

ПОЛІТИКА ЦАРИЗМУ З РОБІТНИЧОГО ПИТАННЯ В МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ АЗОВО-ЧОРНОМОРСЬКОГО БАСЕЙНУ НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

Наприкінці XIX – на початку ХХ ст. українські землі в складі Російської імперії переживали стрімкий перехід від традиційного до індустріального суспільства. Відбувалося становлення соціальної структури, характерної для буржуазного ладу. Зрештою, як підкреслював відомий український історик О.Оглоблин, капіталістичний розвиток і був “головним чинником перетворення українських земель в єдиний національно-територіальний масив України” [1.-С.49]. Вивчення особливостей цього розвитку, зокрема течії соціально-економічного життя, взаємовідносин уряду та основних класів на початку ХХ ст. не втрачає актуальності й зараз. Практика минулого яскраво продемонструвала – нехтування чи нерозуміння соціальних проблем або ж невміння їх вчасно вирішувати згубно позначається на долі цілого суспільства.

Зокрема заслуговують на увагу політика, яку самодержавство проводило в той час з робітничого питання в морському транспорті Півдня України, спроби царизму певним чином налагодити відносини між працею та капіталом. Зауважимо, ця тематика ще не має спеціального дослідження в історичній літературі. В працях В.Я. Канеля, Л. Вардзелова, Л.М. Іванова висвітлювалися лише окремі її аспекти [2; 3; 4]. Отже, спробуємо заповнити цю прогалину.

Треба відзначити, що царський уряд, побоюючись виникнення заворушень серед команд комерційного флоту, розгортання страйкового руху на торговельних суднах, а також усвідомлюючи необхідність поліпшення професійного складу судноробітників, намагався, на свій лад, розв’язати ці питання. 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 (МТіПр). Так, на початку ХХ ст. в доповіді царю головноуправляючий торговельним мореплавством та портами імперії великий князь Олександр Михайлович зазначав, що “умови побуту (моряків. – О.Ш.) в значному ступені справляють вплив на контингент осіб, що присвятили себе морехідному промислу, цілком відбиваються на складі екіпажів” [5.-С.60]. Звідси він робив висновок стосовно необхідності їх покращення, наголошуючи, що “чинні постанови морського права, розсіяні в різних частинах Зведення законів, застаріли і не задовольняють потреби нашого часу”. Заходи, які могли б вирішити вищезгадане питання, він вбачав в організації морських будинків та морських контор, створенні пенсійної каси для команд, а також запровадженні обов’язкової реєстрації моряків.

Водночас, стоячи на позиціях лібералізму, член імператорського дому відкидав можливість диктату органів влади в питаннях взаємостосунків підприємців і судноробітників. “Впроваджуючи упорядкування в умови морехідного промислу, необхідно щоразу остерігатися, щоб зайвою опікою та регламентацією не вбити духу заповзятливості та самодіяльності, на яких тримається успіх будь-якої живої справи, а в особливості торговельно-промислової і, зокрема, розвиток мореплавства”, – цілком слушно підкреслював керівник морського відомства [5.-С.185].

Пізніше подібної позиції дотримувалися і міністри торгівлі і промисловості Російської імперії В.І. Тимірязєв та С.І. Тимашов, які вважали, що суто репресивними заходами послабити протистояння між працею та капіталом було неможливо. Зокрема в пояснювальній записці МТіПр до низки запропонованих ним на початку ХХ ст. законопроектів з робітничого питання зазначалося, що негативне ставлення влади до спроб об’єднання робітників і в особливості до страйків часто-густо “відбирало у підприємців спонуку йти назустріч 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...”. Але з боку чиновників МТіПр у вирішенні зазначеного 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.І. Карницького організували спеціальну редакційну комісію. Протягом трьох років вона розглядала проекти можливих законів.

