

О.Б. Шляхов
(м. Дніпропетровськ)

НЕЛЕГАЛЬНІ ОРГАНІЗАЦІЇ РОБІТНИКІВ У ЧОРНОМОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ на початку ХХ ст.

Вивчення історії робітництва України, діяльності його організацій і нині втрачає свого значення. Звичайно, нема підстав визначати пролетаріат як “найбільш передовий клас”, як це робили в нещодавньому минулому. Однак, беззаперечно, що і на початку ХХІ ст., в сучасній Україні він відіграє вагомому суспільно-політичну роль.

Незважаючи на те, що ця тема завжди була пріоритетною в історичній літературі радянських часів, тут залишаються певні лакуни. Є потреба у новому погляді на особливості складу та світогляду робітництва, його економічного становища, участі у суспільному житті. Це стосується і пролетаріату морського транспорту Азово-Чорноморського басейну, створених ним на початку ХХ ст. професійних організацій.

В цілому треба констатувати слабку увагу істориків до об’єднань матросів, які виникали у комерційному флоті Півдня України в той час. Так, про діяльність нелегальної Спілки чорноморських моряків, яка існувала у 1912–1913 рр. й нараховувала в своїх лавах тисячі членів, навіть не згадується в багатотомному виданні “Історія Української РСР”. Водночас у працях С.К.Мельника, Л.А.Нагорної, П.М.Шморгуна та інших, де йшлося про Спілку чорноморців, діяльність її звичайно, висвітлювалася в темних фарбах¹. Останнє визначав той факт, що у керівництві організації домінували меншовики й есери, підтримувався зв’язок із такими одіозними, з точки зору радянської історичної науки, постатями, як Л.Троцький.

Сучасний етап позначений відходом від догм та стереотипів у вивченні історичних подій, звертанням істориків до проблематики, яка раніше ґрунтовно не досліджувалася. Разом із тим спеціальних праць, присвячених професійному руху в морському транспорті Азово-Чорноморського басейну на початку ХХ ст., як і раніше, обмаль. Залишаються остаточно нез’ясованими час створення організацій моряків, кількість їх членів, особливості діяльності тощо. Висвітленню цих питань присвячена ця стаття.

Треба відзначити, що у комерційному флоті Півдня України рівень експлуатації матросів був надзвичайно високим. Існуючі порядки багато в чому нагадували кріпосні. Поширеним на пароплавах було зневажливе ставлення “до нижчих чинів”, брутальність командного складу суден, випадки кулачної розправи. У цих умовах єдину можливість надійно захистити свої права моряки вбачали в створенні власної спілки.

Інтерес до організації профспілок у середовищі останніх помітний уже з перших років ХХ ст. Частина матросів, яка працювала на закордонних рейсах, мала можливість спостерігати умови життя й праці моряків інших країн, бачити відносно вільну діяльність у Західній Європі політичних партій та професійних організацій пролетаріату. Таким чином, вони отримували хоча б загальне уявлення щодо профспілок, усвідомлювали їхню роль у питаннях захисту прав найманих робітників. Однак у той час професійні організації в Російській імперії ще знаходилися під забороною. Природно, це викликало незадоволення моряків, бажання змінити ситуацію. На іноземних пароплавах, нарікали представники команд у

розмові з кореспондентом “Одеського листка”, “дивляться на матросів і кочегарів, як на людей. А в нас далеко не так”².

Під час революції 1905–1907 рр. моряки неодноразово намагалися створити власну організацію, сподіваючись саме у ній знайти захист від сваволі адміністрації суден та господарів пароплавних компаній. Але ці спроби наштовхнулися на рішучий опір із боку представників влади й судновласників, які побоювалися зростання впливу на матроську спілку ліво-радикальних партій, а також втратити можливість монополювати розпоряджати на ринку найманої праці в морському транспорті. За таких умов “про легальну роботу та легальну організацію, – як писав тоді один із моряків, – годі було і мріяти”³.

Ось чому у післяреволюційний період судові команди басейну намагалися створити своє нелегальне товариство. Перша подібна спроба мала місце в Одесі у березні 1909 р., коли на зборах матросів було проголошено утворення нелегальної “Реєстрації судових команд”. Тоді ж було обрано й провід організації складі 5 осіб. 14 квітня 1909 р. на нараді керівництва “Реєстрації” було прийнято проект Статуту нелегальної профспілки та розглянуто питання щодо підготовки страйку з метою легалізації товариства моряків. Всього ця матроська організація нараховувала приблизно 200 осіб. Проте, її діяльність із підготовки виступу на судах комерційного флоту не пройшла поза увагою поліції. 30 червня 1909 р. Південне районне охоронне відділення повідомило Петербург, що “підпільна “Реєстрація” моряків, яка утворилася з незадоволених і звільнених матросів та кочегарів, агітує на пароплавах влаштувати страйк”⁴. У результаті 4 липня того року розпочалися арешти. Всього було затримано 69 моряків⁵. Це призвело до того, що страйк, який готувався у торговельному флоті Чорного моря, було зірвано. Відповідно припинила діяльність і підпільна “Реєстрація”, про яка існувала протягом декількох місяців.

