
ИСТОРИЯ

А. В. Зувев

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ НАЙМА СУДОВЫХ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ СУДОВ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (вторая половина XIX — начало XX веков)

Статья раскрывает некоторые особенности найма судовых экипажей морских торговых судов Российской империи. Основное внимание в работе автор акцентирует на деятельности матросских цехов, союзов и обществ взаимопомощи моряков.

Ключевые слова: матросский цех, экипаж судна, капитан; торговый флот, судовладелец.

A. Zuev

Some Peculiarities of Employment of Crews of Sea Commercial Vessels of the Russian Empire (the second half of the XIX — beginning of XX centuries)

The article reveals some peculiarities of employment of crews of sea commercial vessels of the Russian Empire. The main focus of the article is on the activities of sailors' guilds, unions and societies.

Keywords: sailor's shop, crew, captain, merchant fleet, ship-owner.

Без горячей любви к морскому делу, без твердого характера и без готовности встретиться и бороться грудью с грудью не только с бурями, но и с дурными людьми и с безысходной нуждой — лучше не начинать морской службы.

Д. Лухманов

Проблема пополнения судовых экипажей торгового флота надежным и приспособленным к делу составом служащих существовала еще в первой половине XIX века. В 30-х годах правительство с целью решения этого вопроса признало целесообразным разрешить ее путем организации специальных матросских обществ. В целях привлечения в названные общества или цехи возможно большего числа членов, им были да-

рованы весьма существенные льготы по отбыванию повинностей, в том числе освобождение от рекрутского набора. Однако цехи не оправдали возложенных на них надежд. Особенно не привились они именно в южных губерниях, в которых ощущалась наиболее острая потребность в создании склонной к мореходству группы населения. В городах названные учреждения сложились из крайне разнородных элементов, чу-

ждых морскому делу и привлеченных в цехи лишь дарованными льготами.

Не выполнив своей задачи в исключительно благоприятное для развития время, цехи, после реформ императора Александра II и, главным образом, с введением всеобщей воинской повинности, утратили предоставленные им преимущества, и пришли в окончательный упадок. Лишь в Риге и Либаве цехи оказались учреждениями жизнеспособными и с некоторой пользой исполняли свое назначение. Связано это было с тем, что под влиянием благоприятных исторических и географических условий в Прибалтийских губерниях мореходный промысел служил для местных жителей одним из главнейших заработков. Важнейшую роль в данном случае сыграли издавна существовавшие в названных городах присяжные корабельные наемщики, или ватершауты, обязанности которых заключались в составлении договоров о найме между капитаном и командой, в приискании места на суда морякам, а также вообще в заботах о соблюдении интересов посвятивших себя морскому делу лиц. Согласно установившемуся обычаю, ватершауты избирались в старшины цеха и, сделавшись таковым путем их руководителями, они проявляли свою деятельность преимущественно по отношению к зарегистрированным у них лицам, т. е. к цеховым. Принимая во внимание, что капитаны, находясь в Риге или Либаве, избегали нанимать на суда людей и заключать с ними договоры без посредничества ватершаутов, принадлежность к цеху для всех моряков данного района сделалась как бы обязательной из опасения остаться без места и заработка. Однако при всем значении рижского и либавского цехов для мореходства в Балтийском море организация их покоилась на началах, не получивших законодательного определения, а равно основывалась, главным образом, только на добровольном согласии моряков подчиняться установившимся в силу обычая правилам [9, с. 4].

«У нас нет матросского цеха, нет кадра судовых служащих, который давал бы морю испытанных верных людей, в которых так нуждается каждое судно, предоставленное на волю морских случайностей» [4, с. 157].

При этом, конечно же, «условия быта, в значительной степени оказывая влияние на контингент лиц, посвятивших себя мореходному промыслу, всецело отражаются на составе экипажей торговых судов, которые в большинстве случаев, особенно в южных морях, далеко не стоят на должной высоте» [5, с. 60].

Поступающие на торговые суда лица, не будучи заинтересованными ни особыми преимуществами, ни благоприятными 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» [5, с. 60].

При этом договор найма капитана заключался лично судовладельцем или его представителем. Когда судовладельцем являлось акционерное общество или торговый дом, заключение договора через представителя было «неизбежно». Если судно принадлежало морскому сообществу, то для выбора капитана требовалось их общее согласие.

