. – Північне пароплавне товариство.

Опис 1.

201. Справа 43. Циркуляры и предписания правления (о жестоком обращении и урезании продовольственного пайка).
202. Справа 130. Заявление капитана парохода «Александр Венцель».

II. Оpubліковані джерела:

A) Мемуари:

203. Адамович М.П. «Моряк» и моряки перед судом // Материалы по истории профессионального движения в России. – М.: Изд-во ВЦСПС, 1924. – Сб.2. – С.191-210.

204. Адамович М.П. На пути к «Регистрации» // Материалы по истории профессионального движения в России. – М.: Изд-во ВЦСПС, 1925. – Сб.3. – С.197-214.
205. Адамович М.П. На Черном море. – М.: Изд-во Всесоюз. об-ва политкаторжан и сс.-поселенцев, 1928. – 101 с.
206. Адамович М.П. Черноморская регистрация. – М.: Изд-во Всесоюз. об-ва политкаторжан и сс.-поселенцев, 1929. – 112 с.
207. Ачканов Г. Как мы боролись и строили свой союз. – М.: Изд-во Всероссийского союза рабочих водного транспорта, 1923. – 128 с.
208. Ачканов Г. Одесские рабочие в 1905 г. // Вестник труда: Ежем. орг. Всерос. Центр. Сов. проф. союз. – М., 1925. – №12 (61). – С.44-51.
209. Великий князь Александр Михайлович. Воспоминания. – М.: Захаров. Аст, 1999. – 525 с.
210. Витте С.Ю. Избранные воспоминания, 1849-1911. – М.: Мысль, 1991. – 708, [11] с.
211. Волков Е.З. Среди моряков и речников торгового и военного флота (1906-1914 гг.). – М.; П.: Госиздат, 1923. – 264 с.
212. Гик Н.М. Из прошлого черноморских моряков // Каторга и ссылка: Бюллетень Центральн. Совета Всесоюз. о-ва политкаторжан и ссыльно-поселенцев. – М., 1932. – №7(92). – С.159-162.
213. Джунковский В.Ф. Воспоминания: В 2 т. / Под общей ред. А.Л. Паниной; пред. и примеч. И.М.Пушкаревой и З.И.Перегудовой. Археограф. подготовка текста А.Л.Паниной. – М.: Изд-во им. Сабашниковых, 1997. – Т.2. – 688 с.: ил.
214. Дублицкий К. Роль «Регистрации судовых команд черноморского торгового флота» в судовом кризисе на Чорном море // Русское судоходство. – 1907. – №6. – С.66-86.
215. Заварзин П.П. Работа тайной полиции: Воспоминания / П.П.Заварзин – Repr.– Orange (Conn.): Antiquary, Cop.1986. – Париж, 1924. – 174, [1] с.
216. Июльские события в Одессе // Материалы по истории профессионального движения в России. – М.: Изд-во ВЦСПС, 1925. – Сб.3. – С.262-273.

217. Каютенко А.С. Воспоминания о погибшей яхте «Зора» // Кандальный звон: Историко-революционный сборник / Всесоюз. о-во политкаторжан и ссыльно-поселенцев. Одесское отделение. – Одесса, 1926. – №5. – С.110-131.
218. Никифоров П. Муравьи революции. [Воспоминания. 1900-1917 гг.]. – М.: Старый большевик, 1932. – 479, [3] с., с илл.
219. Новомирский Д.И. Анархическое движение в Одессе // Очерки истории анархического движения в России: Сб. статей под. ред. Ал. Борового. – М.: Голос труда, 1926. – С.246-278.
220. Скоропадський П.П. Спогади (кінець 1917- грудень 1918 р.). – К.; Філадельфія: Основа, 1995. – 512 с.
221. Скрышник Н.А. Автобиография // Деятели СССР и революционного движения в России: Энцикл. словарь Гранат. – М.: Советская энциклопедия, 1989. – С.668-674.
222. Стеклов Ю.М. Борцы за социализм: Очерки из истории общественных и революционных движений в России. – М.: «Денница», 1918. – 380 с.
223. Сухов А.А. Одесский порт в 1906 г. // Кандальный звон. –1926.– №5.– С.3-32.
224. Троцкий Л.Д. Моя жизнь: Опыт автобиографии. – М.: Панорама, 1991. – 628с.
225. Фальц-Фейн В. Аскания-Нова. – К.: Аграрна наука, 1997. – 348 с.
226. Яковлев А.Д. «Моряк» двенадцатого года // Моряк. – 1921. – №100. – 23 июня.
227. Яковлев А.Д. Борьба за «Регистрацию». – М.: Изд-во Всесоюз. об-ва политкаторжан и сс.- поселенцев, 1929. – 71 с.

Б) Періодика:

228. «Буревестник». Орган российских анархистов-коммунистов. Париж. 1908.
229. «Буревестник». 1909.
230. «Громадська думка». Щоденна політична, економічна і літературна газета. Київ. 1906.
231. «За царя и родину». Одесса. 1906.

232. «За царя и родину». 1907.
233. «Звезда». Еженедельная газета. Петербург. 1911.
234. «Знамя труда». Центральный орган партии социалистов-революционеров. Париж. 1912.
235. «Знамя труда». 1913.
236. «Известия Общества для содействия русскому торговому мореходству. Москва. 1894. Вып. XLVII.
237. «Известия Общества...». 1904. Вып. LXI.
238. «Известия Общества ...». 1906. Вып. LXIII.
239. «Искра». Орган РСДРП. Женева. 1903.
240. «Киевлянин». Литературная и политическая газета Юго-Западного края. Ежедневное издание. Киев. 1907.
241. «Луч». Рабочая газета. Петербург. 1913.
242. «Морской листок». Орган одесских социалистов-революционеров. Одесса. 1909.
243. «Морской листок». 1910.
244. «Морской листок». Орган Центрального Совета и Союза профессиональных организаций судовых команд России. Лондон. 1915.
245. «Моряк». Общероссийский орган морских и речных судовых команд. Париж, Вена, Варна. 1912.
246. «Моряк». Париж. 1913.
247. «Моряк». Орган ЦК Всероссийского профсоюза рабочих водного транспорта. Одесса. 1924.
248. «Одесский листок». Одесса. 1906.
249. «Одесский листок». 1909.
250. «Одесские новости». Газета политическая, научная, литературная, общественная и коммерческая. Одесса. 1903.
251. «Одесские новости». 1905.
252. «Одесские новости». 1906.
253. «Одесские новости». 1907.

254. «Одесские новости». 1914.
255. «Правда». Вена. 1911.
256. «Правда». Вена. 1912.
257. «Правда». Ежедневная рабочая газета. Петербург. 1912.
258. «Пролетарий». Орган Санкт-Петербургского и Московского комитетов РСДРП. Женева. 1909.
259. «Пролетарская Правда». Рабочая газета. Петербург. 1914.
260. «Промышленность и торговля». Еженедельный журнал / Совет съездов представителей промышленности и торговли. Петербург. 1912.
261. «Рада». Газета політична, економічна і літературна. Київ. 1906.
262. «Рада». 1911.
263. «Рада». 1913.
264. «Речь». Ежедневная газета. Петербург. 1906.
265. «Речь». 1911.
266. «Русское судоходство». Журнал императорского общества судоходства. Петербург. 1890.
267. «Русское судоходство». 1891.
268. «Русское судоходство». 1895.
269. «Русское судоходство». 1896.
270. «Русское судоходство». 1897.
271. «Русское судоходство». 1898.
272. «Русское судоходство». 1899.
273. «Русское судоходство». 1900.
274. «Русское судоходство». 1901.
275. «Русское судоходство». 1902.
276. «Русское судоходство». 1903.
277. «Русское судоходство». 1905.
278. «Русское судоходство». 1906.
279. «Русское судоходство». 1907.
280. «Русское судоходство». 1908.

281. «Русское судоходство». 1909.
282. «Русское судоходство». 1910.
283. «Русское судоходство». 1911.
284. «Русское судоходство». 1912.
285. «Русское судоходство». 1913.
286. «Русское судоходство». 1914.
287. «Русское судоходство». 1916.
288. «Северная Правда». Рабочая газета. Петербург. 1913.
289. «Социал-Демократ». Центральный орган РСДРП. Париж. 1909.
290. «Черноморский портовый вестник». Одесса. 1907.
291. «Черноморский портовый вестник». 1909.
292. «Черноморский портовый вестник». 1911.
293. «Юг». Научно-литературная, политическая, сельскохозяйственная и коммерческая газета. Херсон. 1899.
294. «Южанин». Николаев. 1889.