Зауважимо, що спочатку на перший план вийшло питання щодо можливого утворення в морському транспорті пенсійної каси. Так, часопис Імператорського товариства для сприяння російському торговельному мореплаванню підкреслював, що для покращення складу суднових команд треба “забезпечити осіб, які присвятили себе мореплаванню, та їхні родини на випадок старості, втрати ними працездатності або смерті” [6.-С.19].

Необхідно згадати, що проект пенсійної каси для працівників 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 із 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 винятком випадків втрати працездатності або смерті”. Проект передбачав запровадження подібних кас тільки для команд великих пароплавів, тоннажем не менше 100 рег.т. [6.-С.20].

У лютому 1901 р. законопроект розглянула Рада в справах торговельного мореплавання під головуванням великого князя Олександра Михайловича. Отримавши в цілому підтримку з боку членів Ради, проект закону перейшов на розгляд Імператорського товариства судноплавання. Однак останнє вдалося до його обговорення лише в січні 1902 р. Зокрема, до законопроекту було зроблено суттєві доповнення. Передбачалося поширити обов’язкову дію пенсійних кас на всі судна розміром більше 20 рег.т. Внески підприємців пропонувалося встановити в розмірі 1/2 від суми внесків учасників кас. До того ж, якщо йшлося про пенсійне забезпечення машинних команд пароплавів, внески власника повинні були складати не менше як 2/3 [6.-С.22].

На початку 1902 р. проект закону знов повернули на розгляд у Раду торговельного мореплавання. 26 березня його в черговий раз обговорювали на засіданні Ради під головуванням товариша міністра фінансів В.І. Ковалевського [7]. 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, Руського товариства пароплавання і торгівлі (РТПіТ), наголошували, що подібні заклади в них уже існують у вигляді ощадно-допоміжних кас, а тому і взагалі в цій площині більш нічого робити не треба*.

Отже, в результаті другого обговорення на засіданні Ради, вирішено створити комісію, яка б ще раз вивчила означену проблему. Наслідком роботи комісії було рішення, яке цілком задовольнило судновласників, про те, що вищезгадані ощадно-допоміжні каси були спроможні 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” [5.-С.23]. Але навіть думка “височайшої” особи не вплинула на членів Ради, які були тісно пов’язані зі справами підприємництва в морському транспорті і, відповідно, вкрай зацікавлені в розмірах прибутків судноплавних товариств.

*Членами останніх, головним чином, були представники суднової адміністрації.

Фактично 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” [8.-С.1].

Зокрема, до можливих обов’язків морських контор проект відносив: “реєстрацію моряків, видачу морехідних книжок, складання суднової ролі та договору, перевірку розрахунку з винагородження службовців на судах”. 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. Відкривати морські контори мали б право 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 згідно з проектом моряки, які бажали влаштуватися на службу на комерційні судна тоннажем більше 20 рег.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. В розрахунковій книжці пропонувалося вказувати 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 в ній, окрім чиновників різних відомств та керівників найбільших судноплавних підприємств, брали представники спілок моряків торговельного флоту, в тому числі і делегати від команд Азово-Чорноморського басейну – члени РСДРП, меншовики М. Адамович та О. Яковлев. Як згодом писав у своїх 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” [9.-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 винятковим правом професійних товариств і спілок моряків, а також, щоб завідування конторами було доручено особам, обраним загальними зборами моряків даного морського басейну” [10.-Ф.95.-Оп.18.-Спр.177.-Арк.68зв.]. Але 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. Прибічники нового закону доводили, що торговельний флот майже не мав у своєму розпорядженні кадрів постійних працівників, а тому його треба було очистити від “бродячого елементу”, ліквідувати “ті недоліки пароплавного побуту та матеріального становища, які неодноразово призводили до заворушень і страйків” [10.-Ф.95.-Оп.18.-Спр.177.-Арк.35]. Саме ці питання, на думку представників МТіПр, покликані були розв’язати морські контори, а також обов’язкова реєстрація судноробітників.

