

ДРІБНОТОВАРНІ ПРОМИСЛИ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ ЧОРНОМОРСЬКО-АЗОВСЬКОГО БАСЕЙНУ (60-70 рр. ХІХ ст.)

Проблема генези і утвердження капіталізму в Україні належить до важливих і складних питань у вітчизняній історії ХІХ ст. Перебуваючи у невід'ємному зв'язку із закономірностями та особливостями процесу модернізації - трансформації традиційного суспільства в індустріальне, вона включає немало складових. Серед них - питання про різні стадії та форми розвитку капіталістичного устрою в тих чи інших галузях економіки.

Характерною рисою народного господарства України на зламі ХVІІІ-ХІХ ст. було досить широке розповсюдження дрібнотоварного виробництва - дрібних, переважно селянських, промислів (землеробських і не землеробських, місцевих і відходних). Вони являли собою своєрідний поживний ґрунт, міцну базу, на котрій постійно і в масовому масштабі розвивалось капіталістичне виробництво. Сильний поштовх цей процес отримав після відміни кріпосного права та в результаті інших реформ 60-70-х рр. ХІХ ст.

Особливий інтерес представляє еволюція дрібнотоварного виробництва перших пореформених десятиліть на морському

транспорті Чорноморсько-Азовського басейну, котрий до того часу був провідним елементом в системі морського транспорту Російської імперії, займав значне місце в розвитку економіки України, і перш за все південних її районів, які були своєрідним аванпостом поступових соціально-економічних процесів в країні.

Дана тема в історичній літературі висвітлена недостатньо. Досліджень монографічного характеру, як і спеціальних статей, в цій галузі до цих пір немає. Між тим, джерельна база, яка є в нашому розпорядженні, дозволяє розпочати в даній статті спробу їх вирішення.

Говорячи про основні тенденції розвитку морського транспорту Чорноморсько-Азовського басейну в перші пореформені десятиліття, слід перш за все констатувати швидке становлення в цій галузі економіки великої машинної індустрії - парового морського флоту.

Так, коли за станом на 1 січня 1858 р. Чорноморсько-Азовський торговий флот мав всього 20 пароплавів (біля 4,1% всіх суден) місткістю 4352,5 ластва (приблизно 16,3% загальної місткості: 1 ласт = 1,9 т.) і силою машин в 1,8 тис. л.с., то на 1 січня 1880 р. торговий флот басейну нараховував 171 пароплавне судно (біля 8% всієї чисельності суден), і силою машин до 12,4 тис. л. с., збільшившись, таким чином, за цей період по чисельності пароплавів більше ніж в 8,5 рази, за їх місткістю в 6,8 рази і за силою двигунів в 6,9 рази¹.

Виробничий ефект механізованого виробництва на морському транспорті був дещо вищим, ніж його удільна вага в структурі флоту. На кінець 70-х років пароплави майже витіснили вітрильні судна із закордонного плавання: в 1875-1878 рр. місткість пароплавів складала 89,2% загальної місткості суден закордонного (далекого) судноплавства. Приблизно в цей же період (1876-1879 рр.) пароплави дали 75,3 місткості всіх суден, що забезпечувало народногосподарські перевезення каботажним способом.

Тим самим, не дивлячись на певні складнощі і протиріччя розвитку матеріально-технічної бази морського транспорту Чорноморсько-Азовського басейну, 60-70-ті роки ХІХ ст. були важливим, по суті вирішальним етапом технічного перевороту на флоті.

Разом з тим, зі становленням машинної індустрії на флоті в перші пореформені десятиліття спостерігається значне зростання вітрильного флоту, причому переважно за рахунок невеликих суден, що знаходились в основному в руках дрібних судовласників. Якщо

на 1 січня 1858 р. торговий флот Чорного і Азовського морів нараховував 469 вітрильних кораблів загальною місткістю 22,322,5 ластва, то на 1 січня 1880 р. в басейні нараховувалось 1.964 транспортних вітрильних судна загальною місткістю 76.091 ласт. Серед них було до 80% суден тонажем менше 50 ластів кожне. Таким чином, за 1858-1879 рр. вітрильний флот Півдня зріс за кількістю суден майже в 4,2 рази і за їх місткістю в 3,4 рази.