Наступна спроба створити товариство морському транспорті України відноситься до листопада 1911 р. У той час ініціативна група з організації спілки, до якої входили декілька матросів, а також есери-емігранти, що мешкали в Константинополі (Ш.Натадзе, О.Мгебров, Д.Єдиткін), видала відозву “До всіх чорноморських моряків”. У ній містився заклик об’єднати зусилля в боротьбі за свої права, вступати до організації, центр якої створювався у столиці Оттоманської імперії, подалі від поліцейських переслідувань.

На пропозицію судових команд ініціативна група прийняла рішення видати друкований орган. У січні 1912 р. в російській друкарні Константинополя, яка працювала для афонських монастирів, на зібранні командами 75 крб., було набрано перше число газети, яка отримала назву “Моряк”. Як писала у той час віденська “Правда”, “перше число “Моряка” з’явилося. Його чекали як жаданий заклик, як сигнал до єднання. Й жваво відгукнулися з пароплавів на цей сигнал...”⁶.

Все це уважно відстежувалося карними органами царизму. “Усна агітація (ініціативної групи. – О.Ш.) підтримується статтями газети “Моряк”..., внаслідок цього мало місце встановлення міцних зв’язків групи з більшістю судових команд”, – доповідала охоранка⁷. Спочатку справа утворення таємної спілки моряків просувалася вперед досить повільно. Це пояснювалося невизначеністю завдань, які висувала ініціативна група, певною відірваністю її від команд суден, що плавали на внутрішніх лініях. Окрім того екіпажі більшості пароплавів погано знали людей, які зайнялися організацією Спілки, а тому і не дуже довіряли їм.

Становище докорінно змінилося, коли до Константинополя прибули

соціал-демократи М.Адамович та О.Яковлев. Останніх торговельні моряки добре знали по їх праці у складі “Реєстрації суднових команд” – профспілки, яка короткий час діяла в Одесі у 1909 р. Як доносила закордонна агентура Департаменту поліції, “Адамович і Яковлев є людьми досить талановитими, які мають величезні організаторські здібності та користуються великим довір’ям матросів”⁸. У лютому 1912 р. ініціативну групу реформували в Закордонний центр Спілки чорноморських моряків. Саме таку назву й отримала новоутворена організація.

Основні ролі в її проводі розподілилися таким чином: М.Адамович став головою Спілки, О.Яковлев – її секретарем і касиром, Ш.Натадзе редагував газету “Моряк”, Д.Єдиткін відповідав за поширення серед матросів літератури та транспортування її в межі імперії, О.Мгебров займався агітаційною роботою в комерційному флоті. Отже, в керівництві організації не було жодного матроса, що наклало відбиток на всю діяльність Спілки, призвело до надмірної політизації останньої, ставало на заваді розв’язанню суто професійних питань, які й покликали її до життя. Крім того, наявність у Закордонному центрі представників двох соціалістичних партій – есерів й есдеків – неминуче привносила партійні суперечки в діяльність проводу організації, вело до розколу серед команд за політичною ознакою.

Хоча Закордонний центр утворився явочним шляхом і навіть не був затверджений загальними зборами моряків, значна частина пароплавних команд Азово-Чорноморського басейну визнала й підтримала його. Вже в березні 1912 р. Він у Константинополі встановив зв’язок з екіпажами більш як 30 суден, що здійснювали закордонні рейси. Переважним чином цей флот належав Російському товариству пароплавства і торгівлі (РТПіТ) та Російському страховому і транспортному товариству (Ространс). Кошти Спілки формувалися з щомісячних відрахувань матросів у розмірі 2% від їх заробітної плати. На ці гроші видавалася друкована продукція організації: газета “Моряк”, прокламації, звернення тощо, а також сплачувалося утримання членам Закордонного центру.

Слід підкреслити, що членами нелегальної Спілки чорноморських моряків вважалися не окремі матроси, а екіпажі пароплавів у цілому, рішення про що приймалося на загальних зборах їх команд. З метою конспірації судна, екіпажі яких приєднувалися до організації, отримували умовні назви. Так, декілька пароплавів дістали імена, які свідчили про існування революційних настроїв серед частини матросів, шанування ними героїв подій 1905–1907 рр. Зокрема “Чихачев” дістав прізвисько “Матюшенко”, “Аю-Даг” мав ім’я лейтенанта Шмідта й т. ін. Звертаючи на це увагу, одеська охрнка підкреслювала, що пароплави позначалися !особливими паролями, які являють собою частково прізвища революціонерів та назви суден, що відзначилися в часи смуту винятковими злочиннями”⁹. Водночас серед конспіративних назв пароплавів були присутні найменування на кшталт “Гетьмана”, “Шевченка” або “Мазепи”¹⁰. Це демонструвало певний рівень національної свідомості торговельних моряків, яку не змогла витравити вся попередня політика самодержавства.

Вся робота організації провадилася через так званих виборних матросів. На кожному судні їх було двоє: по одному від палубної й машинної команд. Обиралися вони останніми із свого складу більшістю голосів. Виборні моряки повинні були влаштовувати збори на пароплавах, опікуватися питаннями надходження внесків, інформувати про всі події Центр організації. Саме на них покладалася справа транспортування нелегальної літератури, виконання інших доручень керівництва. “Виборні, – відзначало донесення в Департамент поліції, – люди енергійні, користуються впливом у своєму середовищі”¹¹. В найбільших портах басейну

було прийняте рішення створити також інститут уповноважених Спілки. Згодом подібні посади було запроваджено в Одесі, Батумі, Маріуполі та у закордонних портах – Варні, Марселі.