В) Статистичні матеріали:

295. Общий свод по империи результатов разработки данных первой всеобщей переписи населения произведенной 28 января 1897 года. – СПб.: Изд. Центр. статист. комитета МВД, 1905. – Т. II. – 417 с.
296. Обзор Николаевского военного губернаторства за 1895 год. – Николаев: Русская типо-литография, 1896. – 43 с.
297. Обзор Николаевского градоначальства за 1900 год. – Николаев: Тип. Л.П. Белолипского, 1901. – 69 с.
298. Обзор Николаевского градоначальства за 1905 год. – Николаев: Типо-Литогр. Якубович, 1906. – 86 с.
299. Обзор Николаевского градоначальства за 1912 год. – Николаев: Электрическая Типо-Литография бр.Л. и И. Белолипских, 1913. – 49 с.
300. Обзор Одесского градоначальства за 1907 год. – Одесса: «Славянская» тип. Е.Хрисогелос, 1908. – 56 с.

301. Пароходы Российского торгового флота. 1 января 1893 г. – СПб., 1893. – 86 с.
302. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. – СПб.: Изд. Центр. статист. комитета МВД, 1905. – Т. XII. – 255 с.
303. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Таврическая губерния. – СПб.: Изд. Центр. статист. комитета МВД, 1904. – Т. XLI. – 310 с.
304. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Херсонская губерния. – СПб.: Изд. Центр. статист. комитета МВД, 1904. – Т. XLVII. – 319 с.
305. Русский торговый флот. Список судов к 1 янв. 1896 г. – СПб.: Тип. Киришбаума, 1896. – 273 с.
306. Русский торговый флот. Список судов к 1 янв. 1899 г. – СПб.: Тип. Киришбаума, 1899. – 287 с.
307. Русский торговый флот. Список судов к 1 янв. 1910 г. – СПб.: Гостипография, 1910. – 368 с.
308. Русский торговый флот. Список судов к 1 янв. 1913 г. – СПб.: Гостипография, 1913. – 254 с.
309. Русский торговый флот. Список судов к 1 янв. 1914 г. – СПб.: Гостипография, 1914. – 260 с.
310. Численность и состав рабочих в России на основании данных первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г. – СПб., 1906. – Т. 1. – 123 с.; Т. 2. – 225 с.

Література:

311. Анархисты: Документы и материалы. 1883-1935 гг.: В 2 т. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 1998. – Т. 1. 1883-1916 гг. – 704 с.
312. Айнзафт С. Первый этап профессионального движения в России (1905-1907). – М.: ВЦСПС, 1925. – Вып. 2. – 205 с.
313. Андреева С., Шкворець О. Національний розвиток єврейського населення міста Херсона (кінець XVIII – початок XX ст.) // Південний архів: Зб. наук. праць. Історичні науки. – Вип. 13. – Херсон: Вид-во ХДУ, 2003. – С. 122-133.

314. Арутюнов Г.А. Рабочее движение в России в 1910-1912 гг. // Рабочий класс и рабочее движение в России. 1861-1917: Сб. статей / Редкол.: Л.М.Иванов (отв. ред.) и др. – М.: Наука, 1966. – С.240-254.
315. Арутюнов Г.А. Рабочее движение в России в период нового революционного подъема 1910-1914 гг. – М.: Наука, 1975. – 408 с.
316. Ачканов Г. Роль моряков в рабочем движении России и краткая история возникновения и развития Всероссийского союза рабочих водного транспорта. – М.: Лит. изд. отд. «Цектран», 1921. – 11 с.
317. Барышников М.М. Деловой мир России: Историко-биографический справочник. – СПб.: Искусство – СПб, Logos, 1998. – 448 с, ил.
318. Басевич В. Ведущее пароходство России (к 130-летию начала деятельности РОПиТа) // Морской флот: Ежемесячный экономический и производственно-технический журнал Министерства морского флота СССР. – М.,1987. – №5. – С.23-26.
319. Бельфор Д.С. Профсоюзы Одессы в революции 1905-1907 годов // Труды Одесского университета. – Одесса, 1956. – Т.146.– С.29-52.
320. Бистренко П.П. З історії поширення марксизму і створення перших соціал-демократичних організацій на Україні (кінець XIX ст.). – К.: АН УРСР, 1958. – 154 с.
321. Бовыкин В.И. Финансовый капитал в России накануне Первой мировой войны. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2001. – 320 с.
322. Большевики Украины в период между первой и второй буржуазно-демократическими революциями в России (июнь 1907 – февраль 1917 г.): Сб. док. и материалов. – К.: Госполитиздат УССР, 1960. – 695 с.
323. Бортников И. Июльские дни 1903 года на Юге России. – Одесса: Облиздат, 1953. – 123 с.
324. Бруннер Н.Ф. К вопросу о нашем торговом мореплавании. – СПб. «Тов. Худ. печати», 1909. – 15 с.

325. Варгатюк П.Л., Солдатенко В.Ф., Шморгун П.М. В огне трех революций: Из опыта борьбы большевиков Украины за осуществление ленинской стратегии и тактики в трех российских революциях. – К.: Политиздат Украины, 1986. – 625 с.
326. Вардзелов Л. К вопросу о положении моряков торгового флота // Русское судоходство. – 1911. – №1. – С.114-121.
327. Вардзелов Л. К вопросу об организации моряков торгового флота // Русское судоходство. – 1911. – №10. – С.107-111.
328. Волковинський В.М. Революційний тероризм у Російській імперії у ХІХ ст. і Україна // Проблеми історії України ХІХ - початку ХХ ст. / О.П.Реєнт (голова ред. кол.). – К.: Ін-т історії України НАН України, 2001. – Вип. 2. – С.82-108.
329. Волховский К. Пароходная деятельность на наших внешних морях // Русское судоходство. – 1891. – №130-131. – С.89-106.
330. Вопросы синдикатской практики // Промышленность и торговля. – 1908. – №2.– С.31-33.
331. Всеобщая стачка на юге России: Сб. документов. – М.: Госполитиздат, 1938. – 212 с.
332. Всеподданнейший отчет главноуправляющего торговым мореплаванием и портами за 1903 и 1904 гг. – СПб., 1904. – 187 с.
333. Гаврилов Б.И. В борьбе за свободу: Восстание на броненосце «Потемкин». – М.: Мысль, 1987. – 222, [2] с., [16] л. ил.
334. Гайдай Г.А. Революційні зв'язки російських моряків торговельного флоту з болгарськими тісняками (1911-1913 рр.) // Питання нової та новітньої історії. Міжвід. наук. зб. – К.: КДУ, 1970. – Вип.10. – С.107-112.
335. Гайдай Г.А. Ідейно-політична робота більшовиків серед портових і суднових робітників чорноморського басейну (1907-1914 рр.) // Український історичний журнал. – 1985. – №10. – С.114-121.
336. Гейфман А. Революционный террор в России, 1894-1917: Пер. с англ. Е.Дорман. – М.: Крон-пресс, 1997. – 446 с.
337. Гиндин И.Ф. Русская буржуазия в период капитализма, ее развитие и особенности // История СССР. – 1963. – №2. – С.57-80; №3. – С.37-60.

338. Гиндин И.Ф. Социально-экономические итоги развития российского капитализма и предпосылки революции в нашей стране // Свержение самодержавия: Сб. статей / Ред. колл.: И.И.Минц (отв.ред.) и др. – М.: Наука, 1970. – С.39-88.
339. Гонтарь Т.Н. Большевистские организации Украины в борьбе за руководство профсоюзами в период спада первой русской революции. Автореф. дис... канд. ист. наук: 07.00.01. – Львов, 1980. – 26 с.
340. Горелов И.Е. Большевики и легальные организации рабочего класса. – М.: Высшая школа, 1980. – 206 с.
341. Горелов К. Значение газеты «Моряк» в революционном движении моряков // Моряк. – 1924. – №500. – 25 апр.
342. Государственная дума. Стенографический отчет. Сессия первая. – СПб.: Гос-типография, 1908. – Ч.II. – 2962 с.
343. Государственная дума. Стенографический отчет. Сессия первая. – СПб.: Гос-типография, 1908. – Ч.III. – 4529 с.
344. Государственная дума. Стенографический отчет. Сессия третья. – СПб.: Гос-типография, 1910. – Ч.IV. – 3781 с.
345. Государственная дума. Стенографический отчет. Сессия четвертая. – СПб.: Гос-типография, 1911. – Ч.V. – 3861 с.
346. Государственная дума. Стенографический отчет. Сессия пятая. – СПб.: Гос-типография, 1911. – Ч.VI. – 3830 с.
347. Государственная дума. Стенографический отчет. Сессия пятая. – СПб.: Гос-типография, 1912. – Ч.VII. – 3822 с.
348. Государственная дума. Стенографический отчет. Сессия пятая. – СПб.: Гос-типография, 1912. – Ч.VIII. – 3725 с.
349. Государственная дума. Стенографический отчет. Сессия первая. – СПб.: Гос-типография, 1913. – Ч.IX. – 2437 с.
350. Гребцова И.С., Мирошниченко В.А. Источники изучения истории акционерной компании РОПит // Записки історичного факультету. Одеський державний університет. – 1997. – Вип.4. – С.166-172.

