

БЛАГОСОСТОЯНИЕ И БЫТ МОРЯКОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

Зуев Андрей Вячеславович

Кандидат исторических наук, доцент, доцент,
Государственный университет морского и речного
флота имени адмирала С.О. Макарова
univerandrey@mail.ru

WELFARE AND LIFE OF THE MERCHANT FLEET SEAMEN OF THE RUSSIAN EMPIRE AT THE LATE XIX – BEGINNING OF THE XX CENTURIES

A. Zuev

Summary: In Russia, until the beginning of the 20th century, there were no special institutions under the direct control of the government whose direct task was to improve the living conditions of merchant marine sailors. On the initiative of Grand Duke Alexander Mikhailovich, a government department was created on November 7, 1902, to which the management of merchant shipping and coastal commercial ports was entrusted. Several bills were prepared aimed at improving the welfare and living conditions of sailors. However, such vital issues as the organization of savings and loan business, pension and insurance provision for sailors, wages, and working hours were not properly enshrined in law in pre-revolutionary Russia. Assistance to merchant marine sailors was provided only by mutual aid societies and unions organized in some large cities of the Russian Empire. Thanks to the action of such employee funds, members of ship crews had the opportunity to receive loans and were assigned pensions. However, due to their small number and insufficient funds, they could not seriously improve their situation.

Keywords: Directorate General of Merchant Shipping and Ports, merchant shipping, merchant marine, pensions, insurance, wages, loans, living conditions, welfare, contract.

Аннотация: В России до начала XX века не существовало, действовавших под непосредственным контролем правительства, специальных учреждений, прямой задачей которых было улучшение условий быта моряков торгового флота. По инициативе великого князя Александра Михайловича 7 ноября 1902 года было создано правительственное ведомство, которому было вверено заведование торговым мореплаванием и приморскими торговыми портами. Было подготовлено несколько законопроектов, направленных на улучшение благосостояния и условий быта моряков. Однако, такие жизненные вопросы как организация ссудо-сберегательного дела, пенсионное и страховое обеспечение моряков, размер зарплаты, рабочее время не получили должного законодательного закрепления в дореволюционной России. Помощь морякам торгового флота оказывали лишь общества и союзы взаимопомощи, организованные в некоторых крупных городах Российской империи. Благодаря действию касс служащих члены судовых экипажей имели возможность, получать ссуды, им назначались пенсии. Однако ввиду их малочисленности и недостаточности средств, они не могли серьезным образом улучшить их положение.

Ключевые слова: Главное управление торгового мореплавания и портов, торговое мореплавание, торговый флот, пенсии, страхование, заработная плата, ссуды, быт, благосостояние, договор.

В 30 – х годах XIX века российское правительство с целью пополнения судовых экипажей торгового флота надежным и приспособленным к делу составом служащих признало целесообразным организовать специальные матросские общества. В целях привлечения в названные общества или цехи возможно большего числа членов, им были дарованы весьма существенные льготы, в том числе, освобождение от рекрутского набора. Первоначально, от вступающих в цехи требовался выход из сельского общества, так как сами цехи причислялись к разряду городских обывателей. Однако, впоследствии при образовании таких учреждений в селениях городских крестьян, указанное ограничение не было на них распространено, и входящие в состав цехов лица сохраняли за собой право пользования землей [3, с. 3].

Цехи не оправдали возлагавших на них надежд. Особенно «не привились» они именно в южных губерниях, в которых ощущалось наиболее острая потребность в создании склонной к мореходству группы населения. В

городах названные учреждения сложились из «крайне разнородных элементов, чуждых морскому делу и привлеченных в цехи лишь дарованными льготами» [4, с. 8].

Лишь в Риге и Либаве цехи оказались учреждениями жизнеспособными. Связано это было с тем, что под влиянием благоприятных исторических и географических условий, в Прибалтийских губерниях мореходный промысел служил для местных жителей одним из главных заработков.