В лютому 1912 р. остаточно сформувалася й редакція друкованого органу Спілки – газети “Моряк”. До складу останньої увійшли Адамович, Яковлев, Натадзе і Мгебров. Місцем подальшого видання газети визначили Відень. Усього з друку протягом 1912–1913 рр. вийшло 14 чисел “Моряка” накладом три тисячі примірників кожен. Газета поширювалася майже у всіх портах Чорного та Азовського морів, частково на Каспії, Балтиці, Білому морі. Фактично вона стала організуючим і спрямовуючим центром усієї Спілки. На її шпальтах піднімалися питання побуту й праці моряків, висвітлювалися події політичного життя в Російській імперії, визначалися завдання боротьби за права матросів. Торговельні моряки брали активну участь у виданні своєї газети. Як згадував один із них – Г.Ачканов, члени команд пароплавів “на зборах обговорювали питання, які повинен був висвітлювати “Моряк”, писали самостійно про свої скрути...”¹².

Зазначимо, що суттєву допомогу матроському товариству у виданні його газети надавав Л.Д.Троцький. В автобіографічному творі “Моє життя!, висвітлюючи діяльність в еміграції у роки нового революційного піднесення, він писав, що в той час знаходився “у тісному зв’язку з нелегальною Спілкою чорноморських моряків, якій допомагав видавати їхній орган”¹³. Пізніше Адамович визнавав, що зв’язки останньої із іншими революційними організаціями багато в чому ґрунтувалися саме на обміні послугами. “Вони нам друкували нашу газету, вміщували там також свої статті... Наша організація переправляла їхню літературу”¹⁴.

Стратегічний задум проводу товариства, полягав у тому, щоб підготувати загальний страйк матросів цивільного флоту з метою легалізації Спілки. В той же час есери – члени Закордонного центру – намагалися скерувати діяльність організації у політичну площину. Можливо, це і дало підстави Одеській судовій палаті в 1914 р. зробити висновок, що “газета “Моряк” була ідейним органом співтовариства, яке визначило метою своєї діяльності повалення встановленого у Росії законами самодержавного способу правління й заміну його демократичною республікою на соціалістичних засадах”¹⁵.

Однак серед рядових членів Спілки з питання мети та завдань організації не було одностайності. Як згадував М.Адамович, до її складу входили як ті, “для кого збільшення заробітної плати було другорядною справою, а весь сенс містився в можливості здійснити “геть самодержавство”, так й інші, які від цього “геть” шарахалися як від сторонньої та непотрібної їм речі”¹⁶. До того ж останніх у Спілці була переважна більшість. Організація, на їхню думку, перш за все мала бути “зряддям боротьби за підвищення рівня життя та послаблення утисків адміністративного режиму на судах”.

На початку травня в товаристві вже нараховувалися команди 50 пароплавів. Відповідно зростали надходження до каси Спілки – з 60–70 крб на початку року до 400, а пізніше 500 крб щомісяця й навіть більше. В червні 1912 р. Організація об’єднувала матросів більш як 80 комерційних суден. Отже, зв’язок із Закордонним центром у Константинополі підтримували близько 20% складу екіпажів пароплавів, що були приписані до портів басейну. Загальна кількість “нижчих чинів” на них становила 1890 осіб¹⁷. Ось чому здається завищеною чисельність матроського товариства в 5 тис., як зазначається у працях Л.А.Нагорної та Г.О.Рубцова¹⁸.

Треба також звернути увагу, що більшість команд, які входили до складу

нелегальної організації моряків, працювали на судах, які належали великим пароплавним підприємствам і де умови праці й побуту були найважчими. Так, з 71 парового судна РТПіТ до складу Спілки ввійшли екіпажі 55 пароплавів. У ній брали участь практично всі моряки, які працювали на судах Рос трансу, – 10 пароплавів із 10, команди трьох із чотирьох суден Північного товариства, що були приписані до чорноморських портів, а також матроси наливного пароплава “Свет” (акціонерне товариство “Океан”). Крім того, до організації входили екіпажі суден, які належали торговельному дому Карапатницьких та деяким приватним власникам – І.Меркуль’єву, С.Фальц-Фейн, П.Дмитрієвій.

Водночас слід вказати на аморфність утвореної в торговельному флоті Спілки. Часто, як визнавали її провідники, команда пароплава робила свій членський внесок, проводила збори, а “потім десь губилася й продовжувала значитися тільки на папері”¹⁹. Крім того, далеко не всі, навіть матроси суден, команди яких формально у повному складі приєдналися до організації, були прихильниками участі в товаристві, яке діяло поза законом, і до того ж були готові щомісяця сплачувати неабиякі внески. У першу чергу це торкалося моряків, які працювали на комерційних пароплавах тимчасово, а таких було приблизно 30–40%.