351. Гриневи́ч В. Профессио́нальное дви́жение рабо́чих Росси́и. – СПб.: Кн. маг. «Наша жизнь», 1908. – [и] 287 с.
352. Грицак Я.Й. Нарис історії України: формування модерної української нації XIX-XX ст.: Навч. посібник для учнів гуманіт. гімназій, ліцеїв, студентів іст. фак. вузів, вчителів. – К.: Генеза, 1996. – 360 с.
353. Грушевський М.С. На порозі нової України // Великий українець: Матеріали з життя та діяльності М.С.Грушевського / Упоряд. і підготовка текстів та фото А.П.Демиденка. – К.: Веселка, 1992. – С.133-178.
354. Гунчак Т. Україна: перша половина ХХ століття: Нариси політичної історії. – К.: Либідь, 1993. – 288 с.: іл.
355. Гуржій І.О. Місце України в зовнішній торгівлі Росії (60-90-і роки ХІХ ст.) // Український історичний журнал. – 1962. – №5. – С.35-47.
356. Гуржій І.О. Україна в системі Всеросійського ринку 60-90-х років ХІХ ст. – К.: Наукова думка, 1968. – 191 с.
357. Гусев С.П. Водники в профессиональном движении. – М., 1928. – 326 с.
358. Гусейнова Д.С. Рабочие-моряки Каспия (90-е годы ХІХ в. – 1907 г.). – Баку: Элм, 1981. – 115 с.
359. Демченко М.В. З історії поширення марксистських ідей серед робітників Одеси // Історичні дослідження. Вітчизняна історія. – К.: Наукова думка, 1987. – Вип..13. – С.13-15.
360. Деятельность Комитета съездов судовладельцев Черноморско-Азовского района со времени III-го очередного съезда. – Одесса: Тип. Акционерного Южно-Русского об-ва печатного дела, 1915. – 74 с.
361. Деятельность Русского общества пароходства и торговли за последние 10 лет. – СПб.: Тип. Е.Евдокимова, 1897. – 5 с.
362. Джарвис М. К истории профессионального движения в Одессе // Материалы по истории профессионального движения в СССР. – М.: Изд-во ВЦСПС, 1927. – Сб.№5. – С.5-44.

363. Дискуссия об истоках профессионального движения в России // Материалы по истории профессионального движения в России. – М.: Изд-во ВЦСПС, 1924. – Сб.№2. – С.3-50.
364. Доклад правления общества Черноморско-Дунайского пароходства чрезвычайному общему собранию акционеров общества 4-го мая 1897 года. – Одесса, 1897. – 16 с.
365. Доклад правления общества Черноморско-Дунайского пароходства. – Одесса, 1901. – 49 с.
366. Доклад члена правления Русского общества пароходства и торговли Н.А. Ржевуского о поездке в Черное и Азовское моря и Одессу, для ознакомления с деятельностью общества. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1905. – 363 с.
367. Докладная записка г. Директору Русскому обществу пароходства и торговли комиссии из выборных по улучшению быта служащих на пароходах Общества. – Одесса: Тип-лит. Гладкова и Прищепова, 1906. – 33 с.
368. Дослідження з історії економічної думки в Україні (кінець ХІХ –ХХ ст.) / Г.В.Кліміна, В.М.Фещенко, С.О.Біла, Н.Й.Михайловська; Т.І.Дерев'янкін (відп. ред.): НАН України, Інститут економіки. – К.: Наукова думка, 1996. – 140 с.
369. Емец В.А., Тарновский К.Н. Советская историография российского империализма // История СССР. – 1966. – №3. – С.171-174.
370. Енциклопедія історії України. Абаза-Ашкеназі: Робочий зошит / О.І.Ганжа та ін. (ред.): НАН України. Інститут історії України. – К.: Наукова думка, 2001. – 120с.: рис., фот., іл. 349.
371. Енциклопедія Українознавства. Словникова частина: В 10 т. / Голов. ред. проф., д-р Володимир Кубійович. – Париж; Нью-Йорк: Вид-во «Молоде життя», 1984. – Т.10. – 4015 с.
372. Жандармы России / Сост. В.С. Измозик. – СПб.: Издательский дом «Нева»; М.: «ОЛМА-Пресс», 2022. – 640 с.
373. Жанколя М.И. Наше судоходство // Русское судоходство. – 1916. – №11. – С.22-33.

374. Жидков В.С., Соколов К.Б. Десять веков Российской ментальности. – СПб.: Алетейя, 2001. – 640 с.
375. Журнал общего собрания гг. акционеров Русского общества пароходства и торговли 14 мая 1904 года. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1904. – 4 с.
376. Журнал общего собрания гг. акционеров Русского общества пароходства и торговли 14 июля 1907 года. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1907. – 7 с.
377. Журнал общего собрания гг. акционеров Русского общества пароходства и торговли 28 мая 1911 года. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1911. – 2 с.
378. Журнал общего собрания гг. акционеров Русского общества пароходства и торговли 30 мая 1912 года. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1912. – 8 с.
379. Журнал общего собрания гг. акционеров Русского общества пароходства и торговли 11 июня 1913 года. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1913. – 4 с.
380. Журнал общего собрания гг. акционеров Русского общества пароходства и торговли 10 июня 1914 года. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1914. – 5 с.
381. Залесский В.К. Немцы и наши пароходные предприятия. – СПб.: Типо-лито. М.А.Подружинского, 1911. – 17 с.
382. Иванов Л.М. Борьба моряков торгового флота Одессы в 1905-1906 гг. // Учен. зап. Моск. гос. ун-та. – М.: МГУ, 1954. – С.183-191.
383. Иловайский С.И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. – Одесса: Акц. Южно-Русск. Об-ва, 1907. – 359 с., 7 илл.
384. Истина о Русском обществе пароходства и торговли. – СПб.: Якорь, 1910. – 40 с.
385. История городов и сел Украинской РСР. В 26-ти т. Одесская область. – К.: Головна ред. Української рад. енциклопедії АН УРСР, 1978. – 886 с.
386. История политических партий России: Учеб. для студентов вузов, обучающихся по спец. «История» / Н.Г. Думова, Н.Д. Ерофеев, С.В. Тютюкин и др.; Под ред. А.И. Зевелева. – М.: Высш. шк., 1994. – 447 с.
387. История СССР с древнейших времен до наших дней: В 12 т. Глав. ред. совет: Б.Н.Пономарев (пред.) и др. – М.: Наука, 1968. – Т.6: Россия в период империализма (1900-1917). – 854 с.

