

8. Придатченко І. Більшовицька організація Катеринослава в боротьбі за перемогу Радянської влади // Більшовицькі організації України в боротьбі за перемогу Великої Жовтневої соціалістичної революції. – К.: Українське видавництво політичної літератури, 1949. – С. 143-179.
9. Октябрь в Екатеринославе (Сборник документов и материалов). – Днепропетровск, 1957. – 379 с.
10. Історія міста Дніпропетровська / За наук. ред. А. Г. Болебруха. – Дніпропетровськ: Грані, 2006. – 596 с.
11. Тригуб П. М. Ліквідація міських дум і земств у період боротьби за встановлення і зміцнення Радянської влади на Україні (грудень 1917 р. – березень 1918 р.) // Питання історії народів СРСР. – Харків: Видавництво Харківського ордена трудового Червоного прапора державного університету імені О. М. Горького, 1972. – Випуск 13. – С. 24-31.
12. Вінцовський Т. С. Катеринославська українська губернська рада в роботі губернського земства під час революції 1917 року // Наукові праці історичного факультету Запорізького державного університету. Випуск XXXVIII. – Запоріжжя: ЗНУ, 2014. – С. 90-94.
13. Журнал чрезвычайного Екатеринославского Губернского Земского Собрания 8 – 12 января 1918 г. с приложениями. – Екатеринослав: Типография Губернского Земства, 1918. – 248 с.
14. Енциклопедія історії України. – К.: Наукова думка, 2005. – Т. 3. – 672 с.

**Винцовский Т. С. Участие украинской фракции в работе Екатеринославского губернского земства в период военно-политического противостояния ноября 1917 – января 1918 гг.**

Статья посвящена работе украинской социалистической фракции в ходе проведения чрезвычайного Екатеринославского губернского земского собрания, которое проходило на фоне обострения военно-политической ситуации на рубеже 1917–1918 годов. Анализируются дискуссии гласных вокруг вопросов организации центральной и региональной власти, отношению к Всероссийскому и Украинскому Учредительному собраниям, организации просветительских мероприятий, издание земской газеты и прочее. Автор частично реконструировал кадровый потенциал украинской фракции.

**Ключевые слова:** революция, земства, большевики, Екатеринославская губерния, Центральная Рада, украинская социалистическая фракция, Украинская Народная Республика

**Vintskovs'kyi T. S. Participation in the work of the Ukrainian faction the Katerynoslav provincial zemstvo in the period of the military-political confrontation in November 1917 – January 1918's.**

This article is dedicated to work of Ukrainian socialist faction in the course of extreme Katerynoslav governorate territorial meeting that took place amid aggravation of military and political situation on the cusp of 1917-1918. It is analyzed the discussions concerning questions of organization of central and regional power, stance on Russian and Ukrainian Organization meetings, organization of outreach campaigns, issuing of territorial newspaper and other. Author reconstructed partially workforce capacity of Ukrainian faction.

**Keywords:** revolution, the Zemstvo, Bilshovyks, Katerynoslav province, the Central Rada (Council), Ukrainian Socialist faction, Ukrainian People's Republic

УДК 94(477)“1917/1918”:629.5

Л. І. Синявська

## ДІЯЛЬНІСТЬ СУДНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ СХОДУ І ПІВДНЯ УКРАЇНИ У 1917–1918 рр.

У статті проаналізовано діяльність суднобудівних підприємств сходу та півдня України з визначенням обставин, що впливали на обсяги виготовленої продукції і введення в експлуатацію кораблів. Визначено вплив робітничих комітетів на організацію роботи суднобудівних підприємств. Доведено, що власникам суднобудівних підприємств вдалося на деякий час порозумітися із робітничими комітетами, забезпечивши тим самим продовження трудової діяльності.

**Ключові слова:** Перша світова війна, підприємництво, наймані працівники, державне регулювання економіки, суднобудівна промисловість, військова промисловість, фінанси, кредит.

Революційні події в Російській імперії 1917 р. суттєво вплинули на розвиток суднобудування на півдні України. Було зруйновано систему фінансування промисловості, що існувала на території. Фінансова криза та розпад державного апарату на місцях зумовили призупинення фінансування значної частини проектів Тимчасовим урядом у 1917 р. Ця проблематика у загальноросійському контексті досліджувалася у роботах К. Шацилло, А. Тараса, А. Сидорова, Б. Авілова, П. Волобуєва, Б. Дубенцова, А. Боханова, О. Шляхова, П. Фоміна, П. Сорокіна, Г. Попова. Частково розвиток суднобудівної промисловості в роки війни розглядала Н. Рижєва.