Про подібні факти залишилися непоодинокі свідчення. “Гірше не має, як боротися з людьми сезонними, тобто такими, що на літо приїжджають плавати, а взимку повертаються додому, – підкреслювалося в листі одного з виборних моряків. – У них доводиться внесок майже не зубами виривати. А він відповідає, я ще поплаваю до зими, а потім поїду, що хочете, те й робить”²⁰. На численні факти збирання грошей на судах із застосуванням “насилля та примусу” звертали увагу каральні органи царизму. Так, в обвинувальному акті у справі Спілки моряків відзначалося, що кочегар із пароплава “Иерусалим” – виходець із селян Липовецького повіту Київської губернії Є.Яблонський – “переконавав їх (молодих матросів. – О.Ш.) регулярно сплачувати внески, при чому тих, хто на це не погоджувався, переслідував і налаштовував проти них команду”²¹.

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

Агітацією серед команд займалися й самі матроси, головним чином виборні. Так, виходець із козаків Роменського повіту Полтавської губернії П.Бенько в своїх промовах звертав увагу моряків пароплава “Королева Ольга” на те, що царизм “не дає можливості висловити у Росії вільного слова”²². Кочегар із “Лазарева” І.Коломієць – уродженець Лохвицького повіту тієї ж губернії – в розмовах із членами екіпажу підкреслював, що “імператор отримує занадто велику... платню, коли це несправедливо, тому що це утримання береться з народних грошей”. У свою чергу кочегар пароплава “Император Николай II” П.Скрипка відзначав: “Нас тиснуть як уряд, так і адміністрація, всі вони живуть за наш рахунок, а ви їх підтримуєте...”, та наполягав на необхідності “власноруч усього добитися”²³.

Все це надало підстави закордонній агентурі Департаменту поліції повідомити, що “розпропагування судових команд здійснюється в плаванні досвідченими моряками, довершується воно у м. Константинополь, де на пароплави з’являються

члени Центру, спілкуються з командами, постачають злочинну літературу як для читання, так і для транспортування”²⁴. Отже, “ховаючись за економічними гаслами, – відзначала доповідь Міністерства внутрішніх справ, – керівники розраховують привчити моряків до масових виступів та поступово прищепити їм свої революційні ідеї”.

Деякі члени Спілки чорноморців, українці за походженням, не були байдужими й до національної справи, потреб власного народу. Саме останні пропонували Закордонному центру частину літератури видавати українською мовою. Так, матрос пароплава “Ростов” – селянин Лохвицького повіту Полтавської губернії Є.Яценко, за повідомленням охоронки, “досвідчений пропагандист і агітатор”, що веде пропаганду “виключно на малоросійській мові серед моряків-малоросів”, звертався до Адамовича з проханням надрукувати українською мовою брошуру про діяльність Спілки чорноморців²⁵. Але провід організації так і не пішов назустріч національним потребам українців, фактично ігноруючи це питання.

Одним із провідних напрямків діяльності матроської Спілки було транспортування з Константинополя в міста чорноморського узбережжя нелегальних видань. За повідомленням Одеського охоронного відділення, пароплави закордонного плавання, де “найбільш організовані і розпропаговані команди”, – “Чихачев”, “Иерусалим”, “Королева Ольга”, “Корнилов”, “Лазарев”, “Афон” доставляли літературу з Константинополя до Одеси. Команди ж суден “Ростов” та “Император Александр II” перевозили заборонений вантаж у Батум і Поті²⁶. В свою чергу на пароплавах “Олег”, “Великая княжна Ксения” й “Синеус” нелегальна література прямувала до севастопольського порту. Так, лише у травні 1912 р. сюди було транспортовано декілька тисяч примірників газет, прокламацій та листівок і в першу чергу газету “Моряк”.

Зазначимо, що літературу переважно везли члени машинної команди, які ховали її у вугільних ямах суден. Палубні ж матроси транспортували подібний вантаж у кубрику під обшивкою стелі. Звичайно, найважчим у цій справі було подолання митного контролю в порту. Проте морякам – членам Спілки – вдавалося успішно розв’язувати й це питання. Частіше за все матроси виносили на берег заборонені видання під час розвантаження або навантаження пароплавів, відволікаючи якимось чином увагу митника, проносили літературу, “обв’язавши її під сорочкою навколо тіла”.

Інколи, за повідомленням Південного районного охоронного відділення, нелегальний вантаж зносили на берег “носильники, які з’являлися на пароплаві за речами пасажирів”²⁷. Так, у Керчі в серпні 1912 р. на причалі Руського товариства у носильника М.Рижова знайшли шість примірників сьомого числа “Моряка” та есерівські видання “За народ” і “Знамя труда”, які були йому передані із судна “Мария”²⁸. Траплялися навіть випадки, коли нелегальну літературу проносили безпосередньо митники “під виглядом контрабанди, яку деякі з них бралися виносити на берег за певне винагородження, що отримували від команди”²⁹.

Відносини з нелегальною організацією чорноморців у той час підтримували й представники українських соціалістичних партій, зокрема “Спілки”. Контакти Адамовича з Українським соціал-демократичним союзом було налагоджено через секретаря Краківського товариства допомоги політкаторжанам і засланим влітку 1912 р. За сприяння М.Меленевського, Закордонний центр встановив зв’язки з річковиками Дніпра, Бугу та Дністра³⁰. В результаті з липня від команд пароплавів Дніпровської лінії почали надходити досить значні суми членських внесків. Крім того, в середовищі моряків басейну поширювалася й література

українських соціал-демократів. За повідомленням жандармів, під час трусу на судні “Иерусалим” у виборного від палубної команди, міщанина Дніпровського повіту Таврійської губернії О.Чернишова знайшли два примірники брошури “Економія”, яка була видана Волинським і Подільським комітетами партії “Спілка”³¹.