Всього ж за 1861-1880 рр. для Чорноморсько-Азовського торгового флоту побудували 1.414 вітрильних суден загальною місткістю біля 55,9 тис. ластів. Більшість вітрильників, особливо малотонажних, були вітчизняного виробництва (1076 суден або біля 75,1% загального їх числа і 59,5% сумарної місткості). До ведучих типів морехідних вітрильних суден, поширених на той час на Азовському і Чорному морях, відносились бриги, шхуни, гулети і мартиги; до суден прибрежного плавання - требаки, дуби і катури.

Основні верфі для спорудження суден вітрильного флоту знаходились в пониззі Дніпра та Дону. Проте є характерна риса: в Херсоні та Ростові-на-Дону, де існували офіційні купецькі верфі мануфактурного типу, спроможні випускати на належному технічному рівні всі типи мореплавних вітрильних суден прибрежного плавання, було побудовано всього 354 судна - 32,9% вітрильників вітчизняного будівництва. Вони були відносно великотонажні: мали 44,8% всієї місткості побудованого вітрильного флоту.

Основна ж кількість малотонажних вітрильників вітчизняної будови (67,1% кількості суден і 55,2% їх місткості) була збудована кустарним способом на невеликих приватних верфях в містечках і селищах Нижнього Дніпра (Олешки, Гола Пристань, Стара і Нова Збур'євки, Борислав, Нікополь та інших), і Нижнього Дону (Азов, станиці Єлизаветинська, Аксайська, Старочеркаська та ін.). В незначній кількості будівництво вітрильників існувало також в Одесі, Миколаєві, Маріуполі, Єйську, Керчі.

К.А. Скальковський в середині 80-х років так характеризував суднобудування в пониззі Дніпра: "Постройка парусных судов производится так называемыми вольными корабельными мастерами-плотниками, которые принадлежат к сословию мещан и вольных матросов, людей большею частью безграмотных, не имеющих никакого понятия о чертежах и разбивках плана и строящих свои суда, руководствуясь одним практическим навыком. Хотя в управлении Херсонской корабельной верфи и находятся чертежи

для строения и вооружения купеческих судов, и штатный корабельный мастер, но не было, кажется, ни одного судна, построенного по чертежам; и к штатному корабельному мастеру обращались не за советами относительно правильной постройки. а для подписи свидетельства, что судно годно к мореходству”².

Інтенсивне збільшення тонажу вітрильників, з однієї сторони, свідчило про все ще збережені можливості для частково ефективного (звичайно, в певних межах) функціонування вітрильного флоту, було результатом певної недостатності розвитку парового флоту, що не міг заповнити усі ніші в комерційних перевезеннях в басейні, особливо в каботажі. Вітрильні судна прибрежного плавання, а частково і морехідні, перш за все використовувались в Північно-Західному районі Чорного моря (між портами і портопунктами пониззя Дніпра і Північного Бугу, Дніпро-Бугського лиману та Одесою) і в Азовському морі між Ростовом, Маріуполем, Бердянськом, Таганрогом і Керчу. В першу чергу це було пов'язано з масовим перевезенням зерна до основних вивозних портів Півдня - Одеси і Таганрогу.

З іншої сторони, зростання вітрильного флоту, особливо малотонажного, було прямим проявом загальної для пореформеної Росії тенденції інтенсивного розвитку дрібнотоварних промислів у місті і на селі. Розповсюдження в Північному Причорномор'ї - Приазов'ї, їх характер, форми і місця розміщення зумовлювалися багатьма факторами, в тому числі історико-економічними, соціальними і природно-географічними.

На розвиток промислових занять сільського населення низки придніпровських повітів Херсонської і Таврійської губерній, південно-західних округів Облaсті Війська Донського великий вплив мало їх “транзитне” положення в пониззі Дніпра і Дону - важливих транспортних артерій країни. Зв'язок через ці водні магістралі з внутрішніми регіонами, близькість даних територій до провідних торгово-промислових і морських портових центрів Півдня - Одеси, Херсону, Таганрогу, Ростову-на-Дону, значне зростання вантажних потоків в силу розширення внутрішнього ринку і зміцнення зв'язків із зовнішніми ринками - все це стимулювало через недостатність ваги залізничного і морського парового транспорту розвиток торгового вітрильного судноплавства, в значній мірі обумовлювало характер промислів місцевого населення.