На початку 1917 р. заводом «Россуд» було побудовано лінкор «Императрица Мария», завершувалося будівництво лінкора «Император Александр III» («Воля») для Морського відомства. У квітні 1916 р. було завершено спорудження плавучого доку для Чорного моря за замовленням Морського відомства. Легкі крейсери «Адмирал Нахимов» та «Адмирал Лазарев» були спущені на воду у 1916 р., будувалися легкі крейсери «Адмирал Корнилов» і «Адмирал Истомин», корпуси шаланд типу «Истрань» «Парфенон» та «Темир» у травні 1917 р. також були введені в експлуатацію. Для Морського міністерства відповідно до перезамовлення від заводу «Наваль» будувалося конвойне судно «Эльбрус», корпус якого був спущений на воду у січні 1917 р. Так само за замовленням від «Наваля» будувалися корпуси підводних човнів типу

«Барс»: «Орланд», «Буревестник», «Пеликан», «Лебедь», які спустили на воду у 1916 р. Для Морського міністерства будувалося також 50 десантних моторних барж та 20 десантних пароплавів типу «Эльпидифор», що мали бути спущені на воду до листопада 1917 р. У вересні 1915 р. було введено в експлуатацію катер для потреб заводу, а також корпуси парових шаланд «Акманай», «Арабат», «Миус», «Анакрія», «Казантип» (корпус шаланди був перероблений на канонерський човен «К-15» із забезпеченням бронювання по борту шаланди «Казантип»). У червні 1917 р. був спущений на воду плашкоут для Севастопольського порту. Водночас було анульовано замовлення на підводні човни «Фіат-Сан-Джорджіо» («В-1», «В-2», «В-3», «В-4») [1, арк. 26–27].

Спеціальним рішенням Тимчасового уряду від 29 квітня 1917 р. призупинялося будівництво лінкора «Император Николай I» («Демократія») до «більш сприятливих часів». У січні 1918 р. будь-які роботи на ньому було припинено. У результаті спущений на воду у жовтні 1916 р. цей корабель так і не був зданий в експлуатацію, а 27 червня 1927 р. його буксиром переправили до Севастополя, де розібрали на метал.

У той же час накопичений досвід у сфері проектування і будівництва кораблів, а також виявлені недоліки у лінкорах типу «Императрица Мария» дозволили чорноморським конструкторам створити проект корабля, концепція якого чітко вкладалася в основні рамки, що були прийняті у світі впродовж наступних двадцяти років, що свідчило про високий потенціал спеціалістів з Миколаєва. Мова йде про проект лінійного корабля заводу «Наваль», який проектувався згідно з так званою «великою» програмою посилення флоту, що передбачала збільшення кількості лінкорів-дредноутів на Чорному морі до восьми. Саме в рамках цієї програми проектувалися наддредноути, що мали бути закладені у 1917 р., а до 1920 р. введені в експлуатацію. Над проектом працювали інженери під керівництвом В. П. Костенко, який свого часу був корабельним інженером броненосця «Орел» (типу «Бородино»), що брав участь у російсько-японській війні у складі 2-ї Тихоокеанської ескадри. На початку 1917 р. інженери вже почали готувати робочі креслення цього корабля. За проектом він мав водотоннажність 44 тис. т (для порівняння: один із найбільш відомих лінкорів – німецький «Bismark» мав водотоннажність 50 тис. т і був зданий у експлуатацію у 1940 р., а американські «South Dakota» (1942 р.) – 44 тис. 374 т, та «Iowa» (1943 р.) – 57 тис. 450 т) і озброєння головного калібру у вигляді 9 406-мм гармат у трьох баштах (у «Bismark» – 8 380-мм гармат, у «South Dakota» та «Iowa» – 9 406-мм гармат). Довжина корабля по проекту складала 240 м, ширина – 30 м. Силова установка складалася з 15 парових котлів і чотирьох турбін по 30 тис. к.с. Товщина головного броньового поясу варіювалася від 100 до 375 мм, башт головного калібру – від 250 до 400 мм, бойових рубок – від 240 до 300 мм, а також лінкор мав дві броньовані палуби по 75 і 38 мм [2, с. 274].