Слід згадати, що проти найважливіших положень законопроекту на цьому засіданні активно виступили представники пароплавних фірм “Кавказ і Меркурій” та Російського транспортного та страхового товариства, а також судновласник П. Регір. Особливе роздратування 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 запровадження реєстрації моряків

“приведе до спеціалізації морської праці..., тобто розподілить суднові 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*”? (виділено нами. – О.Ш.) [10.-Ф.95.-Оп.18.-Спр.177.-Арк.34зв.]. Крім того, згадані члени Ради, 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 справжні мотиви судовласників – побоювання втратити монопольне право розпоряджатися на ринку праці судноробітників, диктувати останнім умови найму на пароплави. До речі, це добре усвідомлювали і члени вищезгаданої наради, які звернули увагу на той факт, що відсутність у торговельному флоті “кадрів постійних працівників зараз корисне лише судовласникам, які вузько дивляться на свої особисті вигоди” [10.-Ф.95.-Оп.18.-Спр.177.-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, судовласниками і неодноразово доопрацьовувався. Лише в квітні 1909 р. законопроект в остаточному вигляді схвалила Рада міністрів імперії.

Згідно з ним – в усіх портових містах засновувалися урядові морські контори, завданням яких стала реєстрація наймання і звільнення службовців і робітників з пароплавів. Контори повинні були визначати договірні умови, причини звільнення, вести “послужний список найманої праці в торговельному флоті” [11]. 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 “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 у 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 зазнав у Думі нищівної критики. Зокрема, депутат С.П. 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” [10.-Ф.95.-Оп.18.-Спр.177.-Арк.295-296]. Але основний доповідач із запропонованого закону А.М. Прозоров на черговому засіданні думської комісії 13 січня 1912 р. у цілому схвалив проект, пропонуючи прийняти його з окремими доповненнями та зауваженнями. Пізніше, в травні 1912 р., 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.

Після скликання в жовтні 1912 р. нової, IV Державної думи, багатостраждальний законопроект було знову відправлено на розгляд комісії у справах торгівлі і промисловості [12.-С.575]. Зрештою, до його обговорення згадана комісія спромоглася перейти лише через рік. Це сталося 31 жовтня 1913 р. [10.-Ф.95.-Оп.18.-Спр.177.-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 кампанії, яку розгорнули судовласники з приводу можливого прийняття нормативного акта про морські контори. Так, проти запровадження обов’язкової реєстрації моряків комерційного флоту активно виступила Рада з’їздів судовласників імперії, яка засідала в Петербурзі у 1913 р. Остання, вважаючи, що закон «є передчасним для Росії», що морські контори можуть “перетворитися на центри, які

організують страйковий рух”, висловилися на всяк випадок за “принцип факультативності” при його здійсненні [8.-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.П. Єрмакова спеціальну комісію. Остання одним з головних недоліків закону вважала саме те, що тепер “аматор буде позбавлений права вибору і зобов'язаний приймати працівників 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” [13.-С.25].

Зауважимо, що 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 покращення їхнього матеріального становища”, а тому й не має особливого значення [3.-С.111]. Проте коли МТіПр запропонувало одеському біржовому комітету надати свої пропозиції щодо можливих заходів з метою покращення побуту моряків, останній так і не знайшов можливості це зробити. Єдине, на що спромоглися члени комітету, це було прийняття рішення щодо організації взимку лекції для матросів з окремих питань морської справи [14.-С.164].

Зауважимо, що подібні дії з боку підприємців стосовно прийняття небажаних 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 В.І. Тимірязєв підкреслював у своїй доповіді в Державній Раді імперії, що відмовка стосовно бажаності запровадження загального, більш досконалого закону “призведе в сутності до повної зупинки законодавчої творчості в цій галузі” [15.-С.410]. Це власне і сталося із законопроектом про морські контори.