При этом, «условия быта, в значительной степени оказывая влияние на контингент лиц, посвятивших себя мореходному промыслу, всецело отражались на составе экипажей торговых судов, которые в большинстве случаев, особенно в южных морях, далеко не стоят на должной высоте» [2, с. 60].

Поступающие на торговые суда лица, не будучи заинтересованными ни особыми преимуществами, ни благопри-

ятными условиями своей службы, «не смотрят обыкновенно на нее, как на избранную специальность, а как на занятие временное, терпимое лишь до момента приискания более выгодного и обеспечивающего заработка» [4, с. 9].

Капитанам приходилось подбирать себе подчиненных не из числа моряков, имеющих определенное служебное прошлое, а среди массы простых рабочих, предлагающих свой труд, причем способность их к исполнению требующих подготовки и опыта обязанностей по судну не учитывалась [4, с. 9].

При таких условиях заключение договоров о найме и получение расчета без посредничества какого-либо авторитетного и ответственного лица или учреждения давало почву к произволу со стороны капитанов, которые пользовались неграмотностью или бедственным положением нанимающегося, легко понуждали последнего к подписанию условий на невыгодных условиях.

С другой стороны, встречались случаи, когда в состав судовой команды попадались лица, за которыми уже числились побег, пьянство и другие серьезные нарушения дисциплины, которые порой создавали «нежелательные осложнения», особенно во время нахождения торговых судов за границей. Вот лишь один показательный пример. Из донесения генерального консульства в Сирии в отдел торгового мореплавания 24 марта 1909 года № 160. Капитан парохода Северного общества «Отто Берг» Крышталеv отправил в Россию (Феодосию) из Джидды

своего старшего помощника Бернгарда на пароходе Добровольного флота «Херсон» вследствие пьянства, которая угрожала безопасности [9, д. 200, л. 1].

Чтобы обезопасить моряков от возможных злоупотреблений со стороны капитанов, каждому нанятому на судно стали выдавать расчетную книжку, в которой отмечалось условленное жалование, сделанные в счет его выдачи, награды, вознаграждение за сверхурочную работу и другие предусмотренные в договоре условия. Однако эта мера кардинально не решала проблему, в связи с «неграмотность и малоразвитость значительной части моряков» [11, с. 27]. (Рис. 1.)

Понимая необходимость решения этого вопроса, 7 ноября 1902 года при учреждении Главного управления торгового мореплавания и портов император Николай II в своем Высочайшем указе Правительствующему Сенату отметил: «всеми силами содействовать улучшению условий судопромышленности и быта моряков» [11, с. 20].

Особое внимание изначально уделялось вопросу заключения договоров между судовладельцами и мореходцами и изысканию типа учреждения, которое могло бы принять посредничество по найму экипажа и отдельных лиц на торговые суда, разбор недоразумений и проч.

В Главном управлении торгового мореплавания и портов был составлен проект учреждения морских кон-