388. Исхаков С.М. Годичное собрание Научного совета РАН «История революций в России» // Отечественная история. – 1994. – №6. – С.274-280.
389. Історія міст і сіл Української РСР. В 26-ти т. Миколаївська область / Голова редколегії Климаш І.С. – К.: Головна ред. Української рад. енциклопедії АН УРСР, 1971. – 771 с.
390. Історія міст і сіл Української РСР. В 26-ти т. Одеська область / Голова редколегії Гладка Л.В. – К.: Головна ред. Української рад. енциклопедії АН УРСР, 1969. – 910 с.
391. Історія міст і сіл Української РСР. В 26-ти т. Херсонська область. – К.: Головна ред. Української рад. енциклопедії АН УРСР, 1972. – 687 с.
392. Історія Одеси / Колектив авторів. Голов. ред. В.Н. Станко. – Одеса: Друк, 2002. – 560 с.: іл.
393. Історія робітничого класу Української РСР. У 2-х т. / Ред. колегія Ф.Є.Лось (відповідальний редактор), І.О.Гуржій, Й.Т.Щербина, О.І.Лугова (секретар). – К.: Наукова думка, 1967. – Т.1. – 567 с.
394. Історія Української РСР: У 8 т. / Ред. колегія: А.Г.Шевелев (відповід.ред.) та ін. – К.: Наукова думка, 1978. – Т.3. – 607 с., іл.; Т.4. – 608 с.
395. Кази М.И. Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством. – СПб.: тип. Р.Голике, 1888. – 74 с.
396. Канель В.Я. Судорабочие и судовладельцы. – М.: Изд. С. Дороватовского и А. Чарушникова; Тип. Об-ва распр. полез. кн., аренд. В.И. Вороновым, 1906. – 65 с.
397. К вопросу о рейсах в Персидский залив // Русское судоходство. – 1914. – №6. – С.3-5.
398. Кардашев Ю.П. Буревестники: Революции в России и флот. – М.: Мол. гвардия, 1987. – 303 [1] с.
399. Кафе «Севастополь» // Правда: Орган ЦК КПСС. – М., 1987. – №215. – 3 авг.
400. К законопроекту о регистрации моряков торгового флота и Морских контрактах. – СПб.: Тип. Усманова, 1913. – 20 с.
401. Кирьянов Ю.И. Жизненный уровень рабочих России (конец XIX – начало XX в.). – М.: Наука, 1979. – 146 с.

402. Кирьянов Ю.И. Переход к массовой политической борьбе: Рабочий класс накануне первой российской революции. – М.: Наука, 1987. – 240 с.
403. Кирьянов Ю.И. Рабочие России на рубеже XIX-XX веков // Отечественная история. – 1997. – №4. – С.40-53.
404. Ковальчук В.П. Забастовка моряков в Одессе (лето 1911 г.) // Тезисы второй обл. ист.-краевед. научн.-практ. конф., посвященной 200-летию основания Одессы и 25-летию создания украинского общества охраны памятников истории и культуры. – Одесса, 1991. – С.99-100.
405. Колосов И. Среди тружеников моря // Невская звезда. – 1912. – №3. – 6 мая; №4. – 8 мая; №8. – 27 мая.
406. Комуністична партія Радянського Союзу в резолюціях і рішеннях з'їздів, конференцій і пленумів ЦК. (1898-1970): Пер. з 8-го рос. вид. – К.: Політвидав України, 1978. – Т.1. – 516 с.
407. Коновалов Ю.П. Формирование пролетариата морского торгового флота России эпохи промышленного капитализма // Некоторые проблемы социально-экономической и политической истории Украинской ССР: Сб. научных статей. – Днепропетровск: ДГУ, 1975. – Вып.6. – С.129-141.
408. Коновалов Ю.П. Документи з історії Чорноморсько-Азовського торговельного флоту періоду промислового капіталізму (60-ті – середина 90-х рр. XIX ст.) // Архіви України. – 1977. – №3. – С.67-70.
409. Коновалов Ю.П. Морской торговый флот России в период промышленного капитализма (60-е – сер.90-х гг. XIX в.): Автореф. дис... канд. ист. наук: 07.00.02 / Одесский гос. ун-т им. И.И.Мечникова. – Одесса, 1981. – 25 с.
410. Коновалов Ю.П. Судовладельческие предприятия в Одессе на рубеже XIX-XX вв. // Тезисы второй обл. ист.-краевед. научн.-практ. конф., посвященной 200-летию основания Одессы и 25-летию создания украинского общества охраны памятников истории и культуры. – Одесса, 1991. – С.103-104.
411. Королев В.И. Крым и Северная Таврия в 1907-1917 гг. Страницы политической истории. – Симферополь: Таврия, 1995. – 72 с.

412. Кравченко Б. Соціальні зміни і національна свідомість в Україні ХХ ст.: Пер. з англ. – К.: Основи, 1997. – 423 с.
413. Красильщиков В.А. Вдогонку за прошедшим веком: Развитие России в ХХ веке с точки зрения мировых модернизаций. – М.: РОССПЭН, 1998. – 264 с.
414. Кризис самодержавия в России. 1895-1917 / Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш., Дубенцов Б.Б., Дякин В.С., Потолов С.И. / Редкол.: В.С.Дякин (отв.ред.) и др. – Л.: Наука, 1984. – 664 с.
415. Крутіков В.В. Буржуазія України та економічна політика царизму в пореформений період. – Дніпропетровськ: Вид-во ДДУ, 1992. – 172 с.
416. Крылов Н. Наш торговый флот // Русское судоходство. – 1900. – №214-220. – С.60-80.
417. Ктитарев С.О. Ленінська «Искра» і піднесення революційного руху на Україні. – К.: Вид-во АН Української РСР, 1959. – 375 с.
418. Кубійович В. Географія України й суміжних країв. – 2-ге вид.– Краків; Львів: Укр. вид-во, 1943. – 520 с.
419. Кузнецов В.Ф. От петровых кораблей до советских теплоходов. Из истории Азовского флота. – Изд. 2-е, доп. и перер. – Ростов Н/Д: Росиздат, тип. им. Калинина, 1946.– 116 с.
420. Кучеренко А.А. Нове дослідження з історії комерційного флоту Шляхов О.Б. «Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну: 90-ті рр. ХІХ ст. – 1914р.». – Дніпропетровськ, 2003. – 366 с. // Південний архів: Зб. наук. праць. Історичні науки. – Вип.14. – Херсон: Вид-во ХДУ, 2004. – С.173-176.
421. К учреждению в Одессе морской конторы // Одесский листок. – 1908. – №258. – 7 нояб.
422. Лаверычев В.Я. К вопросу об особенностях империализма в России // История СССР. – 1971.– №1. – С.75-90.
423. Лаверычев В.Я. Царизм и рабочий вопрос в России (1861-1917 гг.). – М.: Мысль, 1972. – 340 с.
424. Лаверычев В.Я. Крупная буржуазия в пореформенной России (1861-1900 гг.).– М.: Мысль, 1974. – 252 с.

425. Лаверычев В.Я. Государство и монополии в дореволюционной России. – М.: Мысль, 1982. – 200 с.
426. Лавров П. Рабочее движение на Украине в период нового революционного подъема 1910-1914 гг. – К.: Политиздат Украины, 1966. – 223 с.
427. Лазанська Т.І. Витрати підприємців України по забезпеченню соціальних потреб робітничого класу наприкінці XIX ст. // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. / О.П.Реєнт (голова ред. кол.). – К.: Ін-т історії України НАН України, 2000. – С.114-136.
428. Лазанська Т.І. Торговельні дома України на рубежі століть (1892-1914 рр.) // Проблеми історії України XIX - початку XX ст. / О.П.Реєнт (голова ред. кол.). – К.: Ін-т історії України НАН України, 2001. – Вип. 2. – С.24-41.
429. Лебеденко О.М. Анархісти на Україні в 1903-1908 рр. // Український історичний журнал. – 1991. – №11. – С.36-43.
430. Лебеденко О.М. Анархізм в Україні (XIX – початок XX ст.). – К.: Ін-т історії України НАН України, 1994. – 76 с.
431. Лебеденко О.М. История анархизма в Украине (кон. XIX – нач. XX в.в.). – К.: Ин-т истории Украины НАНУ, 1995. – 192 с.
432. Лебеденко О.М. Анархізм в Україні (кінець XIX – початок XX ст.): Автореф. дис... д-ра іст. наук: 07.00.01 / НАН України. Ін-т історії України.– К., 1996.– 46 с.
433. Ленднер Н. Южное мореходство и забастовки // Русское судоходство. – 1906. – №8. – С.104-110.
434. Ленднер Н. Наш торговый флот и его заграничное плавание // Русское судоходство. – 1909. – №3. – С.73-97.
435. Ленін В.І. Ставлення соціал-демократії до селянського руху // Повн. збір. твор. – К.: Політвидав, 1970. – Т.11. – С. 203-211.
436. Ленін В.І. Партизанська війна // Повн. збір. твор. – К.: Політвидав, 1971. – Т.14. – С.1-11.
437. Ленін В.І. Політичні замітки // Повн. збір. твор. – К.: Політвидав, 1971. – Т.16. – С.387-393.