Водночас на порядок денний 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. Пізніше загальний з'їзд судновласників імперії, який відбувся в лютому 1913 р. в Петербурзі, вже відкрито наголосив, що нові страхові закони не можна застосувати до пароплавних підприємств, у тому числі ті норми, які ними передбачені щодо “забезпечення робітників медичною допомогою” [16.-С.13].

Така позиція, зрештою, викликала невдоволення не тільки пересічних моряків, але й найбільш далекоглядних підприємців. Так, відомий промисловець М.С. Авдаков з цього приводу зазначав: “Для мене незрозуміле виключення звідси (з законопроекту про страхування робітників. – О.Ш.) пароплавних підприємств, як, наприклад, на Чорному та Азовському морях, де відносини між робітниками і підприємцями не тільки не врегульовані, але й страшенно загострені” [17.-С.167]. А вже напередодні Першої світової війни часопис “Русское судоходство” констатував, що “судноробітники зовсім забуті законодавцем. Застосування страхових законів у цій галузі праці знаходиться на точці замерзання” [18.-С.10].

Водночас треба звернути увагу на поліцейсько-опікувальні заходи царизму в комерційному флоті на початку ХХ ст. Слід підкреслити, що “підклучальні” тенденції виникали на ґрунті генезису капіталістичних відносин в імперії саме в тих умовах, коли самодержавство внаслідок низки причин не в змозі було провадити послідовну буржуазно-ліберальну політику.

Певне ідеологічне обґрунтування таких дій можна знайти в праці царського чиновника В.П. Літвінова-Фалинського, виданій в 1900 р. В ній зазначалося, що в Росії не могло бути і мови про боротьбу між фабрикантами та робітниками в західноєвропейському дусі через збереження останніми зв'язку з землею. А звідси автор робив висновок щодо надкласовості всієї політики царизму в цьому питанні, наголошував, що уряд повинен був відігравати роль безстороннього регулятора соціальних відносин [19].

Отже, не відмовляючись від заходів репресивного порядку, уряд у той же час вдавався до спроб поширити систему адміністративного “підкування” на робітників. Намагаючись заспокоїти моряків, органи влади портових міст Азово-Чорноморського басейну неодноразово на свій розсуд намагалися розв'язувати питання, які торкалися становища судових команд, втручаючись в їхні 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 наголошував, що “у випадку суперечки між судновласниками або корабельниками та особами судової команди, сторонам, за взаємною згодою, надається право звертатися до начальника порту, який постановляє з таких справ остаточне рішення” [10.-Ф.95.-Оп.18.-Спр.1055.-Арк.9зв.]. У зв'язку з цим, 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 їх і роботодавців до взаємних поступок і взагалі вживати заходи для примирення сторін [10.-Ф.95.-Оп.18.-Спр.1055.-Арк.10].

Певну роль третейського судді або навіть захисника пересічних моряків торговельного флоту від сваволі підприємців неодноразово намагалися зіграти і органи поліції та місцевої влади міст Чорноморського узбережжя. Так, у 1903 р. під час страйку судноробітників начальник одеського порту на нараді з представниками пароплавних товариств наполегливо пропонував останнім задовольнити вимоги моряків [10.-Ф.95.-Оп.18.-Спр.1583.-Арк.24]. Такої ж позиції дотримувався і градоначальник Одеси генерал Арсен'єв. 14 липня 1903 р. він звернувся до міністра внутрішніх справ, зазначивши, що “окрім заходів охорони та протидії агітації”, було бажано, щоб пароплавні товариства розглянули запропоновані моряками вимоги, деякі з яких, на його думку, “заслужували на увагу” [20.-С.91].

У подальшому одеське градоначальство вкрай турбували заходи РТПіТ, 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, “загрожувало спокою та нормальному стану справ в одеському порту” [10.-Ф.95.-Оп.6.-Спр.209.-Арк.25]. В результаті останній 27 лютого 1909 р. дав згоду провести в місті нараду моряків (присутніми були більше 500 осіб), де обговорювалися питання, які торкалися покращення їхнього побуту. Зокрема, про зменшення робочих годин, про неприпустимість скорочення чисельності команд і заробітної плати.