Влітку 1912 р. провід організації впритул наблизився до реалізації свого основного завдання – проведення страйку торговельних матросів. Вдатися до нього передбачалося наприкінці серпня. Але з початку Закордонний центр вирішив провести з цього приводу анкетування серед моряків. Утім анкета щодо страйку, яка була поширена на пароплавах, принесла негативні результати. Переважна більшість матросів у своїх анкетах вказувала на недостатню підготовку виступу, зокрема «відсутність страйкового фонду в редакції “Моряка”³². Окрім того, моряки звертали увагу на наявність у портах чорноморського узбережжя великої кількості безробітних, що теж стало б на заваді страйку. Ще однією причиною, яка перешкодила тогочасним планам керівництва Спілки, стало протистояння у організації між прибічниками мирного виступу та есерами – прихильниками бойової тактики. Звертаючи на це увагу, агентура Департаменту поліції в Туреччині відзначала, що в Спільці моряків стався розкол “на ґрунті партійності й з питань тактики дій”³³.

Зрештою, під тиском М.Адамовича та О.Яковлева представники партії есерів вийшли із складу Закордонного центру. Повідомляючи про це в одному з листів, М.Адамович відзначав, що йому вдалося переконати матросів відмовитися від планів здійснення терористичних дій, підкресливши при цьому, що майбутній страйк у морському транспорті басейну “треба провести без насилля”.

Ускладнювали в той час роботу організації й інші фактори. Давалося взнаки посилення митного та поліцейського контролю на суднах константинопольської лінії. Не залишалася бездіяльною і таємна агентура царизму. Безпосередньо боротьбою із Спілкою чорноморців займалося Південне районне охоронне відділення, яким з серпня 1912 р. керував начальник жандармського управління Одеси, полковник П.П.Заварзін. Це була далеко не остання людина в царському політичному розшуку. Колишній учень відомого С.В.Зубатова, він, за словами товариша міністра внутрішніх справ В.Ф.Джунковського, “справу знав добре й дуже старався”³⁴.

Як стверджував у своїх спогадах сам П.Заварзін, у той час протиурядовий рух на Півдні імперії “перекинувся на команди комерційних суден під виглядом таємної професійної організації “Спілка моряків”³⁵. Відповідно докладалися всіх зусилля щодо її ліквідації. Задля цього полковник Заварзін наполегливо впроваджував своїх агентів до складу Спілки, вважаючи провокацію найбільш ефективною формою боротьби з революційною небезпекою.

На вимогу охоранки, пароплавні компанії на посади кочегарів та матросів почали активно брати провокаторів. З іншого боку, жандарми вдавалися до вербування членів судових команд. При цьому широко використовувалися пропозиції грошей, шантаж, погрози. Деякі матроси після арешту, намагаючись уникнути покарання, погоджувалися постачати жандармам інформацію стосовно діяльності організації. Так, кочегар пароплава РТПіТ “Царица”, селянин Староконстантинівського повіту Волинської губернії Г. Воротило, затриманий поліцією, за словами полковника Заварзіна, “запропонував управлінню свої послуги щодо розшуку”³⁶. На співробітництво з охоранкою пізніше погодився і кочегар з “Одессы” Гавриленко. В результаті жандармам вдалося створити цілу агентурну мережу в Спільці чорноморців. За нашими підрахунками, вона налічувала до двох десятків

осіб. У складі її діяли агенти на прізвиська “Джонка”, “Компас”, “Руль”, “Вымпел”, “Флаг”, “Маяк”, “Новый”, “Полевой”, “Случайный”, “Приятель” та ін.³⁷

За повідомленнями одеської охоранки, її шпигуни спромоглися потрапити до Константинополя, ввійти в довіру до М.Адамовича, а також отримати від нього для перевезення в Росію газету “Моряк”³⁸. Більше того, полковнику П.Заварзіну вдалося впровадити провокаторів навіть у керівний осередок організації моряків торговельного флоту. За словами самого жандарма, він тоді мав двох таємних співробітників, “особливо цінних завдяки центральному становищу, яке вони займали в названому співтоваристві”³⁹. Один із них був членом нелегального осередку, який ще восени 1911 р. розробив план створення Спільки. Таким чином, жандарми фактично сприяли становленню організації матросів, яку самі й вважали злочинною.

Негативний вплив на роботу організації моряків справила Перша балканська війна, яка розпочалася в жовтні 1912 р. У зв’язку із закриттям Дарданелл і фактичною ізоляцією Константинополя торговельні судна з Росії майже припинили відвідувати цей порт. Саме тому місце розташування Центру товариства було вирішено перенести до єгипетського міста Олександрія.