438. Ленін В.І. Про ліве хлоп'яцтво і про дрібнобуржуазність // Повн. збір. твор. – К.: Політвидав, 1973. – Т.36. – С.267-296.
439. Лескова Л.И. Коллективные договоры рабочих с предпринимателями в 1905-1907 гг. как исторический источник // Рабочий класс и рабочее движение в России. 1861-1917: Сб. статей / Редкол.: Л.М.Иванов (отв.ред) и др. – М.: Наука, 1966. – С.345-357.
440. Лившин Я.И. Представительские организации крупной буржуазии в России в конце XIX – начале XX в. // История СССР. – 1959. – №2. – С.95-117.
441. Лисяк-Рудницький І. Між історією й політикою: Статті до історії та критики української суспільно-політичної думки. – Мюнхен: «Сучасність», 1973. – 441 с.
442. Лопухин А.А. Записка дир-ра Департамента полковника Лопухина о стачках в июле 1903 г. в Одессе, Киеве, Николаеве // Красная летопись: Исторический журнал.– Пг.-Л., 1922. – №4. – С.382-395.
443. Лось Ф.Е. Формирование рабочего класса на Украине и его революционная борьба в конце XIX и в начале XX ст. (конец XIX ст. – 1904 г.). – К.: Госполитиздат УССР, 1955. – 332 с.
444. Маркс К. і Енгельс Ф. Твори. В 30-ти т.: Пер. з 2-го рос. вид. – К.: Політвидав України, 1965. – Т.28. – XXXII. – 734 с. з іл.
445. Мартов Л. История российской социал-демократии. 1898-1917. – 3-е изд.– М.-П.: «Книга», 1923. – 215 с.
446. Матушевський Ф. Листи з дороги // У старому Катеринославі (1905-1920 рр.). Хрестоматія. Місто на Дніпрі очима українських письменників, публіцистів і громадських діячів / Уклад. М.П. Чабан. – Д.: ІМА-прес, 2001. – С.25-52.
447. Мельник Л.Г. Виникнення і розвиток пароплавства на Чорному і Азовському морях // Український історичний журнал. – 1972. – №11. – С.49-54.
448. Мельник Л.Г. Технічний переворот на Україні у XIX ст. – К.: КДУ, 1972. – 240с.
449. Мельник Л.Г. Формування робітничого класу на Україні: Транспортний пролетаріат у 60-90-х роках XIX ст. – К.: Вища школа, 1988. – 102 с.
450. Мельник С.К. Делегат більшовиків Одеси. – Одеса: Маяк, 1970. – 240 с.

451. Мельник С.К. Революционное движение в Придунайском крае в период империализма (1900-1917) / Под ред. А.Д. Бачинского (Одесский университет). – К.; Одесса: Вища школа, 1981. – 132 с.
452. Мильштейн Е. Политические течения в российском профдвижении 1905-1907 гг. // Пролетариат в революции 1905-1907 гг. К 25-летию революции 1905 г.: Сб. статей. – М.; Л.: Госиздат, 1930. – С.443-490.
453. Можин В.П. Монополии в судоходстве России и их борьба за господство // Социалистические преобразования в СССР и их экономические предпосылки. – М.: МВО, 1959. – С.91-116.
454. Нагорная Л.А. Рабочее движение в Херсонской губернии в период нового революционного подъема в 1910-1914 гг.: Дис... канд. ист. наук: 07.00.02. – К., 1962. – 356 с.
455. Наше отечество. Опыт политической истории / Кулешов С.В., Волобуев О.В., Пивовар Е.И. и др. – М.: Терра, 1991. – Ч.1. – 390 с.
456. Наши торговые порты // Промышленность и торговля.–1908.–№7.–С.420-422.
457. Не моряк. За что Русское общество пароходства и торговли желает получить 22 миллиона рублей? – Одесса: Тип. «Одесские новости», 1910. – 82 с.
458. Немцы России. Энциклопедия / Редкол.: В.Карев (пред. редкол.) и др. – М.: ЭРН, 1999. – Т.1. – 832 с.
459. Немцы Украины. Пилотный сборник. – М.: Общественная академия наук российских немцев, 2002. – Вып.7. – 210 с.
460. Непролетарские партии России: Урок истории / Ред- кол.: К.В. Гусев и др.; Под общей ред. И.И. Минца. – М.: Мысль, 1984. – 566 с.
461. Несколько слов о современных командах на русских пароходах // Русское судоходство. – 1913. – №3. – С.17-20.
462. Нестеренко А.А. Очерки истории промышленности и положение пролетариата Украины в конце XIX - начале XX в. – М.: Госполитиздат, 1954. – 308 с.
463. Никифорчук І.П. Одеська організація РСДРП в період реакції (1907-1910 рр.) // Праці Одеського держ-го ун-ту ім. І.І. Мечнікова. – Одеса, 1958. – Т.148. – Вип.1. – С.113-127.

464. Общее собрание гг. акционеров Русского общества пароходства и торговли. – СПб.: Тип. об-ва «Общественная польза», 1891. – 12 с.
465. Объяснительная записка к отчету Русского общества пароходства и торговли за 1896 год. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1897. – 52 с.
466. Объяснительная записка к отчету Русского общества пароходства и торговли за 1901 год. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1902. – 44 с.
467. Объяснительная записка к отчету Русского общества пароходства и торговли за 1907 год. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1908. – 40 с.
468. Объяснительная записка к отчету Русского общества пароходства и торговли за 1912 год. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1913. – 43 с.
469. Овсієнко О.Ф. Крах зубатовщини на Україні. – К.: Наукова думка, 1987. – 139с.
470. Овсієнко О.Ф. Профессиональное движение рабочих и буржуазия на Украине в период первой российской революции // Рабочий класс Украины в общероссийском революционно-освободительном движении: Сб. науч. тр. / АН УССР. Ин-т истории / Отв. ред. Ю.Ю.Кондуфор. – К.: Наук. думка, 1988. – С.125-137.
471. Овсієнко О.Ф. Провокація як метод діяльності царської таємної політичної поліції (1907-1910 рр.) // Проблеми історії України XIX - початку XX ст. / О.П.Реєнт (голова ред. кол.). – К.: Ін-т історії України НАН України, 2000. – С.173-192.
472. Оглоблин О. Студії з історії України: Статті і джерельні матеріали / Ред. Любомир Винар. – К.; Нью-Йорк; Торонто, 1995. – 320 с.
473. Опыт российских модернизаций. XVIII – XX века / Под ред. акад. В.В.Алексеева. – М.: Наука, 2000. – 246 с.
474. О регистрации мореходцев и о мерах к упорядочению найма и расчета судовых команд. – СПб.: Гостинографія, 1905. – 27 с.
475. Осадчий Ю.Г. До питання про відносини між РСДРП і ПСР у профспілках України у 1905-1907 рр. // Наукові праці з питань політичної історії. Респ. міжвід. наук. зб.: Більшовики і непролетарські партії Росії на етапі буржуазно-демократичної революції. – К.: Либідь, 1991. – Вип.169. – С.40-46.

476. Особое мнение акционера Ф.К.Фонтона к протоколу Общего собрания 14 мая 1904г. – СПб.: Тип.Э.Арнольда, 1904. – 11 с.
477. Особое мнение акционера Н.В. Спиридонова к протоколу Общего собрания 14 мая 1904 г. – СПб.: Тип.Э.Арнольда, 1904. – 7 с.
478. Отечественная история: История России с древнейших времен до 1917 года: Энциклопедия / Редкол.: В.Л.Янин, В.М.Карев, М.Д.Волков и др. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2000. – Т.3: К-М. – 623 с.: ил.
479. Очерки истории профессиональных союзов Украинской ССР / Ю.В. Бобко (руковод.) и др. – К.: Политиздат Украины, 1983. – 663 с.
480. Очерки истории Одесской областной партийной организации / Г.В.Ангелов, Л.А. Ануфриев, Е.Д. Артеменко и др. / Редкол.: Г.Д. Максименко (отв.ред.) и др. – Одесса: Маяк, 1981. – 539 с.
481. Пажитнов К.А. Некоторые итоги и перспективы в области рабочего вопроса в России. – СПб.: Тип. тов-ва «Общественная польза», 1910. – 97 с.
482. Пайпс Р. Русская революция: Пер. с англ.– М.: РОССПЕН, 1994.– Ч.1.– 398 с.
483. Партия социалистов-революционеров. Док. и материалы. 1900-1922 гг.: В 3 т. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 1996. – Т.1. 1900-1907 гг. – 686с.; М.: РОССПЭН, 2001. – Т.2. Июнь 1907 г. – Февраль 1917 г. – 584 с.
484. Переписка и другие документы правых (1911-1913) // Вопросы истории. – 1999. – №10. – С.94-118.
485. Першина З.В., Гребцова І.С. З історії зародження буржуазної преси на Україні (газета «Листок Руського общества пароходства и торговли») // Історичні дослідження. – Вітч. Історія. Респ. міжвідомчий збірник наук. праць. – К.: Наукова думка, 1990. – Вип.16. – С.51-57.
486. Першина З.В., Коновалов Ю.П. Дрібнотоварні промисли на морському транспорті Чорноморсько-Азовського басейну (60-70 рр. ХІХ ст.) // Записки історичного факультету. Одеський національний університет. – 1998. – Вип.7. – С.81-94.
487. Петришина Л.В., Юрій А.К. Анархісти в Одесі в період першої революції в Росії // Наукові праці з питань політичної історії. Міжвід. наук. зб.: Політичні партії на Україні (1905-1925 рр.). – К.: Либідь, 1992. – Вип.172. – С.61-64.