В багатьох містечках і селищах, розташованих в пониззі Дніпра, на берегах Дніпро-Бузького лиману, в козачих станицях південного Дону, селяни, міщани, козаки займались промисловою діяльністю, пов'язаною з річним і морським рибальством, суднобудуванням, судоремонтом, торговим судноплавством. Саме ці промисли і дані послуги мали тут високий рівень товарообміну, користувались значним попитом на ринку.

Правда, масштаби та рівень розвитку морського судноплавного промислу були далеко не скрізь однакові та співставні. Матеріали показують, що цим видом промислової діяльності в основному займалася значна частина населення Дніпровського повіту Таврійської губернії (повітовий центр - місто Олешки, поселення Олешки, Гола Пристань, Стара і Нова Збур'євки, Козачі Лагери, Прогної, Кардашинка, Кілеглейські хутори та ін.) і так званих "низових" станиць Облaсті Війська Донського (Аксаїська, Єлизаветівська, Старочеркаська, Гниловська Черкаської округи і Новомиколаївська Міуської округи). Придніпровці приписували свої судна переважно до Миколаївського та Одеського портів, а донські промисловці - до Ростовського-на-Дону і Таганрозького³.

"Из всех занятий и промыслов в низовьях Дона судоходство по сложности и богатству занимает первое место", - підкреслював в другій половині 60-х рр. ХІХ ст. один з перших його дослідників, член Донського обласного статистичного комітету І.Гриван. - Главное занятие этого промысла состоит в перевозе из одного места в другое различных тяжестей, а в особенности зернового хлеба... Навигация каботажных донских судов ежегодно начинается вскоре после взлома льда и продолжается до глубокой осени"⁴.

Вже в першій половині 60-х років до основних промислових занять прибережного населення Дніпровського повіту Таврійської губернії відносились риболовство, візництво (включаючи чумакування) і каботажне судноплавство, річкове і морське. Досить симптоматичну деталь відзначила в той час газета "Таврические губернские ведомости": "...Извоз поддерживает благосостояние поселян, давая им возможность уплачивать вовремя подати, остатками прибыли удовлетворяют своим нуждам и покрывать упущения по хозяйству". В цих умовах "многие из чумаков и хуторян продали свое имущество и купили или выстроили новые (каботажные) суда." Чому? "Ежегодная постройка каботажей доказывает, что и при парходах суда не остаются без работы, следовательно, и без заработков"⁵.

А через два десятиріччя Таврійська губернська земська управа, аналізуючи розвиток промислів в поселеннях Дніпровського повіту, розташованих в пониззі Дніпра і на південному березі Дніпро-Бузького лиману, констатувала: “В Покровской волости население занимается главным образом добыванием соли, мореходством и отчасти рыболовством”, в Алешковской волости существуют “очень разнообразные промыслы, между которыми особенно выдаются рыболовство и судоходство”, в Збурьевской волости “из промыслов можно указать на судоходство и разнородные, связанные с ним промыслы и заработки, рыболовство”. І всі ці промислові заняття надають “немалу підтримку здешньому крестьянину”⁶.

Звернемось до матеріалів, що характеризують у досліджуваних нами регіонах основу, на якій виникли і розповсюдились селянські промисли, в тому числі і морський судноплавний.

Вирішальний вплив в цьому плані мали ті процеси, які відбувалися в пореформенному селі: зростання суспільного розподіту праці, підвищення товарності сільськогосподарського виробництва, поглиблення соціального розшарування селянства, недостатня забезпеченість багатьох його прошарків землею, або повне безземелля, обтяжливі платежі і недоїмки, посилення податкового пресу. На пошуки “сторонніх заробітків” селян часто змушували погані ґрунти, несприятливий клімат, сильна смугастість відрізків землі в місцях їх розселення і т.п.

В першій половині 80-х років XIX ст. Таврійське губернське земство провело вибіркове обстеження селянських господарств Дніпровського повіту, в тому числі і низки тих поселень, де був широко розповсюджений морський судноплавний промисел (Олешки, Стара Збур’ївка, Гола Пристань і Прогної). Проживали тут в основному колишні державні селяни, значно менше - колишні поміщицькі. За національним складом переважали українці, потім йшли росіяни, білоруси та ін.