На початку 1913 р. проводом Спільки чорноморців було розроблено докладний план проведення страйку в комерційному флоті, який дістав схвальну реакцію матросів. Заради вдалого проведення виступу вагоме значення надавалося здобуттю підтримки з боку торговельних моряків усієї імперії. Як писав меншовицький “Луч”, “професійні й інші потреби серед морських команд, які назріли, та загальне поживлення робітничого руху... спонукало організації моряків Каспію і Чорномор’я до взаємного зближення”⁴⁰. У період з 14 по 22 лютого 1913 р. в Олександрії було влаштовано конференцію, на яку запросили представників організації судноробітників Каспійського моря, а також від Спільки російських моряків за кордоном та від Балтики.

Конференція висловила за проведення загального виступу матросів країни. В її документах підкреслювалося, що “тільки боротьбою організованою і планомерною можна повернути всі права, які були забрані, й завоювати нові”. Разом з тим, обговорюючи тактику дій під час страйку, учасники конференції висловили своє “різко негативне ставлення до терористичних виступів”⁴¹. Крім того, на думку М. Адамовича, вкрай важливим було дістати сприяння з боку портових робітників, які б під час виступу в торговельному флоті, “відмовлялися навантажувати та розвантажувати пароплави, які будуть приганяти штрейкбрехери”⁴².

Паралельно з рішенням стосовно страйку конференція наголосила на використанні інших легальних засобів боротьби матросів за покращання свого становища. Так, було вирішено домагатися дозволу професійним спілкам судових команд утворювати реєстраційні контори “з метою врегулювання питання відносно найму моряків». Керівництво Олександрійської конференції рекомендувало також усім місцевим організаціям матросів торговельного флоту “взяти найактивнішу участь у страховій компанії, яку веде робітництво Росії на підставі закону від 23 червня 1912 р.”⁴³

В цілому навесні 1913 р. діяльність організації матросів комерційного флоту досягла свого апогею. Зв’язки її поширювалися, газета “Моряк” надходила майже в усі водні артерії європейської частини Російської імперії, завершувалася підготовка до травневого страйку. “Моряки розпропаговані більш, ніж в 1905 р.”, й являють собою “масу, дуже сприйнятливую до виступів”, – зазначав у своїй доповіді в Петербург П.Заварзін⁴⁴. Усе це викликало неабияке занепокоєння органів

влади. 19 лютого і 4 березня 1913 р. в Одесі під головуванням градоначальника І.Сосновського відбулися наради з питань “боротьби з страйковим рухом на комерційних суднах”, де було присутнє вище керівництво місцевих органів політичної поліції, начальник порту, прокурор одеської судової палати та ін.⁴⁵ Але власними силами впоратися із Спілкою чорноморців вони були не у змозі.

Врешті-решт, питанням боротьби з нею вимушені були зайнятися вищі урядові кола Російської імперії. 30 березня 1913 р. зібралася спеціальна міжвідомча нарада під головуванням прем'єра В.М.Коковцова. На ній були присутні керівники політичного розшуку країни – товариш міністра внутрішніх справ В.Ф.Джунковський, директор Департаменту поліції С.П.Білецький, а також міністри морський, юстиції, торгівлі й промисловості. Нарада обговорила питання відносно заходів, які могли б упередити страйк команд пароплавів. Її учасники наголосили, що “усілякий страйк на суднах торговельного флоту і в портах, хоча б він приховувався економічними вимогами, повинен розглядатися, як надзвичайно небезпечне для інтересів державного порядку явище”⁴⁶.

Тому особлива нарада прийняла постанову, яка вимагала вжити “найрішучих заходів проти страйку, що готувався”. Було вирішено посилити склад Одеського жандармського управління одним офіцером та вісьмома унтер-офіцерами, а також створити летючі загони філерів (кожен із чотирьох чоловік) в Олександрії, Константинополі й Одесі, відрахувавши надані цілі додатково 20 тис. 700 крб.⁴⁷ Якщо страйк у торговельному флоті все ж таки б розпочався, уряд передбачав “звернутися за допомогою до місцевих монархічних організацій із проханням щодо підготовки... особливих кадрів для заміни страйкуючих команд”⁴⁸.

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

Затримавши М.Адамовича, який, на думку жандармів, був “найбільшим авторитетом серед моряків комерційного флоту й найдосвідченішим організатором масових виступів”, охоранка небезпідставно дійшла висновку, що завдала дошкульного, якщо не смертельного удару всій діяльності Спілки. Крім того, за згодою міністра закордонних справ Британії Е.Грея, російська поліція вилучила “велику кількість матеріалів” в Олександрії⁴⁹. В результаті до Департаменту поліції потрапили документація та архів Закордонного центру, у тому числі більш як 1700 рукописів, печатка, листування голови організації. Це призвело до затримання багатьох активістів Спілки. Масові арешти були проведені й серед пересічних членів товариства. Так, тільки на одному пароплаві “Імператор Николай II” із 38 членів команди поліція арештувала 23 особи, зокрема практично всіх кочегарів (13 чол.) і покоївку.

На початку червня 1913 р. було організовано доставку М.Адамовича та ще двох керівників Спілки у Росію. Характерно, що цей факт не обійшло увагою майже жодне періодичне видання імперії, в тому числі й україномовна преса. Так, київська газета “Рада” писала: “Під збільшеним конвоєм на пароплаві доставлено з Олександрії керівників забастовочного комітету моряків у 1905 році:

Адамовича, Терського та Одоєвського”⁵⁰.