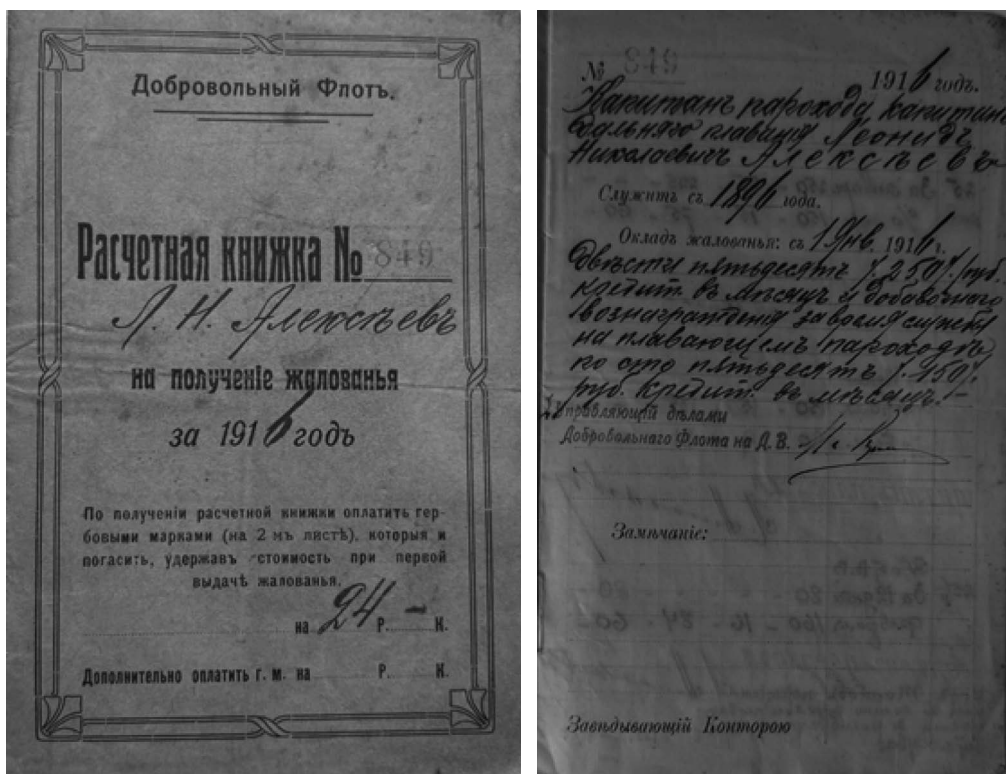


Рис. 1. Расчетная книжка на получение жалования за 1916 год N 849 капитана дальнего плавания Алексева Л.Н. [7].

тор, которые должны были бы быть учреждены «в каком-либо порте, где имеется портовое управление, функции контор, возлагались на упомянутые управления».

Морские конторы должны были бы служить для улучшения быта профессиональных моряков. Их главной целью должна была стать – «посредничество между двумя часто враждующими сторонами: судовладельцами и экипажами этих судов, а потому он должен иметь вполне нейтральную организацию». Зарегистрировав, при помощи «морских контор», всех моряков-профессионалов, планировалось приступить к созданию обеспеченного «морского сословия». Необходимо было материально заинтересовать тех, кто желал бы вступить в это сословие, т. е. обеспечить их пенсиями, которые бы оказывали бы «громадное влияние и на нравственность этого сословия, т. к. удаленный из него – будет лишаться пенсии».

Однако, при разработке указанного законопроекта, в 1906 году, особым совещанием под председательством сенатора Карницкого, в присутствии моряков торгового флота «от всех морей, эти представители ясно указали на недостатки законопроекта и на его неприемлемость» [4, с. 11]. Впоследствии законопроект был всесторонне рассмотрен всеми существующими обществами моряков, которые также нашли его неудовлетворительным с точки зрения интересов профессиональных моряков; присоединилось к этому мнению моряков и императорское общество судоходства. Законопроекту о морских конторах нельзя придавать особенного значения в смысле улучшения быта моряков, так как указанный законопроект не предусматривал «ни обеспечения моряков на старость, ни даже улучшения их материального и морального положения» [1, с. 117].

Не найдя серьезной поддержки у правительственных учреждений в вопросе улучшения своего быта, моряки торговых судов начали, организовывать общества и союзы [8, с. 420].

Одно из первых обществ было организовано в Риге – «шкиперов дальнего плавания». Затем, в 1902 году в Баку были созданы общества «каспийских судоводителей» и «судовых механиков». Далее в 1904 году в Одессе – «общество взаимопомощи моряков торгового флота». После же 1905 года были основаны следующие общества: в Санкт-Петербурге – «союз моряков русского торгового флота», в Одессе – «профессиональное общество моряков торгового флота Черного и Азовского морей и их притоков» и «общество взаимопомощи механиков и их помощников Черного и Азовского морей»; в Баку – «союз каспийских моряков и лиц причастных, к морскому судоходству»; в Ростове на Дону – «общество моряков торгового флота»; в Астрахани – «общество волго-каспийских судоводителей» и «общество механиков и их помощников»; в Либаве – «общество шкиперов

торгового флота»; в Архангельске – «общество моряков торгового флота Русского Севера»; в Керчи – «общество моряков торгового флота»; во Владивостоке – «общество моряков» и в Санкт-Петербурге – «общество моряков торгового флота» [4, с. 11].