Як вказують джерела, приблизно 52,3% селянських дворів цих поселень відносились до числа несіючих, а 36,1% - до числа малосіючих (тобто які сіяли до 10 десятин оранки кожний). Характерно, що всі власно несіючі здавали свою оранку в оренду: в Олешках це 230 з 236 несіючих дворів (в середньому по 3,7 десятини на двір), в старій Збур’ївці 106 з 112 дворів (в середньому по 7,2 дес.), а Голої Пристані 173 з 207 дворів (по 7,1 дес.). Таким чином, до 88,4% (тобто майже 9/10 всіх місцевих господарів) не могли отримувати основні засоби до життя від обробки орних земель⁷.

Становище цих селян утруднювалось ще й тим, що вони, як правило, зовсім не мали робочої худоби, або мали 1, рідше 2-3 голови на двір (при цьому мінімально необхідним на півдні вважалося мати 2 пари на господарство).

Зовсім не сприяли заняттю сільським господарством наявність значної кількості піщаних масивів і заболочених місць (наприклад, в Збур'євській волості незручні землі займали до 45% всієї площі, в Голій Пристані - більше 46,6%), надмірна смугастість земельних наділів (так, в Голій Пристані громадська орна земля була нарізана по 2,5 дес. на душу в 3-х місцях: в Олешках - по 1,75 дес. в 4-х місцях; в Старій Збур'євці - по 3,2 дес. в 5-ти місцях). Не випадково в даних умовах заробітки поза своїми господарствами в цих місцях мали представники 69,7% господарств⁸.

Загалом підтверджується висновок, до якого ще в середині 70-х рр. минулого століття прийшов В.І.Чаславський - відомий дослідник відхідних промислів селян пореформеної Росії: "Везде, где хозяйство российского крестьянина не дает ему необходимых средств для существования и уплаты налогов, способом пополнения этого недостатка служат ему промыслы: местные или отхожие... Во многих местах они составляют не подспорье, а главное средство для существования"⁹, - писав он.

Батрацтво на селі не давало необхідних прибутків і селяни шукали заробітку на промислах, в тому числі і на морі. В нашому розпорядженні є дані про заробітну плату моряків і прибутках судновласників каботажного вітрильного флоту в описуваний період і в досліджуваних регіонах (на протязі навігації, яка, як правило, тривала в межах 7-9 місяців).

Наприклад, в пониззі Дніпра місячний заробіток (включаючи харчування від господаря, а це, як звично, сума 5-10 крб. на людину) складав у боцмана 17-20 крб., рульового 15-17 крб., матросів від 10 до 15 крб. іноді до 25 крб.; матрос-пайщик (див. нижче) міг отримувати за навігацію - в залежності від типу судна - від 100 до 200 крб., "сроковий" (тимчасовий) матрос - від 80 до 100 крб.¹⁰

В пониззі Дону місячна заробітна плата при господарських "харчах" була слідуючою: матрос-"младич" отримував до 10-12 крб., матрос-"старійший" - біля 15-18 крб. (іноді матрос аккордно отримував за всю навігацію від 50 до 80 крб.); боцман - в межах 30 крб. Однак восени, в самий розпал перевезень хліба, зарплата у матросів могла підійматись до 25-30 крб.¹¹

Шкіпера (капітани) каботажних суден (з тих, хто знаходилися на зарплаті), як правило, отримували на місяць не менше 50 крб. В іншому випадку вони наймалися на певний термін - на літо, або на всю навігацію, отримуючи від 200 до 300 крб., іноді до 500 крб.

Чистий прибуток судновласника (власника одного судна) за навігацію коливався в межах 300-500 крб. (в тому числі і в залежності від типу і тонажу судна). За несприятливої фрахтової кон'юнктури він був помітно нижчим, за сприятливої досягав 1000-1500 крб. і більше. Крім того, слід підкреслити, що на протязі 60-70-х рр. динаміка доходів судновласників вітрильного каботажу мала певну тенденцію до пониження. Давалась ознаки конкуренція. і почасти жорстока, з боку парового флоту¹².

Як же складалися взаємовідносини між членами дрібно-товарного виробництва в морському торговому судноплавстві? Яка була соціально-економічна природа і організація цих промислів, їх специфіка? Матеріали, що в значній мірі вперше вводяться нами в науковий обіг, свідчать про наступне.