Досягнуті одеськими жандармами результати в справі попередження виступу суднових команд Півдня України отримали високу оцінку царського уряду. У листі до полковника П.Заварзіна товариш міністра внутрішніх справ В.Джунковський відзначив “видатну діяльність” управління в боротьбі “із злочинною діяльністю однієї з найбільш серйозних революційних організацій, що має назву Спілка чорноморських моряків”⁵¹.

Останню крапку у діяльності нелегального товариства моряків поставив судовий процес, який розпочався в Одесі у березні 1914 р. Суд над членами Спілки викликав чималу увагу громадськості країни. Підтримати арештованих членів організації торговельних моряків готувалися відомі діячі соціалістичного руху. Наприклад, Л.Троцький відправив листа члену соціал-демократичної фракції ІV Думи М.І.Скобелеву, пропонуючи знайти гарного адвоката для захисту обвинувачених моряків. “Було б добре, – підкреслював Троцький, – якщо б думська фракція взяла участь як у самому процесі, так і в організації захисту...”⁵².

Заключні засідання суду у справі Спілки чорноморців відбулися в жовтні 1914 р. Газета “Одесские новости” писала у ті дні: “Процес матросів Чорноморського комерційного флоту відноситься до тих явищ суспільного життя, інтерес до яких не втрачається протягом тривалого часу. Навіть події, які переживаємо (Перша світова війна. – О.Ш.), не змогли послабити великої уваги, яка приділяється усією... спільнотою цій справі, що набрала широкого розголосу... Всі коридори, сходи й багато приміщень були заповнені публікою”⁵³. Всього звинувачення були висунуті стосовно 76 осіб. За місцем народження серед обвинувачених членів Спілки переважали вихідці з України. Так, близько 15% серед них було уродженцями Херсонської губернії, 10,8% – Полтавщини, 9,5% – Київщини, по 6,5% – з Таврійської та Подільської губерній, 4% – з Чернігівщини⁵⁴.

Матеріали дізнання склали 36 томів. Звинувачення, яке підтримував товариш прокурора Одеської судової палати Д.П.Бусло, намагалося довести антиурядовий, революційний характер співтовариства. В той же час захисник М.Адамовича на суді підкреслював, що Спілка переслідувала виключно економічні цілі. “Адамович, – наполягав присяжний повірений Ратнер, – увесь свій вплив використовував на те, щоб указана організація у будь-якому разі не набула б характеру політичного, але залишалася б суворо в рамках економічних цілей та досягнень”⁵⁵. Звичайно, треба брати до уваги, що адвокат Адамовича намагався применшити вину свого підзахисного й свідомо робив акцент саме на економічному характері діяльності Спілки моряків та її голови, що не повністю відповідало дійсності. Однак беззаперечно, що багато у чому ці твердження мали під собою реальний ґрунт. Зрештою, за вердиктом суду 39 моряків було ув’язнено терміном від шести місяців до двох років. М.Адамовича й О.Яковлева відправили в заслання до Єнісейської губернії. Всього ж на процесах цієї організації судові палати різних міст імперії винесли близько 200 обвинувальних вироків.

Отже, у міжреволюційний період судовим командам вдалося утворити найбільшу за всю історію професійного руху в морському транспорті Російської імперії організацію – нелегальну Спілку чорноморців, яка справляла помітний вплив на становище у комерційному флоті, готуючи загальний виступ моряків Азово-Чорноморського басейну. Водночас слід звернути увагу на надмірну політизованість матроської Спілки, яка в своїй діяльності далеко виходила за межі суто професійної роботи. Останнє пояснювалося не тільки браком у пролетаріату України традицій західноєвропейського “тред-юніонізм”, а головним чином

відсутністю в Російській імперії легальних умов для існування профорганізації у торговельному флоті, неможливістю розв'язання законним шляхом тих побутових проблем, з якими постійно стикалися моряки.

Таким чином, самодержавство і судновласники своєю вкрай негнучкою політикою в робітничому питанні, постійними переслідуваннями організації моряків завадили створенню відповідного підґрунтя для розвитку реформістських настроїв серед команд комерційного флоту, тільки поглиблюючи соціокультурну прірву у суспільстві. На останнє звертали увагу й самі підприємці. Так, член Державної Ради імперії, відомий промисловець М.С.Авдаков відзначав: “Для мене незрозуміло виключення звідси (із 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, а й страшенно загострені”⁵⁶.

¹ Мельник С.К. Делегат більшовиків Одеси. – Одеса, 1970. – С.128; Нагорная Л.А. Рабочее движение в Херсонской губернии в период нового революционного подъема в 1910-1914 гг.: Дис... канд. ист. наук: – К., 1962. – С.56; Шморгул П.М. В.І. Ленін і більшовицькі організації України. – К., 1979. – С.169.

² Одесский листок. – Одесса. – 1906. – 11 июня.

³ Правда (Віденська). – 1911. – 25 июня.

⁴ Державний архів Російської Федерації (далі – ДАРФ), м. Москва. – Ф.102. – ОВ. – Оп.239. – Спр.5. – Ч.73. – Лит.А. – Арк.6 зв.

⁵ Центральний державний історичний архів України (далі – ЦДІА), м. Київ. – Ф.268. – Оп.1. – Спр.406. – Арк.267 зв.

⁶ Правда (Віденська). – 1912. – 14 марта.