Таким сплочением в группы моряки хотели самостоятельно поднять уровень «своих материальных и нравственных прав и улучшить свое положение, но все эти 16 обществ постигла самая плачевная участь» [4, с. 11].

К 1 января 1911 года за неимением средств к существованию многие из них были закрыты и продолжало существовать только 8 обществ: 1) Рижское общество шкиперов дальнего плавания; 2) Владивостокское морское общество; 3) Одесское общество взаимопомощи; 4) Ростовское общество моряков торгового флота; 5) Санкт-Петербургское общество моряков торгового флота; 6) Бакинское общество механиков; 7) Архангельское общество моряков торгового флота и 8) Бакинское общество каспийских судоводителей. Последние два «почти бездействуют, да и деятельность остальных также малопродуктивна, что вполне понятно, т. к. все названные общества не получали никакой поддержки извне» [1, с. 117].

Тем не менее, некоторые из них продолжали оказывать помощь морякам торгового флота. Так созданное в октябре 1904 года Одесское общество взаимопомощи моряков торгового флота, кроме прямых задач согласно утвержденному уставу, вело обширную деятельность, «связанную с облегчением как морякам, имеющим дипломы на соответственные своей специальности звания, так и лицам, принадлежащим к прежней своей службе к составу судовых команд, получать должности на судах торгового флота» [10, д. 1103, л. 243]. Членов общества на 1 июня 1914 год составило 310 человек. За 1913 год деятельности общества получили должности и места через его посредничество из лиц судовой администрации: судоводителей 22 и судовых механиков – 30 человек, из лиц судовых команд: палубной 166 и машинной 146 человек соответственно [10, д. 1103, л. 261].

Что касается пароходных обществ, то во многих из них создавались так называемые кассы служащих. Целью организации таких касс являлась материальная поддержка служащих в обществе. Благодаря действию таких касс, «члены судовых экипажей имели возможность, получать ссуды, им назначались пенсии» [4, с. 12]. В этом случае, при службе моряков в таком пароходном обществе, проблемы найма членов судового экипажа, могли стоять не так остро. (Рис. 2.)

В пароходных обществах предпринимались попытки страхования моряков на случай потери трудоспособности или смерти. Такая практика существовала в некоторых крупных пароходных обществах [5, с. 67].

Добровольный Флотъ.
Сберегательно-Вспомогательная Касса.

Выписка
с 18-го декабря 1917 года
№ 74
1919 года

ВЫПИСЬ ИЗЪ ЛИЧНАГО СЧЕТА УЧАСТНИКА КАССЫ
г. Алексеева Л.Н.
на 31-е Декабря 1917 года.

НАЗВАНИЕ СЧЕТОВЪ.	За время участия въ кассу до 31-го декабря 1916 года.	За отчетный 1917 годъ.	Всего
I. По Сберегательному фонду:			
10%, вычеты изъ содержания и награды	11.426-88	732-82	12.159-70
1%, прибыли и случайныя поступления	-	603-93	603-93
Итого			12.763-63
II. По Вспомогательному фонду:			
1%, приплаты отъ Добровольнаго Флота	2.446-78	187-75	2.634-53
1%, прибыли и случайныя поступления	-	1.016-43	1.016-43
Итого			3.650-96

Субдвѣдущий Дѣлаши Кассы
Александръ Михайловичъ 7-го ноября 1902 года

Рис. 2. Добровольный флот. Сберегательно-вспомогательная касса. Выписка из личного счета участника кассы г. Алексеева Л.Н. [6].

В начале 1917 года был разработан проект закона о страховании от несчастных случаев экипажей морских торговых судов, который отличался достаточно высокой степенью проработанности и защищал интересы не только моряков торгового флота, но был составлен «с намерением подчинить действию закона не только суда, занятые транспортом для целей торговли, но и суда, занятые рыболовным промыслом» [10, д. 189 а, л. 8].