488. Платонов. По поводу доклада финансовой комиссии Государственной Думы о возобновлении договора с Русским обществом пароходства и торговли. – Одесса: Тип. «Русской Речи», 1910. – 16 с.
489. По вопросу о поддержании и развитии каботаж на Черном и Азовском морях // Известия императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. – М., 1894. – Вып. XXXVII. – С.167-181.
490. Поггенполь М. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV -ти летнего его существования. – СПб.: Тип. А. Бенке, 1903. – 284 с.
491. Погожев А.В. Учет численности и состава рабочих в России. – СПб.: Тип. имп. Акад. наук, 1906. – 224 с.
492. Под флагом Родины: Очерки истории черноморского пароходства. – Одесса: Маяк, 1967. – 456 с.
493. Под флагом России: История зарождения и развития морского флота. – М.: Согласие, 1995. – 568 с.
494. Полевой Ю.З. Зарождение марксизма в России, 1883-1894. – М.: АН СССР, 1959. – 568 с.
495. Політичний терор і тероризм в Україні. XIX-XX ст. Історичні нариси / Д.В. Архірейський, О.Г. Бажан, Т.В. Бикова та ін. Відповід. ред. В.А. Смолій. – К.: Наукова думка, 2002. – 952 с.
496. Полухина О.Н. Зарождение классовой психологии пролетариата Украины // Рабочий класс Украины в общероссийском революционно-освободительном движении: Сб. науч. тр. / АН УССР. Ин-т истории / Отв. ред. Ю.Ю. Кондуфор. – К.: Наук. думка, 1988. – С.41-51.
497. Попович М. Нарис історії культури України. – К.: АртЕк, 1998. – 728 с.
498. Порш М. Робітництво України. Нариси по статистиці праці // Записки українського наукового товариства в Києві. – К., 1913. – Кн.ХІ. – С.107-162; Кн.ХІІ. – С.131-157.
499. Правила о комплектовании, условиях и порядке службы команд и прислуги на судах Русского общества пароходства и торговли. – Одесса: Тип. Южно-Русского об-ва печатного дела, 1906. – 32 с.

500. Предпринимательство и предприниматели в России от истоков до начала XX века. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 1997. – 344 с.
501. Профессиональные союзы рабочих России. 1905-февр. 1917 г. Перечень организаций. – М.:АН СССР, 1985. – 421 с.
502. Пушкарева И.М. Рабочее движение в России в период реакции. 1907-1910 гг. – М.: Наука, 1989. – 272 с.
503. Рабочее движение в России в 1901-1904 гг.: Сб. документов / Сост. В.И. Вельбель и др. – Л.: Наука, 1975. – 591 с.
504. Рабочее движение в России в XIX в.: Сб. док. и материалов / Под ред. А.М.Панкратовой. – М.: Госполитиздат, 1950. – Т.2: 1861-1884 pp. – Ч.2. – 778 с.
505. Рабочее движение на Украине в годы нового революционного подъема. 1910-1914гг.: Сб. док. и материалов / Под ред. д-ра истор. наук проф. М.А. Рубача. – К.: Госполитиздат, 1959. – 702 с.
506. Рабочий класс России от зарождения до начала XX в.– 2-е изд., испр. и доп. / Отв. ред. Ю.И. Кирьянов, М.С. Волин. – М.: Наука, 1989. – 751 с.
507. Распространение произведений В.И.Ленина в дореволюционной России (1894-1905 гг.) // Красный архив: Исторический журнал. – М.-Л., 1941. – №1(104). – С.3-53.
508. Ратова С.А. Всеобщая стачка в 1903 году на Кавказе и Черноморском побережье // Былое. – 1907. – №6/18. – С.97-117.
509. Революционная борьба на Херсонщине в 1905-1907 гг. Сб. док. и материалов. – Херсон: Кн.-газ. изд-во, 1962. – 480 с.
510. Революционное движение в Придунайском крае. 1900-1917 гг.: Док. и материалы. – Одесса: Маяк, 1973. – 219 с.
511. Революционное движение в Таврической губернии в 1905-1907 гг. / Под ред. канд. ист. наук П.Н. Надинского. – Симферополь: Крымиздат, 1955. – 215 с.
512. Революция 1905-1907 гг. в России. Док. и материалы.– М.: Изд-во АН СССР, 1955. – Ч.II: Высший подъем революции 1905-1907 гг. Вооруженные восстания. Ноябрь-декабрь 1905 года. – 1286 с.

513. Революция 1905-1907 гг. на Украине: Сб. док. и материалов: В 2 т. / Отв. ред. Ф.Е.Лось. – К.: Политиздат УРСР, 1955. – Т.2. – Ч.1. – 938 с.; Ч.2. – 359 с.
514. Реєнт О.П. Робітництво України в 1917-1920 рр. (Соціально-політичні та економічні зміни) // Автореф. дис... д-ра іст. наук: 07.00.02 / НАН України. Ін-т історії України. – К., 1994. – 50 с.
515. Реєнт О.П. Проблеми історії України XIX – початку XX ст. // Український історичний журнал. – 2000. – №2. – С.3-26.
516. Реєнт О.П. Проблеми історії України XIX - початку XX ст.: стан і перспективи наукової розробки // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. / О.П.Реєнт (голова ред. кол.). – К.: Ін-т історії України НАН України, 2000. – С.6-38.
517. Реєнт О.П. Україна в імперську добу (XIX – початок XX ст.). – К.: Ін-т історії України НАН України, 2003. – 340 с.
518. Рибер А.Дж. Устойчивые факторы российской внешней политики: попытка интерпретации // Американская русистика: Вехи историографии последних лет. Советский период: Антология / Сост. М.Дэвид-Фокс. – Самара: Изд-во «Самарский университет», 2001. – С.94-145.
519. Робітничий рух на Україні (1885-1894 рр.): Збірник док. і матеріалів. – К.: Наукова думка, 1990. – 438 с.
520. Розеноер С. Нелегальный транспорт. – М.: Изд-во Всесоюз. об-ва политкаторжан и сс.-поселенцев, 1932. – 103 с.
521. Российская модернизация: проблемы и перспективы («Материалы круглого стола») // Вопросы философии. – 1993. – №7. – С.3-39.
522. Российский пролетариат: облик, борьба, гегемония. – М.: Наука, 1970. – 362 с.
523. Российское предпринимательство. История и возрождение: В 3 т. / Гл. ред. Ю.В.Волков. – М.: Русское деловое агентство, 1997. – Т.1. – 382 с.
524. Рубцов Г.О. Боротьба більшовиків України за армію і флот (липень 1907- березень 1917 рр.). – К.: КДУ, 1971. – 88 с.
525. Рудницький С. Коротка географія України. – Ч.ІІ.– (Антропогеографія). – Львів: Накл. Укр. пед. т-ва, 1914. – 223 с., з іл.