Что касается офицерского состава, то вот как описывает в автобиографичном рассказе свое трудоустройство на торговое судно российский моряк и писатель Д. Лухманов: «Явившись в главную контору «Срочного пароходства», я попросил передать свою визитную карточку помощнику управляющего пароходством и со страшным волнением стал ждать ответа. Через несколько минут меня пригласили в кабинет», в котором состоялся следующий разговор. «Почтеннейший джентльмен, пристально поглядев мне в глаза сказал, что единственная вакансия есть на паровой шхуне «Наместник», и то, собственно, там вакансия не помощника, а суперкарга, но я попрошу капитана, — кстати сказать, очень сурового че-

ловека, — разрешить вам, если он найдет это возможным, стоять офицерскую вахту. Таким образом, вы узнаете порядок службы в наших судах, а когда откроется вакансия второго помощника, я вас переведу. Жалование будете получать покуда пятьдесят рублей в месяц... Согласны вы на эти условия?... Нечего и говорить, что я был согласен и, поблагодарив прерывающимся голосом помощника управляющего, бросился не чувствуя под собой от радости ног...» [7, с. 109–111].

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 могла быть учтена.

Описание этого можно встретить и в мемуарной литературе. В частности Е. Замятин, русский писатель и участник рассматриваемых событий, в своей книге описывал это следующим образом: « У Святого Носа капитан Индрик набирал народ побойчее — идти в океан» [6, с. 92].

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 началах.

С другой стороны, встречались случаи, когда в состав судовой команды попадались лица, за которыми уже числились побег или другие серьезные нарушения дисциплины и которые порой создавали «нежелательные осложнения», особенно во время нахождения торговых судов за границей.

Таких примеров можно привести много. Вот один из них: «... по донесению генерального консула, российское судно «Адриатик», шедшее из Риги в Бордо 6 декабря

1883 года во время сильной бури потерпело аварию и вошло в бременский порт для исправления повреждений и расчета убытков. Согласно заявлению капитана с судна дезертировали штурман каботажного плавания Александр Голумберг и числящийся в запасе по Виндавскому уезду матрос Эрнст Страутман. Беглецы до сих пор не найдены. В случае задержания немедленно донести о сем до сведения департамента» [11, л. 15].

На общем собрании Императорского общества судоходства в сообщении члена общества Н. С. Гаврилова «О подготовке матросов торгового флота» отмечалось, что «черноморский, главным образом, флот поставлен в невозможные условия, за неимением источников комплектования своих экипажей низшими служащими, скольконибудь подготовленными к исполнению сложных обязанностей, требующих специального обучения». Команды эти комплектовались «разным портовым сбродом — элементами, может быть, и пригодными для несения судовой службы, но крайне ненадежными», приречным населением Херсонской губернии, совершенно не пригодным для дела, при всех высоких нравственных качествах, и военными моряками, неподготовленными для службы на торговых судах [10, с. 32].

Вместе с тем необходимо обратить внимание на многочисленные попытки изменения сложившейся ситуации. Так, к примеру, в Одессе пробовали реформировать матросскую службу. «Года три назад по инициативе одесского портового управления заведена была регистрация матросов, с выдачей им книжек и аттестатов, в которых отмечалась бы их испытанность, заносились серьезные проступки и упущения». Делалось это с той целью, «чтобы владделец судна знал, кого он берет себе: исправного ли служащего или пропойцу или буяна, и чтобы последних избегали бы брать на суда». Благодаря этим формулярам, судовладельцы делали выбор, и на суда действительно поступали только «исправные». Эта мера принесла пользу, но

она только наполовину помогла делу: все-таки судовые команды, за отсутствием цеха, сплошь и рядом комплектовались из простых чернорабочих» [4, с. 157]. Это произошло, в том числе, и потому, что «в одесском портовом управлении имелись поименные списки всех портовых чернорабочих, но таких же списков профессиональных моряков, плавающих на судах, приписанных к этому порту, — нет» [13, с. 1].

В качестве другого предложения для найма команды, разбора несогласий между судовладельцами или капитанами и командой «желательно установление в портах выборных должностей из старых капитанов». Проблема заключалась в том, что «очень часто мировые судьи, из-за незнания морской службы, оправдывают таких лиц, которые достойны сильного наказания, в большей же части случаев капитаны предпочитают не связываться с судом, а, рассчитав матроса, уходят в море». Разбирать же жалобы «капитанам портов крайне нежелательно, с одной стороны, потому, что у них и без этого дела много, с другой стороны, потому, что во многих случаях они не могут быть судьями» [2, с. 54].

Для решения этого вопроса в круг обязанностей учрежденного 7 ноября 1902 года Главного управления торгового мореплавания и портов стало входить «содействие всеми мерами улучшению условий быта моряков», к портовым управлениям был дан запрос, какие мероприятия могут быть целесообразными, чтобы сделать морскую службу более привлекательной. Особое внимание уделялось вопросу о заключении 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. По этому вопросу главным управлением собирались отзывы лиц, имеющих «ближайшее соприкосновение с мореходным промыслом» [3, с. 145].

После этого в главном управлении торгового мореплавания и портов был составлен проект учреждения морских контор, которые должны были бы быть учреждены «в каком-либо порте, где имеется портовое управление, функции контор возлагались на упомянутые управления» [1].