На законодательном уровне этот вопрос так и не был решен.

В действовавшем Уставе торговом содержалось всего лишь две статьи, определяющие обязанность судовладельца к лицу из состава судового экипажа в случае заболевания означенного лица, притом такого заболевания, которое не является следствием несчастного случая (ст. 288 и 290 Устава торгового) [10, д. 188, л. 1].

Заработная плата моряка была невысокой. Матрос в среднем получал от 12 до 18 рублей в месяц, рулевой от

15 до 25 рублей, а боцман от 20 до 35 рублей. При этом матрос на парусном судне, в отличии, от простого чернорабочего, не имеет «из семи дней один в собственном распоряжении, а также высокочественных и праздничных. Будние и праздничные дни все одинаковы, день по труду одинаково с ночью, а ночью иногда приходится работать больше, чем днем» [6, с. 198].

О присутствии на судах такой роскоши, как «командные ванны», где люди могли бы сами мыться или хоть вымыть свое белье, нечего и говорить. Даже «первоклассные наши суда, как суда Добровольного флота – не все имели бани несмотря на то, что они перевозили массу пассажиров и эмигрантов» [6, с. 198].

Таким образом, по инициативе великого князя Александра Михайловича 7 ноября 1902 года было создано правительственное ведомство, которому было вверено заведование торговым мореплаванием и приморскими торговыми портами. Было подготовлено несколько законопроектов, направленных на улучшение благососто-

яния и условий быта моряков. Такие жизненные вопросы как организация ссудо-сберегательного дела, пенсионное и страховое обеспечение моряков, размер зарплаты, рабочее время не получили должного законодательного закрепления в дореволюционной России. Помощь морякам торгового флота оказывали лишь общества и союзы

взаимопомощи, организованные в некоторых крупных городах Российской империи. Благодаря действию касс служащих члены судовых экипажей имели возможность, получать ссуды, им назначались пенсии. Однако ввиду их малочисленности и недостаточности средств, они не могли серьезным образом улучшить их положение.

ЛИТЕРАТУРА

1. Вардзелов Л.К. вопросу о положении моряков торгового флота // Ежемесячный журнал императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб. Ковенский пер 17. Типография Усманова. Вознесенский пр.47. 1911. № 1 (345). – С. 117–121.
2. Всеподданнейший отчет главноуправляющего торговым мореплаванием и портами за 1903 и 1904 гг.// Разработка статистики торгового флота. СПб. 1904. - 187 с.
3. Высочайше утвержденное Особое совещание для составления проекта уложения о торговом мореплавлении. О регистрации и о мерах по упорядочению найма и расчета судовых команд. Государственная типография. СПб. 1905. 27 с.
4. Зуев А.В. Некоторые особенности найма судовых экипажей морских торговых судов Российской империи (вторая половина XIX – начало XX веков) / А.В. Зуев // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. – 2013. – № 156. – С. 7–13. – EDN QCPPCJ.
5. Зуев А.В. Страхование моряков морского торгового флота российской империи (вторая половина XIX – начало XX века) / А.В. Зуев // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2013. – № 2–1(28). – С. 66–69. – EDN RNCMEB.
6. К. Об улучшении быта наших моряков. Море и его жизнь. Еженедельный научно-литературный журнал. СПб, В.О., 4 линия 17.–1905. –№ 10. – С. 197–200.
7. Личный архив Зуева А.В.
8. Общество взаимопомощи служащих коммерческих судов. Море и его жизнь. Еженедельный научно-литературный журнал. СПб, Редакция, В.О. 14 линия, дом 5.–1903. – № 5. С. – 420.
9. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 95. Оп. 14.
10. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 95. Оп. 18.
11. Чернышев В.П. Рабочий вопрос в торговом мореплавлении и регистрация моряков торгового флота // Ежемесячный журнал общества судоходства «Русское судоходство». Адрес редакции: Петроград. Невский пр. 92. 1915. № 4 (апрель). С.20. с.20-30.

© Зуев Андрей Вячеславович (univerandrey@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»