526. Рудницький С. Україна – наш рідний край. – 2-е вид. – Львів: Накладом фонду «Учитесь, брати мої», 1921. – 128 с.
527. Руммель Ю.В. Торговый флот в экономической жизни страны и виды на его развитие в России. – СПб.: «Северная печатня», 1907. – 32 с.
528. Руммель Ю.В. Торговый флот в России и его задачи. – СПб.: Тип. Глав. упр. уделов, 1910. – 46 с.
529. Русское торговое мореплавание // Промышленность и торговля. – 1908. – №2. – С.85-87.
530. Савченко В.О. Анархістський рух на Україні у 1905-1907 рр. // Наукові праці з питань політичної історії. Респ. міжвід. наук. зб.: Більшовики і непролетарські партії Росії на етапі буржуазно-демократичної революції. – К.: Либідь, 1991. – Вип.169. – С.138-147.
531. Саенко Р. Мариупольские купцы Хараджаевы // Подвижники й меценати: Грецькі підприємці та громадські діячі в Україні XVII-XIX ст. Історико-біографічні нариси / Під ред. В.Смоля. – К.: Інститут історії України НАН України, 2001. – С.190-196.
532. Самарцев І.Г. Чорносотенці на Україні // Український історичний журнал. – 1992.– №1. – С.90-98.
533. Самойленко П.С. Робочий день робітників Півдня України в епоху імперіалізму // Праці Од-го держ-го ун-ту ім. І.І.Мечнікова. – Одеса, 1958.– Т.148.– Вип.1.– С.215-225.
534. Саргасян Г.В. Школа классової революційної боротьби: Профсоюзи російського пролетаріата в революції 1905-1907 гг. – М.: Профиздат, 1985. – 280 с.
535. Свод законов Российской империи. Устав торговый. – СПб.: Гостинографія, 1903. – Т.ХІ. – Ч.2. – 226 с.
536. Сергієнко Ю.Г. Політична етика лівого радикалізму в суспільному житті України (початок ХХ століття – 60-ті роки): історичний аспект. – Луганськ: ЛЦНТЄІ, 1995. – 238 с.

537. Сильванский Е.И. К вопросу о пенсионной кассе для служащих в торговом флоте // Черноморский портовый вестник. – 1907. – №7. – 7 окт.
538. Семеновский О.В. В.Воровский в Одессе. – Одеса: Кн. изд., 1962. – 118 с.
539. Скальковский К.А. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях. – СПб.: «Суворин», 1887. – XXV, 554 с.
540. Слабченко М. Организация хозяйства Украины от Хмельничины до мировой войны. – Одесса: Госиздат Украины, 1923. – Ч.І. Хозяйство гетманщины в XVII-XVIII столетиях. – Т.3. Очерки торговли и торгового капитализма. – 194 с.
541. Слабченко М.Є. Матеріали до економічно-соціальної історії України XIX ст.: В 3 т. – Х.: Державне вид-во України, 1927. – Т.2. – 278 с.
542. Совет министров Российской империи. 1905-1906 гг.: Док. и материалы / АН СССР, Ин-т истории СССР, Ленингр. отд-ние, Центр. гос. ист. арх. СССР / Сост. С.С.Атапин, Б.Д. Гальперина. – Л.: Наука, 1990. – 476 с.
543. 40-летняя деятельность Русского общества пароходства и торговли // Новороссийский телеграф. – 1897. – №7140. – 21 мая.
544. Сохань П.С. Революційні болгарсько-російські зв'язки (1907-1914 рр.) // Український історичний журнал. – 1962. – №5. – 68-73.
545. Список гг. акционеров Русского общества пароходства и торговли на 1889 г. – СПб., 1889. – 4 с.
546. Список гг. акционеров Русского общества пароходства и торговли на 1907 г. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1907. – 7 с.
547. Справочная книга об одесских купцах и вообще о лицах и учреждениях торгово-промышленного класса по г. Одессе на 1914 год. – Одесса: Славянская типография Е.Хрисогелос, 1914. – 166, X с.
548. Стадник А., Прохоренко М. Профсоюзы Украины до Великой Октябрьской социалистической революции. – К.: Профиздат, 1959. – 142 с.
549. Стрельский П. Драма труженников моря // Образование: Журнал литературный и общественно-политический. – СПб., 1907. – №3. – С.1-32.
550. Субтельний О. Україна: Історія: Пер. з англ. Ю.І.Шевчук.– 3-тє вид. переробл. і доповн. – К.: Либідь, 1993.– 717, [1] с.: іл., табл., портр. – Бібліогр. С.712-716.

551. Съезд судовладельцев Черноморско-Азовского района // Одесский листок. – 1909. – №182. – 11 авг.
552. Ткаченко С.С. Страйкова боротьба робітничого класу України на етапі буржуазно-демократичної революції (1905 - лютий 1917 рр.): Автореф. дис... канд. іст. наук: 07.00.01 / Харк. держ. політехн. ун-т. – Д., 1996. – 20 с.
553. Трубецкой Е. Над разбитым корытом // Русская мысль: Журнал научный, литературный и политический. – М., 1911. – №2. – С.190-194.
554. Труды I-го съезда судовладельцев Черноморско-Азовского района. 10-20 августа 1909. – Одесса: Центр. тип., 1909. – 134 с.
555. Труды II-го съезда судовладельцев Черноморско-Азовского района. 27 сентября - 4 октября 1910. – Одесса: Центр. тип., 1910. – 76 с.
556. Труды III съезда судовладельцев Черноморско-Азовского района. 7-10 октября 1912. – Одесса: Центр. тип., 1913. – 46 с.
557. Труды общего съезда судовладельцев в С.-Петербурге. 27 февраля – 4 марта 1913.– СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1913. – 121 с.
558. Турченко Ф.Г., Турченко Г.Ф. Південна Україна: модернізація, світова війна, революція (кінець XIX ст. – 1921 р.): Історичні нариси. – К.: Генеза, 2003. – 304 с.
559. Турченко Г.Ф. Шляхов О.Б. Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну: 90-ті рр. XIX ст. – 1914 р. – Д., 2003. // Наукові праці історичного факультету Запорізького державного університету. – Запоріжжя: Просвіта, 2003. – Вип. XVIII. – С.394-396.
560. Устав Русского общества пароходства и торговли. – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1911.– 59 с.
561. Устав Северного пароходного общества.– СПб.: Тип. П.Яблонского, 1900.– 37 с.
562. Фаерман Е.Л. Транспортировка «Искры» из-за границы и распространение ее в России в 1901-1903 гг. // Гос. музей революции СССР.–М., 1947.– Сб.1.–С.54-92.
563. Фельдман М.А. О противоречиях в оценке процесса монополизации в России в начале XX века // Вопросы истории. – 2003. – №9. – С.108-117.
564. Филипов Ю.Д. Торговое мореплавание. – СПб.: Гос. тип., 1905. – 240 с.

565. Филипов Ю.Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. – Пг.: тип. Ред. период. изд. м-ва фин., 1916. – [2]; IV, 166 с.
566. Фонтон О. О желательных изменениях в управлении акционерными Обществами // Русское судоходство. – 1897. – №180. – С.8-19.
567. Фонтон Ф.К. Еще о деятельности Русского общества пароходства и торговли. – СПб.: Типо-Литография Р.Голике, 1895. – 32 с.
568. Хоролец П. Ленинская «Искра» и моряки Черноморья // Морской флот. – 1983. – №5. – С.13-15.
569. Хроника революционного рабочего движения на Украине (1900-1917): Справочник / АН УССР, Ин-т истории / Сост. О.А. Белоцкая и др. – К.: Наукова думка, 1987. – 373 [2] с.
570. Хроника революционных событий на Одесщине в годы первой русской революции (1905-1907 гг.) / Ред. кол.: Р.В.Иванов (отв. ред.) и др. – Одесса: Маяк, 1976. – 208 с.
571. Черменский Е.Д. История СССР. Период империализма. Пособие для учителей. Изд. 3-е, испр. и доп. – М.: «Просвещение», 1974. – 446 с.
572. Шепелев Л.Е. Копартнершип и русская буржуазия // Рабочий класс и рабочее движение в России. 1861-1917: Сб. статей / Редкол.: Л.М.Иванов (отв. ред) и др. – М.: Наука, 1966. – С.285-303.
573. Шепелев Л.Е. Акционерные компании в России. – Л.: Наука, 1973. – 347 с.
574. Шепелев Л.Е. Царизм и буржуазия в 1904-1914 гг. – Л.: Наука, 1987. – 272 с.
575. Шлосберг Д. Професійний рух 1905-1907 рр. на Україні // Літопис революції: Журнал по історії КП(б) України і Жовтневої революції на Україні. – Х., 1930. – №6 (45). – С.29-82.
576. Шляхов О.Б. Партия эсеров и революционные моряки гражданского флота Юга России (1905-1914 годы) // Актуальные вопросы политической истории России и Украины: Сб. науч. тр. – Д.: Изд-во ДГУ, 1992. – С.58-66.
577. Шляхов О.Б. Социал-демократы и революционные матросы гражданского флота Юга России (1901- февраль 1917 г.): Уч. пособие. – Д.: Изд-во ДГУ, 1992. – 62 с.