Є всі підстави зафіксувати, з одного боку, зростання значної кількості вільних робочих рук, не зайнятих (у всякому випадку, на постійній основі) в сільськогосподарському виробництві, які жили вільним наймом, із другого - зосередження засобів виробництва і грошових коштів у сільської верхівки і частково - в середніх прошарків села. Чітко простежується спроба прикласти вільні руки одних і капітал інших - до занять морським судноплавним (каботажним) промислом. Саме в цьому процесі і йшло формування нових соціальних прошарків - судових найнятих робітників і підприємців-судновласників.

Досить цікаве свідчення, що відноситься до останніх передреформених років, коли в окремих місцях досліджувані процеси і явища вже пустили досить міцне коріння, залишив О.С.Афанасьєв-Чужбинський, відомий український етнограф і письменник, відряджений наприкінці 50-х рр. Морським міністерством Росії в райони нижнього Придніпров'я для їх ретельного обстеження. Він писав: "Алешки в настоящее время замечательны тем, что в них живет большая община вольных матросов, которые больше других собратьев занимаются судоходством и судостроением по причине выгодного положения вблизи Херсонского порта, главного пункта днепровского каботажа. Но не одни вольные матросы, а и прочие жители, т.е. купцы, мещане и крестьяне государственных имуществ имеют перевозные речные и даже морские суда..." За даними

О.Афанасьєва-Чужбинського, в 1859 р. олешківці мали 24 мореплавних судна (шхуни і трибаки): 3 кораблі належали вільним матросам, 16 кораблів - купцям і міщанам; 5 - державним селянам. І далі автор підкреслював: "Алешковские матросы (вообще как соответственно вольные, так и других сословий) народ ловкий, расторопный, преданный своему делу, стоят значительно выше прочих прибрежных жителей; более или менее развиты, и в домашнем быту разнятся от мещан и крестьян других приречных городов и селений. Близость Херсонского порта, непрерывные сообщения с Одессой и постоянный, хоть и небольшой заработок - изменив патриархальные обычаи крестьян, сгладив некоторые угловатости мелкого мещанства, - образовали из них какой-то особенный тип, еще не имеющий прочных форм, но обещающий быть своеобразным..."¹³

В першій половині 60-х рр. газета "Таврические губернские ведомости" відзначала: "Все жители селения Казачьи Лагери более промышленники, чем земледельцы". В числі прочих промыслов занимались они и морским каботажным судоходством: "Судохозяев в селении, которые сами ходят на судах, 15 человек, другие же нанимаются к ним в работники"¹⁴.

А ось свідчення газети "Одесский вестник", що відноситься до другої половини 70-х рр.: "В Алешках большинство моряков: одни имеют собственные суда, другие служат большей частью на этих судах"¹⁵.

Отже, як свідчать матеріали, в 60-70-х рр. ХІХ ст. серед селян, міщан і козаків - заможних і, так би мовити, середньої руки, що жили в містах, містечках і поселеннях пониззя Дніпра і Дону, виділились сотні судновласників - господарів мореплавних вітрильних суден каботажного плавання. Відомо, наприклад, що в 1868 р. багаті козаки Черкаської округи володіли 210 морськими вітрильними суднами загальною вартістю більше 912 тис. крб. Якщо в 1862-1863 рр. судновласники Олешок, Голої Пристані, Збур'євки і Козачих Лагерів мали 90 торгових вітрильників вартістю до 180 тис. крб., то на початок 80-х рр. заможні селяни тільки зі Збур'євки і Голої Пристані були господарями більше 100 таких вітрильних суден, оцінених майже в 400 тис. крб.¹⁶

Таким чином, зрозуміло, що заняття морським торговим судноплаванням вже на стадії дрібного товарного виробництва вимагало від осіб, що вирішили зайнятися підприємництвом, досить значних початкових капіталовкладень. Свідоцтва про ціни на

будівництво вітрильних каботажних суден - мореплавних і прибережних - підтверджують даний висновок.

Так, на початку 60-х рр. в Чорноморсько-Азовському басейні вітрильні суда коштували: дуб (прибережний, дніпровський) вантажопідйомністю від 1000 до 2700 пуд. в межах 0,5-1 тис. крб., катур (товарооб'ємом 1200-4000 пуд.) від 0,6 до 2 тис. крб.; мартига (4000-5000 пуд.) до 3,5 тис. крб.; гулета (5000-7000 пуд.) від 5 до 6 тис. крб.; шхуна (5000-19000 пуд.) від 3 до 7 тис. крб. На межі 70-80-х рр. ціни на ринку вітрильного суднобудівництва в басейні в цілому не змінилися, лише наблизившись до верхньої їх межі в рамках вказаних вище коливань¹⁷.