Проект базировался на следующих основаниях.

«Контингент особого морского сословия может образовываться:

- 1) из поступающих в него добровольно лиц, служащих в русском торговом флоте;
- 2) из прибрежных жителей, в том числе и казачьего населения, занимающихся рыболовством и мореходством;
- 3) свободной записью в сословие и
- 4) из морских поселений запасных нижних чинов флота на свободных участках прибрежной полосы» [1, с. 109].

«Морские конторы» должны были бы служить для улучшения быта профессиональных моряков. Их главной целью должно было стать «посредничество между двумя часто враждующими сторонами: судовладельцами и экипажами этих судов, а потому оно должно иметь вполне нейтральную организацию». Все моряки-профессионалы, зарегистрировавшись при помощи «морских контор», должны были приступить к созданию обеспеченного «морского сословия», которое отбывало бы воинскую повинность только во флоте, и в то же время не отставало бы от своей специальности и даже совершенствовалось в ней. Необходимо было материально заинтересовать тех, кто желал бы вступить в это сословие, т. е. обеспечить их пенсиями, которые оказывали бы «громадное влияние и на нравственность этого сословия, так как удаленный из него — будет лишаться пенсии» [13, с. 7]. В «морском сословии» должна была быть установлена строгая дисциплина даже вне службы, «знакомясь с которой еще в малолетнем возрасте, моряки за время службы на торговых судах будут поддерживать ее, а поступая в военный флот, окажутся на-

столько же подготовленными, как и казаки, поступающие в полки для отбывания повинности». Создастся «морское сословие» — и все эти шероховатости в среде торговых моряков исчезнут, сделав их еще более полезными государству [13, с. 10].

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. 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. 107].

Не найдя серьезной поддержки у правительственных учреждений в вопросе улучшения своего быта, моряки торговых судов начали организовывать общества и союзы. Одно из первых обществ — Общество шкиперов дальнего плавания — было организовано в Риге. 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» (который впоследствии был пере-

именован в «Общество моряков торгового флота»); 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».

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.

К 1 января 1911 года за неимением средств к существованию многие из них были закрыты и продолжало существовать только восемь 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. 107].

Тем не менее некоторые из них продолжали оказывать помощь морякам торгового флота. Так, в частности, 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 тор-

гового флота» [12, л. 243]. Общество жило исключительно членскими взносами и часто обращалось с просьбой о назначении субсидий, которые регулярно предоставлялись до того момента, как «управление делами попало в руки лицам, малопроникутым чувством долга и сознанием серьезности принятых на себя обязанностей». Общество на 1 июня 1914 года составило 310 человек [12, л. 244]. 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 [12, 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 этих касс члены судовых экипажей имели возможность получать ссуды, им назначались пенсии. В этом случае при службе моряков в таком пароходном обществе проблемы найма членов судового экипажа могли стоять не так остро.

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

1. Матросские цехи оказались не в состоянии выполнять возложенную на них задачу. Комплектование команд торговых

судов более или менее устойчивым и подготовленным к делу составом служащих было обеспечено только в рижском и либавском портах. Что касается остальных приморских портов, главным образом — южных, то существовавший там порядок вещей находился далеко не в удовлетворительном состоянии, поскольку в значительном большинстве случаев капитаны должны были, при пополнении судовых экипажей, довольствоваться наймом лиц, для которых мореходный промысел не был профессией.

2. В России не существовало действовавших под непосредственным контролем правительства специальных учреждений, прямой задачей которых было бы ведение личных и кондуитных списков моряков, свидетельствование заключаемых между командой и капитаном договоров о найме, а также наблюдение за правильностью производства расчета увольняемых. Лишь 7 ноября 1902 года в обязанность Главного управления торгового мореплавания и портов стало входить, в том числе, содействие всеми мерами улучшению условий быта моряков.

3. Помощь морякам торгового флота оказывали общества и союзы взаимопомощи, организованные в некоторых крупных городах Российской империи, однако, вследствие их малочисленности и недостаточности средств, они не могли серьезным образом улучшить их положение.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Вардзелов Л. К вопросу о положении моряков торгового флота // Ежемесячный журнал Императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб., 1911. № 1 (345), январь.
2. Верховский П. О мерах развития русского торгового флота // Ежемесячный журнал Императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб., 1904. № 3 (263), март.
3. Внутреннее обозрение. «Страхование судовой команды» // Ежемесячный журнал Императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб., 1903. № 4 (252), апрель.
4. Внутреннее обозрение. «Необходимость улучшения быта матросов» // Ежемесячный журнал Императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб., 1902. № 1–2 (238), январь — февраль.
5. Всеподданнейший отчет главноуправляющего торговым мореплаванием и портами за 1903 и 1904 гг. // Улучшение быта моряков торгового флота. СПб., 1904.
6. Замятин Е. Избранное. М.: Правда, 1989. 462 с.