Резолюцію цих зборів виборні моряки вручили градоначальнику, який, за повідомленням місцевої преси, делегацію “прийняв ласкаво” [21]. У 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 І.М. Толмачов умовляв судноробітників терпляче чекати вирішення їхніх проблем “нагорі”, 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”.

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 набити зайвий карбованець на горбу робітників, одночасно визискуючи з відправників ту ж платню за навантаження та розвантаження, яку ні на копійку не зменшили” [22.-С.115]. Водночас 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”.

Таким чином, дворянсько-поміщицьким колам Російської імперії були притаманні 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-опікувальному 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.

Узагальнюючи вищезгадане, можна дійти висновку, що певні кола царської бюрократії, зокрема, чиновники МТіПр на початку ХХ ст. висували проекти, 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.

Отже, політика царизму з робітничого питання в морському транспорті зазнала невдачі. Її непослідовність, постійні хитання проміж бажанням фактично законсервувати докапіталістичні елементи в стосунках із судноробітниками та, з іншого боку, намагання здійснити певну програму буржуазних реформ у торговельному мореплаванні призвели до цілковито негативних результатів. Зрештою, це обумовило виникнення гострого соціального конфлікту в комерційному флоті Півдня України.

Подальші напрямки дослідження теми пов’язані з докладним вивченням ставлення буржуазії до політики царизму з робітничого питання в морському транспорті.

Джерела та література

1. Оглоблин О. Студії з історії України: Статті і джерельні матеріали / Ред. Л. Винар. – К.; Нью-Йорк; Торонто, 1995.
2. Канель В.Я. Судорабочие и судовладельцы. – М., 1906.
3. Вардзелов Л. К вопросу об организации моряков торгового флота // Русское судоходство. – 1911. – № 10.
4. Иванов Л.М. Борьба моряков торгового флота Одессы в 1905-1906 гг. // Ученые записки Моск. гос. ун-та. – М., 1954.
5. Всеподданнейший отчет главноуправляющего торговым мореплаванием и портами за 1903 и 1904 гг. – СПб., 1904.
6. Известия Общества для содействия русскому торговому мореходству. – 1906. – Вып. LXIII.
7. Сильванский Е.И. К вопросу о пенсионной кассе для служащих в торговом флоте // Черноморский портовый вестник. – 1907.
8. К законопроекту о регистрации моряков торгового флота и Морских конторах. – СПб., 1913.
9. Яковлев А.Д. Борьба за “Регистрацию”. – М., 1929.
10. Російський державний історичний архів (м. Санкт-Петербург).
11. Труженики моря // Пролетарская Правда. – 1914. – № 20. – 3 січня.
12. Государственная дума. Стенографический отчет. Сессия первая. – СПб., 1913. – Ч. I.
13. Деятельность Комитета съездов судовладельцев Черноморско-Азовского района со времени III-го очередного съезда. – Одесса, 1915.
14. Русское судоходство. – 1905. – № 6.
15. Кризис самодержавия в России. 1895-1917 / Отв ред. В.С. Дякин. – Л., 1984.
16. Труды общего съезда судовладельцев в С.-Петербурге. 27 февраля – 4 марта 1913. – СПб., 1913.
17. Государственная дума. Стенографический отчет. Сессия пятая. – СПб., 1911. – Ч. I.
18. Русское судоходство. – 1913. – № 11.
19. Литвинов-Фалинский В.П. Фабричное законодательство и фабричная инспекция в России. – СПб., 1900.
20. Всеобщая стачка на юге России: Сб. документов. – М., 1938.
21. Одесский листок. – 1909. – № 49. – 1 березня.
22. Переписка и другие документы правых (1911-1913) // Вопросы истории. – 1999. – № 10.