Одн революційні події покляли край проектуванню таких потужних кораблів, до того ж, припинення фінансування відповідних проектів і втрата кваліфікованих кадрів не дозволила повернутися до цієї справи аж до другої половини 30-х рр. ХХ ст., але лінкори типу «Советский Союз» так і не були добудовані. Революція і подальша громадянська війна призвели до знищення ряду креслень і документації по будівництву кораблів. Крім того, наприкінці 1916 – на початку 1917 рр. відзначалося суттєве ускладнення фінансового становища Миколаївських суднобудівних заводів. Завод «Наваль» заборгував банкам 27 млн руб., що призвело до тимчасового припинення його фінансування. На межі закриття перебував і «Россуд» [3, арк. 42–49]. Водночас зростання економічних вимог робітників і посилення їх втручання у виробничі процеси впродовж 1917 р. ще більш ускладнили фінансовий стан підприємств.

4 березня 1917 р. командир порту, міський голова та начальник гарнізону Миколаєва видали наказ за підписом віце-адмірала Покровського, в якому сповіщали про відречення від престолу Миколи II, про створення Тимчасового уряду із визначенням його складу та передачу керування збройними силами Головнокомандуючому Кавказькою армією великому князю Миколі Миколайовичу, а до прибуття його в ставку – генералу Алексеєву [4, арк. 33]. Робітники та службовці суднобудівних заводів були приведені до присяги новому уряду представниками мобілізаційної частини воєнного порту Миколаєва [4, арк. 42].

На початку березня 1917 р. на заводі «Россуд» за підтримки адміністрації відбулися вибори членів ради робітничих депутатів. Керівництво підприємством висловлювало надію, що це може заспокоїти робітників і забезпечить сприятливі умови для відновлення порядку і продовження виконання замовлень. Однак заводоуправління відзначало зміни у ставленні робітників та адміністративних працівників один до одного. Вже 6 березня 1917 р. з боку робітників почали висловлюватися вимоги економічного та адміністративного характеру, пов'язані із підвищенням оплати праці та кадровими змінами. Це змусило керівництво заводу виступити з ініціативою звільнити із займаних посад у триденний термін деяких майстрів. Крім того, у зверненні керівника заводоуправління Е. Рядченка до керівництва заводом «Россуд» зазначалося, що причиною загострення стосунків між робітниками і апаратом управління була невідповідність старого Фабричного статуту з новими, проголошеними урядом, свободами та правами [5, арк. 60–61].

Ініціативна група службовців «Россуду» звернулася до всіх робітників із закликом зібратися 13 березня 1917 р. з метою створення «Союзу службовців «Россуду». Відзначаючи у своєму зверненні, що «вікові кайдани розбиті, великий акт розкріпачення й оновлення батьківщини завершений», а тому «настав час, коли можна вільно збиратися, вільно висловлювати свої думки і бажання, коли люди можуть вільно об'єднуватися для захисту власних інтересів» ініціативна група закликала до об'єднання трудящих, які після зречення Миколи II перетворилися з «безсилим трудівників» на повноправних громадян. На порядок денний виносилося обговорення ставлення до подій, що відбулися, доповідь ініціативної групи про цілі і завдання «Союзу службовців «Россуду» та вибори тимчасового комітету для розробки статуту [4, арк. 34]. Заворушення серед робітників змусили правління суднобудівних заводів переглянути ставки оплати праці та термін тривалості робочого дня. Серед членів правління була поширена думка, що варто заспокоїти

працівників для забезпечення подальшої роботи підприємства, здачі в експлуатацію добудованих кораблів та отримання відповідних фінансів за раніше укладеними контрактами. Вони й гадки не мали, що через деякий час змушені будуть звертатися до уряду із проханням відшкодувати витрати, яких зазнали внаслідок революційних подій і необхідності фінансувати робітничі організації.

Проте вже 18 березня 1917 р. правлінням «Россуду» було видано циркуляр № 106, у якому визначалися нові тарифні ставки оплати праці. Так, одруженим робітникам, які отримували заробітну плату до 50 руб. включно, розміри додаткового пайка збільшувалися на 75%, неодруженим – на 60%. Для тих одружених робітників, які отримували заробітну плату від 51 до 100 руб., розміри додаткового пайку збільшувалися на 60%, а для неодружених – на 45%. Для одружених робітників, які отримували заробітну плату від 101 до 200 руб., розміри додаткового пайка збільшувалися на 40%, а для неодружених – на 25%. Для тих, одружених робітників, які отримували заробітну плату від 201 до 600 руб., розміри додаткового пайку збільшувалися на 25%, а для неодружених – на 15% [4, арк. 41].