Тому широке розповсюдження в середовищі промисловців Чорного і Азовського морів мало "товариське" судновласництво: як правило, два господарі на одно, рідше - декілька суден. Досить часто зустрічались об'єднання трьох і більше судновласників. Господарі дрібних суден здебільшого виступали в якості шкіперів, а шкіпера більших суден часто-густо були пайщиками судновласників.

В цій практиці існували різні своєрідні варіанти судновласництва. Так, в 1873 р. збур'євський селянин М. Соколов був одноосібним власником требаки (місткістю 19 ластів). Ще одним таким же судном (місткістю 21 ласт) володів разом зі своїм земляком В. Жолобовим, який у свою чергу мав шхуну (місткістю 36 ласт) на паях іще з одним селянином.

Збірні дані про характер судноволодіння в масштабах всього басейну відсутні. Проте є локальні свідчення по вітрильним суднам, приписаним до Миколаївського порту (за 1873 р.). Цей матеріал можна вважати досить репрезентативним, тому, що саме до цього порту в основному приписували свої мореплавні вітрильники судновласники нижнього Придніпров'я. За нашими підрахунками, на той період об'єднання з двох судновласників володіли приблизно 41% всіх суден, які належали селянам-судновласникам, а об'єднання трьох і більше господарів - 16% всіх таких суден (не враховуючи власників судноплавних підприємств типу мануфактури, що володіли бригами - великими суднами далекого плавання). На кінець 70-х рр. дані цифри збільшилися відповідно до 47% і 20%¹⁸.

Проте потреба судновласників в коштах, природно, не обмежувалось будівництвом суден. Ось примірна розкладка витрат середнього судновласника-промисловика Нижнього Придніпров'я

в середині 70-х - початку 80-х рр.: шхуна місткістю 7000 пуд. і вартістю до 7 тис. крб. за одну навігацію (9 міс.) приносила прибуток в 1600-1700 крб. При цьому витрати господаря складали - заробітна плата екіпажу (5 чол.) біля 500-600 крб., харчування членів команди в межах 280-300 крб., оплата вантажно-розвантажувальних робіт, портових зборів, маклерських послуг і тощо - до 300-320 крб., оснащення судна та дрібний поточний ремонт - 200 крб. Таким чином, разом - у межах 1300-1400 крб. без урахування зимово-весняного ремонту¹⁹. А що робити, якщо судновласник вирішував розширити справу? Ясно, що це було під силу тільки заможним господарям. Йшла концентрація капіталу.

Сотні промислових підприємств, забезпечуючи каботажні перевезення по Чорному і Азовському морях (переважно в Дніпровсько-Бугському лимані - до Одеси, Таганрозьській затоці - до Таганрогу), через посередників-маклерів, або безпосередньо домовляючись з власниками вантажів, були найтісніше пов'язані з ринками, фрахтовим і товарним. Тим самим для судновласників - представників заможного селянства - був притаманний комерційний, підприємницький характер ведення господарства. Воно базувалося на приватній власності на засоби виробництва і, надаючи послуги ринку, було за своєю суттю, капіталістичним, оскільки - на відміну від простого товарного виробництва, велось, як вже зазначалося, в основному за рахунок найманої праці корабельних робітників, котрі не мали своїх засобів виробництва.

Судновласники в широких масштабах використовували найману працю бідних селян - як своїх односельчан, так і приїжджих, які йшли від рідних місць для занять "відхідними" промислами. Навіть власники дрібних вітрильних суден (з екіпажем 2 чоловіки, окрім шкіпера - як правило самого господаря) не обходились тільки трудом членів своєї сім'ї. Вже в цих підприємствах загальна кількість найнятих робітників на судно перевищувала кількість сімейних. Господарі ж більших суден (з екіпажем 3-5 чол. і більше) і власники кількох суден влаштували свою діяльність практично повністю за рахунок найманої праці. В результаті промислові заняття каботажним судноплавством вводили селян в бурхливий світ купівлі-продажу робочої сили.

На кожному судні (за виключенням самих дрібних) як правило були шкіпер, боцман (іноді ще рульовий, кухар) і декілька матросів (2-3 і більше). Відносини між судновласниками і екіпажем будувались слідуючим чином.