7. Лухманов Д. По белу свету (Школа русского торгового моряка) // Ежемесячный журнал Императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб., 1902. № 6 (242), июнь.
8. Лухманов Д. По белу свету (Школа русского торгового моряка) // Ежемесячный журнал Императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб., 1902. № 11 (247), ноябрь.
9. О регистрации мореходцев и о мерах к упорядочению найма и расчета судовых команд. СПб.: Государственная типография. 1905. 27 с.
10. Протокол общего собрания 30 октября 1903 г. (сообщение Н. С. Гаврилова «О подготовке матросов торгового флота»), заключение комиссии по вопросу о мерах поощрения торгового мореплавания) // Ежемесячный журнал Императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб., 1904. № 1 (261), январь.
11. Российский государственный исторический архив. Фонд 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов министерства торговли и промышленности. Оп. 1. Д. 649. О возвращении матросов на родину, о бегстве их с судов и о беспорядках, происходящих на судах.
12. Российский государственный исторический архив. Фонд 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов министерства торговли и промышленности. Оп. 18. Д. 1103. Материалы для учреждения общества взаимопомощи моряков торгового флота при Екатерининском Яхт-клубе.
13. Селецкий Г. Морские конторы и морское сословие // Ежемесячный журнал Императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб., 1911. № 4 (348), апрель.

REFERENCES

1. Vardzelov L. K voprosu o polozhenii morjakov torgovogo flota // Ezhemesjachnyj zhurnal Imperatorskogo obshchestva sudohodstva «Russkoe sudohodstvo». SPb., 1911. № 1 (345), janvar'.
2. Verhovskij P. O merah razvitija russkogo torgovogo flota // Ezhemesjachnyj zhurnal Imperatorskogo obshchestva sudohodstva «Russkoe sudohodstvo». SPb., 1904. № 3(263), mart.
3. Vnutrennee obozrenie. «Strahovanie sudovoj komandy» // Ezhemesjachnyj zhurnal Imperatorskogo obshchestva sudohodstva «Russkoe sudohodstvo». SPb., 1903. № 4 (252), aprel'.
4. Vnutrennee obozrenie. «Neobhodimost' uluchshenija byta matrosov» // Ezhemesjachnyj zhurnal Imperatorskogo obshchestva sudohodstva «Russkoe sudohodstvo». SPb., 1902. № 1–2 (238). Janvar' — fevral'.
5. Vsepoddannejšij otchet glavnoupravljajushchego torgovym moreplavaniem i portami za 1903 i 1904 gg. // Uluchshenie byta morjakov torgovogo flota. SPb., 1904.
6. Zamjatin E. Izbrannoe. M.: Pravda, 1989. 462 s.
7. Luhmanov D. «Po belu svetu (Shkola russkogo torgovogo morjaka)» // Ezhemesjachnyj zhurnal Imperatorskogo obshchestva sudohodstva «Russkoe sudohodstvo». SPb., 1902. № 6 (242), ijun'.
8. Luhmanov D. Po belu svetu (Shkola russkogo torgovogo morjaka) // Ezhemesjachnyj zhurnal Imperatorskogo obshchestva sudohodstva «Russkoe sudohodstvo». SPb., 1902. № 11(247), nojabr'.
9. O registratsii morehodcev i o merah k uporjadocheniju najma i rascheta sudovyh komand. Spb.: Gosudarstvennaja tipografija, 1905. 27 s.
10. Protokol obshchego sobranija 30 oktjabrja 1903 g. (soobshchenie N. S. Gavrilova «O podgotovke matrosov torgovogo flota», zakljuchenie komissii po voprosu o merah pooshchrenija torgovogo moreplavaniija) // Ezhemesjachnyj zhurnal Imperatorskogo obshchestva sudohodstva «Russkoe sudohodstvo». SPb., 1904. № 1 (261), janvar'.
11. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv. Fond 95. Otdely torgovogo moreplavaniija i torgovyh portov ministerstva torgovli i promyshlennosti. Op. 1. D. 649. O vozvrashchenii matrosov na rodinu, o begstve ih s sudov i o besporjadkah, proishodjashchih na sudah.
12. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv. Fond 95. Otdely torgovogo moreplavaniija i torgovyh portov ministerstva torgovli i promyshlennosti. Op. 18. D. 1103. Materialy dlja uchrezhdenija obshchestva vzaimopomoshchi morjakov torgovogo flota pri Ekaterininskom Jaht-klube.
13. Seleckij G. Morskie kontory i morskoe soslovie // Ezhemesjachnyj zhurnal Imperatorskogo obvestva sudohodstva «Russkoe sudohodstvo». SPb., 1911. № 4 (348), aprel'.