SUMMARY

The article deals with the general situation in the commercial fleet of the Black Sea basin and the tsarist government's course of liberal reforms in this sphere.

С.П. Донченко

ПРОГРАМИ ПОЛІТИЧНИХ ПАРТІЙ ПРО РОБІТНИЧЕ ПИТАННЯ ТА ЕКОНОМІЧНІ РЕФОРМИ (початок XX століття)

Сьогодні в Україні діє значна кількість політичних партій різного спрямування зі своїми економічними вимогами. Проблема економічного розвитку завжди турбувала політиків, вона є актуальною і сьогодні. Але сучасне життя не може обійтися без попереднього досвіду.

В історичній науці завжди приділялося багато уваги дослідженню робітничого питання та економічних реформ початку XX ст., але чомусь воно здебільшого розглядалося відокремлено від розвитку промисловості. Історії розвитку і вирішення робітничого питання торкалися в своїх роботах такі дослідники, як А. Іскандеров, Ю. Кір'янов, І. Кисельов, В. Комін, Б. Кругляк, В. Крутіков, М. Рубач, В. Солдатенко, Є. Черменський, В. Шелохаєв, Л. Шепель та ін. Але не було зроблено порівняльного аналізу вимог політичних партій щодо шляхів вирішення цього питання.

У даній статті зроблена спроба поглянути на перспективи вирішення проблеми в програмах політичних партій України початку XX ст.

Як відомо, на початку XX ст., незважаючи на стрімкий розвиток промисловості, Україна залишалась переважно сільськогосподарським регіоном. Розвиток гірничовидобувної та металургійної промисловості викликав значний приплив населення з центральних районів Росії, перш за все, у Донецько-Криворізький регіон. Внаслідок цього в деяких містах Катеринославської, Херсонської і Київської губерній помітно переважало російськомовне населення. Окрім того, майже вся Україна, за винятком Харківської губернії, належала до так званої смуги єврейської осілости. Досить значна частина середньої та дрібної буржуазії, ремісників та пролетарів була єврейського походження. І якщо питома вага єврейського населення в Україні становила 7,5%, то у містах ця цифра підвищувалась до 28% [1.-С.23]. Як і в Росії, в Україні робітничий клас вирізнявся не стільки своєю кількістю, скільки згуртованістю і концентрацією у промислових містах.

Тому одним з наболілих питань, яке вимагало законодавчого вирішення і потрапило до програм усіх політичних партій, було питання про стан робітничого класу. Безумовним було те, що тільки партії, які виражали інтереси пролетаріату, могли в своїх програмах передбачити всі вимоги робітників. Але ситуація в Росії була такою, що тільки сліпий не бачив необхідності змін у становищі робітничого класу. Так, київська газета "Слово" писала у 1907 р.: "Робочий день 17-18 часів, злиденна заробітна плата, гнилі харчі, штрафи ні за що, ні про що; лайка, бійка, хлів замість квартири, каліцтво біля машин – ось що чекало і чекає робітника..." [2].

Але незважаючи на таке становище робітничого класу, підхід до розв'язання його проблем вироблявся в залежності від власної користі тієї чи іншої групи населення. Так, київські монархісти в своїй програмі з робітничого питання записали про необхідність сприяти полегшенню праці й поліпшенню побуту робітників, можливість скорочення робочого дня, влаштування Російського Державного Промислового Банку з метою полегшення освіти робітників і створення промислових артілей, пропонували домагатись державного страхування робітників на випадок смерті, каліцтва, хвороби, старості; домагатись впорядкування умов праці й взаємних стосунків фабрикантів і робітників [3.-С.22].

Безумовно, найкраще розуміли необхідність перетворень в робітничому питанні самі робітники і капіталісти. Але шляхи і засоби вирішення у них були різні. Ось що писали октябристи у своїй відозві: "Робітниче питання є в теперішній час одним із найбільш гострих питань і має всі права на особливі турботи з боку Державної Думи. Однак воно не може бути