За одним із варіантів шкіпер (якщо ним не був сам господар) в якості капітана управляв судном, наймав матросів, забезпечував роботу на фрахтовому ринку, відповідаючи за все перед судовласником і портовими властями. Весь екіпаж отримував від господаря заробітну плату - як правило щомісяця. Нерідко шкіпер виступав пайщиком судовласника: він брав судно на всю навігацію за 33%, 50% або навіть 60% валового прибутку. Але в такому випадку всі експлуатаційні витрати (в тому числі і для найому команди) були за його рахунок. Якщо судно належало двом і більше господарям, тоді кожен з них по черзі ходив в море "за головного", будучи одночасно і шкіпером, отримуючи при цьому до 85% валового прибутку і беручи на себе всі витрати.

Крім матросів, які працювали по місячному договору найому, а також "срочкових" (які наймалися на який-небудь період, частіше на всю навігацію), нерідко були і матроси-пайщики, тобто судові робітники, які наймалися, виходячи з частки прибутку (звичайно - 1/5, 1/6 або 1/8 прибутку). Такі матроси разом із судовласником і шкіпером складали щось на зразок артілі (такі артілі були особливо розповсюджені в пониззі Дніпра).

Прибуток тут, як правило, розподілявся так: біля 1/2 загального прибутку йшло господарю судна, а інша частина рівномірно ділилася між усіма членами екіпажу, за виключенням шкіпера, який отримував подвійну частку. Коли ж судовласник був одночасно і шкіпером, то він отримував, крім власницької половини прибутку, ще й свою частку як член екіпажу. Така частка загального прибутку називалась пайом, а той, хто її отримував - пайщиком. Якщо, крім пайщиків, на судні були і "срочкові" матроси, тоді належні їм паї господар отримував сам, замість чого платив їм зарплату. Ремонт судна відбувався за рахунок власника, а маклерські, портові та інші подібні витрати лягали на загальний валовий прибуток. Проте, як зазначав Ф.Щербина, на межі 70-80-х рр. "это были или разлагавшиеся артельные формы, носившие в более отдаленное время и более совершенный вид, или же такие формы, которым предстояло развиться в более совершенные впоследствии"²⁰.

Практика, між іншим, показувала, що сфера функціонування даної форми оплати праці в морських судноплавних промислах постійно скорочувалась. Часто це відбувалося через зріст використання праці селян-відходників із внутрішніх губерній, що прибували на короткий час на південь у пошуках заробітків. Вони отримували в основному щомісячну платню.

Вершини свого розвитку дрібнотоварне виробництво на морському транспорті Чорноморсько-Азовського басейна досягло наприкінці 70-х рр. XIX ст. В 1876-1879 рр. вітрильні судна складали 24,7% місткості суден, що забезпечували народногосподарські перевезення в каботажі і близько 10% загальної місткості суден, які брали участь у закордонному плаванні. За станом на 1 січня 1880 р. селяни-судновласники тримали в руках, за нашими підрахунками, приблизно 21% вітрильних кораблів Чорноморсько-Азовського торгового флоту, які складали до 13% всього вітрильного тону.

Біля 44% вітрильних суден і приблизно 42% місткості вітрильного флоту басейну належали судновласникам-міщанам, що проживали у невеликих містечках і селищах в пониззі Дніпра (Олешки, Каховка, Нікополь, Борислав, Гола Пристань, Збур'ївка і т.д.), так і у великих портових містах Півдня - Одесі, Миколаєві, Херсоні, Керчі, Ростові, Таганрозі та ін.²¹

Діяльність промислових підприємств вітрильного флоту сприяла розвитку - і в глибину і ширину - процесу початкового накопичення капіталу в економіці країни.

Проте вже перша половина 80-х рр. позначилася глибокою кризою вітрильного флоту і судноплавства, включаючи і промисли. В умовах розвитку індустріального суспільства дрібнотоварне виробництво, яке характеризувалося перевагою невеликих промислових закладів і господарюванням примітивної ручної техніки, що залишалася практично незмінною на протязі десятиліть, не могло довго витримувати конкуренції великого машинного виробництва - парового судноплавства і відступало на другий план.

ПРИМІТКИ:

¹ Тут і далі підраховано за: Морской сборник.-1859.-№3.-С.217-246; Стат. временник Российск. империи.-Серия 2.-Вып.4.-Ч.1. - Спб.,1872.-С.140-151,166; Ежегодник Мин-ва финансов.-Вып.ХІ. - Спб.,1881.-С.513-515.