578. Шляхов О.Б. Деятельность политических партий среди рабочих-моряков Украины в годы реакции (1907-1910 гг.) // Политические партии и движения Украины XIX-XX вв.: Сб. науч. тр. – Д.: Вид-во ДДУ, 1993. – С.58-66.
579. Шляхов О.Б. Моряки и политика. Деятельность политических партий среди моряков гражданского флота Азово-Черноморского бассейна. 90-е годы XIX в.– февраль 1917 г. – Д.: Изд-во ДГУ, 1993. – 128 с.
580. Шляхов О.Б. Л.Д.Троцький і Спілка чорноморських моряків (1912-1913 рр.) // Вісник Дніпропетровського державного університету: Історія і археологія. – Д., 1996. – Вип.2. – С.104-110.
581. Шляхов О.Б. Революційний терор у торговельному флоті Азово-Черноморського басейну на початку XX ст. // Вісник Дніпропетровського державного університету: Історія і археологія. – Д., 1998. – Вип.3. – С.133-140.
582. Шляхов О.Б. Моряки торговельного флоту Азово-Черноморського басейну на початку XX ст.: правове та економічне становище // Вісник Дніпропетровського університету: Історія і археологія. – Д., 1999. – Вип.5. – С.157-164.
583. Шляхов О.Б. До питання про розвиток підприємництва в Україні наприкінці XIX – на початку XX ст. // Гуманітарний журнал.– Д.: Изд-во НГАУ. – 2000. – №3/4. – С.74-83.
584. Шляхов О.Б. Боротьба царизму із робітничим рухом на морському транспорті Азово-Черноморського басейну на початку XX ст. // Гуманітарний журнал. – 2001. – №3/4. – С.87-93.
585. Шляхов О.Б. Возникновение монополий и конкурентная борьба в торговом флоте Азово-Черноморского бассейна в конце XIX – начале XX вв. // Вісник Дніпропетровського університету: Історія і археологія. – Д., 2001. – Вип.9. – С.180-192.
586. Шляхов О.Б. Робітники-моряки Азово-Черноморського басейну в кінці XIX – на початку XX ст. (психологічний портрет) // Грані: науково-теоретичний і громадсько-політичний альманах. – Д., 2001. – №4 (18). – С.45-52.
587. Шляхов О.Б. Адміністративно-поліцейський апарат царизму і Спілка чорноморських моряків // Грані. – 2002. – №4 (24). – С.19-24.

588. Шляхов О.Б. Вихідці з Наддніпрянщини як джерело формування кадрів моряків торговельного флоту Азово-Чорноморського басейну // Вісник Дніпропетровського університету: Історія і археологія. – Д., 2002. – Вип.10. – С.56-60.
589. Шляхов О.Б. До питання про участь німецького капіталу та підприємців-німців у діяльності торговельного флоту Азово-Чорноморського басейна наприкінці XIX-початку XX ст.: Вопросы германской истории: Сб. науч. тр. / Ред.кол.: С.Й. Бобилева (відп.ред.) та ін. – Д.: РВВ ДНУ, 2002. – С.55-61.
590. Шляхов О.Б. Тероризм в Україні на початку XX ст. (на матеріалах торговельного флоту Азово-Чорноморського басейну) // Бористен: літературно-мистецький, публіцистичний та науково-популярний щомісячник. – Д., 2002. – №3 (129). – С.26-27.
591. Шляхов О.Б. Підприємці Півдня України (кінець XIX – початок XX ст.) // Бористен. – 2003. – №4 (142). – С.29-31.
592. Шляхов О.Б. Питання діяльності комерційного флоту Азово-Чорноморського басейну в Державній думі (1908-1913 рр.) // Грані. – 2003. – №3 (29). – С.43-48.
593. Шляхов О.Б. Судновласники і моряки комерційного флоту Чорного моря наприкінці XIX – початку XX ст. (на матеріалах Херсонської губернії) // Південний архів. Зб. наук.праць. Історичні науки. – Херсон: Вид-во ХДУ, 2003. – Вип.12. – С.168-173.
594. Шляхов О.Б. Діяльність політичних партій серед моряків торговельного флоту Азово-Чорноморського басейну на початку XX ст. // Наукові праці історичного факультету Запорізького державного університету. – Запоріжжя: Просвіта, 2003. – Вип.XVI. – С.125-136.
595. Шляхов О.Б. Профспілковий рух серед моряків торговельного флоту Півдня України в 1905-1907 рр. // Південний архів: Зб. наук. праць. Історичні науки. – Херсон: Вид-во ХДУ, 2003. – Вип.13. – С.61-68.
596. Шляхов О.Б. Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейна у соціально-економічних та суспільно-політичних процесах кінця XIX - початку XX ст.: джерельна база проблематики // Історіографічні та джерелознавчі проблеми істо-

- рії України. Історіографія та джерелознавство в часовому вимірі: Міжвузівський зб. наук. праць. – Д.: Вид-во ДНУ, 2003. – С.171-179.
597. Шляхов О.Б. Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну: 90-ті рр. ХІХ ст. – 1914 р.: Монографія. – Д.: Вид-во Дніпропетр. ун-ту, 2003. – 366 с.
598. Шляхов О.Б. Судновласники і моряки Півдня України в модернізаційних процесах кінця ХІХ – початку ХХ ст. (історіографія проблеми) // Вісник Дніпропетровського університету: Історія і археологія. – Д., 2003. – Вип.11. – С.175-183.
599. Шляхов О.Б. Політика царизму з робітничого питання в морському транспорті Азово-Чорноморського басейну на початку ХХ ст. // Наукові праці історичного факультету Запорізького державного університету. – Запоріжжя: Просвіта, 2004. – Вип. ХVІІІ. – С.62-69.
600. Шляхов О.Б. Соціальний конфлікт у торговельному флоті Півдня України на початку ХХ ст. // Бористен. – 2004. – №9 (159). – С.26-27.
601. Шляхов О.Б. Менталітет та соціальна поведінка моряків-робітників торговельного флоту Азово-Чорноморського басейну наприкінці ХІХ - на початку ХХ ст. // Наддніпрянська Україна: історичні процеси, події, постаті: Зб. наук.пр. / Ред.кол.: С.І.Світленко (відп. ред.) та ін. – Д.: Вид-во Дніпропетр. ун-ту, 2001. – С.96-106.
602. Шморгун П.М. Більшовики України в період реакції (1907-1910 рр.). – К.: Вища школа, 1978. – 199 с.
603. Шморгун П.М. В.І. Ленін і більшовицькі організації України. – К.: Вища школа. Вид-во при Київ. ун-ті, 1979. – 304 с.
604. Шгеренштейн Я.М. У истоков революционных традиций (Из истории одесского порта) // Одесский государственный университет. Труды. Серия исторических наук / Отв. ред. доц. С.М. Ковбасюк. – К.: Гос. ун-т, 1954. – Т.144. – Вып. 4. – С.73-89.
605. Эфенди-Заде Д.М. Русский морской торговый флот на рубеже ХІХ-ХХ вв. // Исторические записки. – М.: Наука, 1980. – Т.105. – С.255-272.
606. Яковенко И. Россия, которую мы не теряли // Родина: Российский историко-публицистический журнал. – М., 1993. – №8-9. – С.176-178.

607. Языков Н. Путь «Моряка» // Моряк. – 1924. – №500. – 25 апр.
608. Blackwell W.L. The industrialization of Russia. An historical perspective. – N.Y., 1970. – 198 p.
609. Herlihy P. Odessa: A. History, 1794-1914. – Cambr., Mass.: Harvard up, 1986. – 411 p. ill.
610. Kochan L. Russia in revolution 1890-1918: reader in modern European history University of East Anglia.– New York: The New American Library, 1966.– XIII, 352 p.
611. Funken K. Die Ökonomischen Voraussetzungen der Oktoberrevolution: Zur Entwicklung des Kapitalismus in Russland. – Frankfurt a/M, Zürich, 1976. – 372 s.