⁷ ЦДІА. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.2682. – Арк.9 зв.

⁸ Російський державний історичний архів (далі – РДІА), м. Санкт-Петербург. – Ф.95. – Оп.18. – Арк.1059. – Арк.171 зв.

⁹ ДАРФ. – Ф.102. – ОВ. – Оп.246. – Спр.289, ч.м. – Арк.56 зв.

¹⁰ ЦДІА. – Ф.385. – Оп.1. – Спр.2629. – Т.24. – Арк.108–109.

¹¹ ДАРФ. – Ф.102. – ОВ. – Оп.246 – Спр.289, ч.м. – Арк.59.

¹² Російський державний архів соціально-політичної історії, м. Москва. – Ф.70. – Оп.3. – Спр.343. – Арк.7.

¹³ Троцкий Л.Д. Моя жизнь: Опыт автобиографии. – Москва, 1991. – С.216.

¹⁴ Адамович М.П. «Моряк» и моряки перед судом // Материалы по истории профессионального движения в России. – Москва, 1924. – Сб.2. – С.209.

¹⁵ ЦДІА. – Ф.419. – Оп.1. – Спр.6561. – Арк.1 зв.

¹⁶ Адамович М.П. Указ.соч. – С.207.

¹⁷ Русский торговый флот. Список судов к 1 янв. 1910 г. – СПб., 1910. – С.1–67.

¹⁸ Нагорная Л.А. Указ.соч. – С.228; Рубцов Г.О. Борьба більшовиків України за армію і флот (липень 1907 – березень 1917 рр.). – К., 1971. – С.35.

¹⁹ Моряк. – Париж. – 1913. – 12 сент.

²⁰ ЦДІА. – Ф.385. – Оп.1. – Спр. 2629. – Т.24. – Арк.43 зв.

²¹ Там само. – Ф.348. – Оп.1. – Спр.649. – Арк.261.

²² Там само. – Арк.262.

²³ Там само. – Арк.259.

- 24 Там само. – Ф.385. – Оп.1. – Спр.2806. – Арк.5 зв.
- 25 Там само. – Ф.385. – Оп.1. – Спр.2734. – Арк.110.
- 26 ДАРФ. – Ф.102. – ОВ, Оп.242. – Спр.289. – Тз. – Арк.38.
- 27 ЦДІА. – Ф.275. – Оп.1. – Спр.2682. – Арк.13 зв.
- 28 Там само. – Ф.348. – Оп.1. – Спр.647. – Арк.6.
- 29 Там само. – Ф.276. – Оп.1. – Спр.394. – Арк.16 зв.
- 30 *Волков Е.З.* Среди моряков и речников торгового и военного флота (1906–1914 гг.). – Москва; Петроград, 1923. – С.80.
- 31 ЦДІА. – Ф.348. – Оп.1. – Спр.649. – Арк.260.
- 32 Там само. – Ф.385. – Оп.1. 2629. – Т.24. – Арк.9 зв.
- 33 Там само. – Ф.1597. – Оп.1. – Спр.353. – Арк.97.
- 34 *Джунковский В.Ф.* Воспоминания: В 2 т. – Москва, 1997. – Т.2. – С.316.
- 35 *Заварзин П.П.* Работа тайной полиции: Воспоминания. – Париж, 1924. – С.124.
- 36 ЦДІА. – Ф.385. – Оп.1. – Спр.2804. – Т.2. – Арк.130.
- 37 Там само. – Ф.268. – Оп.1. – Спр.764.
- 38 Там само. – Ф.268. – Оп.1. – Спр.769. – Арк.19.
- 39 Там само. – Ф.385. – Оп.1. – Спр.2158. – Арк.105.
- 40 Луч. – Санкт-Петербург. – 1913. – 28 апр.
- 41 ЦДІА. – Ф.313. – Оп.2. – Спр.2651. – Арк.28 зв.
- 42 Там само. – Ф.419. – Оп.1. – Спр.6560. – Арк.33 зв.
- 43 Луч. – 1913. – 3 мая.
- 44 ДАРФ. – Ф.6863. – Оп.1. – Спр.117. – Арк.3.
- 45 РДІА. – Ф.95. – Оп.18. – Спр.1059. – Арк.179.
- 46 ДАРФ. – Ф.6863. – Оп.1. – Спр.117. – Арк.3.
- 47 Там само. – Ф.102. – ОВ. – Оп.242. – Спр.289. ч.м. – Лит. А. – Арк. 201 зв.
- 48 Там само. – Ф.6863. – Оп.1. – Спр.117. – Арк.8.
- 49 *Заварзин П.П.* Указ.соч. – С.124.
- 50 Рада. – Київ. – 1913. – 6 черв.
- 51 ЦДІА. – Ф.385. – Оп.1. – Спр.2158. – Арк.115.
- 52 Там само. – Ф.268. – Оп.1. – Спр.857. – Арк.77.
- 53 Одесские новости. – Одесса. – 1914. – 3(16) окт.
- 54 *Волков Е.З.* Указ. соч. – С.213–214.
- 55 ЦДІА. – Ф.348. – Оп.1. – Спр.647. – Арк.337 зв.
- 56 Государственная дума. Стенографический отчет. Сессия пятая. – СПб., 1911. – Ч.І. – С.167.