² Скальковский К.А.Русский торговый флот и срочное пароходство на Чёрном и Азовском морях.-СПб.,1887.-С.76-77.

³ Державний архів Миколаївської області (ДАМО), ф.239, оп.1, спр.23, арк.38-46; Державний архів Херсонської області (ДАХО), ф.7, оп.1, спр.50, арк.50-149; Державний архів Ростовської області (ДАРО), ф.579, оп.1, арк.26-37зв.; Ежегодник М-ва финансов.-Вип.ХІ.-С.514-515; Изв. Имп.О-ва для содействия русск. торг. мореходству. - Вып.VI. - М.,1881. - С.XVII-XVIII; Таврические

губернские ведомости.-1863.-11 травня; Полицейский листок Керчь-Еникальскаго градоначальника.-1877.-22 лютого.

⁴ ДАРО, ф.353, оп.1, спр.146, арк.2.

⁵ Таврические губернские ведомости.-1863.-20 квітня, 11 травня.

⁶ Сборник статистических сведений по Таврической губернии// Изд.: Тавричesk. Губернск. Земства.-Вип. II.-Симферополь, 1886. - С.11,13,15,40.

⁷ Підраховано за: Сборник статистических сведений по Таврической губернии.-Вип. II.-С.15-16,39-43; Таблицы А,Б,В; Постников В.Е. Южно-русское крестьянское хозяйство.-М.,1891.-С.124,135,272.

⁸ Там же.

⁹ Чаславский В.И. Земледельческие отхожие промыслы в связи с переселением крестьян// Сборник государственных знаний.-Т. II.-СПб.,1875.-С.181.

¹⁰ Таврические губернские ведомости. - 1863. - 20 квітня; Новороссийский телеграф. - 1869. - 8 жовтня; 1876. - 28 серпня; Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба: Херсонская губерния/ Сост. Шмидт А. Ч.1.-СПб.,1863.-С.321.

¹¹ ДАРО, ф.353, оп.1, спр.149, арк.11; Материалы для географии и статистики России. Земля Войска Донского.-С.105; Николаевский вестник.-1868.-6 серпня.

¹² Новороссийский телеграф.-1869.-8 жовтня; 1876. - 8 серпня; Русское судоходство. - 1886. - № 5-6. - С. 66; Известия Имп. О-ва для содействия русск. торг. мореходству. - Вып. XIX. - М., 1885 (приложения). - С. 24-25; Материалы для географии и статистики России... Херсонская губерния.- Ч. 1. - С. 320; Вальдемар Х.М. Приглашение обитателей прибрежий... - С. 6.

¹³ Афанасьев-Чужбинский А. Поездка в Южную Россию.-Ч.1: Очерки Днепра.-СПб.,1863.-С.405-410.

¹⁴ Таврические губернские ведомости.-1863.-5 січня; 19 січня.

¹⁵ Одесский вестник.-1877.-1 квітня.

¹⁶ ДАХО, ф.7, оп.1, спр.50, арк.50-149; ДАРО, ф.353, оп.1, спр.148, арк.11; Таврические губернские ведомости.-1863.-20 квітня, 11 травня; Сборник статистических сведений по Таврической губернии.-Вип. II.-С.40.

¹⁷ ДАРО, ф.353, оп.1, спр.148, арк.7-7зв; Русское судоходство. - 1886.-№ 5-6.-С.66; Боголюбов Н. История корабля.-М.,1879-1880.-Т. II.-С.568-572; Яковлев Ф. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном.-СПб.,1863.-С.43-63, 111-118.

¹⁸ ДАМО, ф.239, оп.1, спр.23, арк.38-46; ДАХО, ф.7, оп.1,спр.50, арк.6-142; Николаевский вестник.-1867.-1 серпня; Новороссийский телеграф.-1869.-8 жовтня.

¹⁹ Русское судоходство.-1886.-№ 5-6.-С.66; Новороссийский телеграф.-1876.-8 авг.

²⁰ Щербина Ф. Очерки южно-русских артелей и общинно-артельных форм.-Одесса,1881.-С.210.

²¹ Підраховано за: Изв. Имп. О-ва для содействия русск. торг. мореходству.-Вип. VI.-М.,1881.-С.125-483.