З 21 березня 1917 р. завод «Россуд» було переведено на 8-годинний робочий день із закінченням роботи о 16.30. З 22 березня завод мав працювати за наступним графіком: з 7.00 до 12.00 і з 13.00 до 16.00. По суботах і у святкові дні передбачалося проведення робіт з 7.00 до 14.00. А з 1 жовтня 1917 р. за узгодженням із робітничим комітетом 8-годинний робочий день міг бути розподілений за іншим графіком. Заводоуправління погодилося на введення 8-годинного робочого дня за умови дотримання робітниками саме восьмигодинної роботи, як це було встановлено у Петрограді згідно із угодою між радою робітничих депутатів і Товариством фабрикантів і заводчиків [4, арк. 52]. Але визначення тривалості робочого дня і умов виходу робітників на роботу у вихідні та святкові дні поступово ставало серйозною проблемою, оскільки вимагало узгодження із робітничим комітетом. Так, рада робітничих депутатів оголосила 10 березня «Днем всенародного свята російської революції» і наголосила, що цього дня завод працювати не буде. Тому правління «Россуду» було вимушене звернутися із проханням до робітників вийти на роботу 9 березня 1917 р., працюючи до 14.00 як у передсвятковий день для прискорення швартовних випробувань лінкора «Імператор Александр III» [4, арк. 26]. А 30 березня 1917 р. правління заводу «Россуд» було змушене змінити порядок входу і виходу робітників з підприємства. Якщо раніше прохід дозволявся лише через турнікети для перешкодження крадіжкам, то тепер вихід з підприємства дозволявся й через головну браму, що унеможливило здійснення відповідного контролю [4, арк. 53].

Водночас у червні 1917 р. внаслідок недостатньої кількості палива на суднобудівних заводах «Наваль» і «Россуд» було вирішено обмежити проведення понаднормових робіт та виконання завдань у святкові та вихідні дні [6, арк. 4]. Правління суднобудівних заводів прийняло рішення про виділення коштів на утримання Рад робітничих, селянських та солдатських депутатів. Таке рішення мотивувалося тим, що «з початком революції в інтересах безперервного і можливо правильного життя» підприємств правління вважало за потрібне в умовах відсутності «визначеної влади на місцях» підтримувати громадські виборні організації – Ради робітничих селянських та солдатських депутатів, що займалися вирішенням нагальних проблем розвитку Миколаєва [7, арк. 153]. Підкреслимо, що керівництво підприємств із розумінням сприйняло формування рад і віддало перевагу співробітництву із робітниками, прагнучи зберегти як робочі місця, так і забезпечити економічну діяльність підприємства. Така позиція позитивно сприймалася робітниками, які також були зацікавлені у збереженні відносно високого рівня оплати праці, який забезпечувала робота на суднобудівних заводах.

Але вже у квітні 1917 р. були оприлюднені нові вимоги робітників, які наголошували на тому, що, оскільки Миколаївські суднобудівні заводи працюють виключно для потреб «державної оборони», перебуваючи під безпосереднім наглядом військових властей, а Миколаїв включений до «театру бойових дій», то потрібно для службовців і майстрів відмінити податок на прибуток за отриману від заводів заробітну плату [5, арк. 73]. Водночас відзначалося зростання кошторисів у справі виконання нарядів на будівництво лінкору «Воля» («Імператор Александр III»). Так, у травні 1917 р. відзначалося, що виготовлення і встановлення на лінкорі вісімнадцяти площадок для приладів прицілювання над 130-мм гарматами передбачало оплату у розмірі 2 тис. 450 руб. із виконанням замовлення до 25 квітня 1917 р., але відділ загальних справ заводу «Россуд» вказав, що загальна вартість виконання наряду зросла до 4 тис. 900 руб. і висловив прохання до Петроградського губернського казначейства підтвердити оплату замовлення [8, арк. 54].

У липні 1917 р. між правліннями «Россуда» і «Наваля» виникла суперечка з приводу збільшення оплати праці робітникам із урахуванням тих днів, коли частина з них виїжджала для виконання польових робіт: керівництво «Россуду» категорично відмовилося платити [5, арк. 79]. Разом з тим керівництво суднобудівних заводів відмовилося з 1 серпня 1917 р. від сплати винагород всім робітникам і службовцям, не зайнятим на підприємствах виконанням своїх обов'язків, про що було повідомлено Раду робітничих депутатів [5, арк. 93]. Водночас у серпні 1917 р. правління заводу «Россуд» відзначало, що співробітництво із радами забезпечило безперервну роботу підприємства завдяки тому, що виборні представники робітників не лише роз'яснили ситуацію своїм товаришам, а й взяли активну участь у вирішенні спірних питань між підприємцями та робітниками. Управляючий заводом «Россуд» Е. Рядченко висловлював надію, що витрата додаткових коштів на утримання рад із розумінням буде сприйнята акціонерами, оскільки завдяки таким діям вдалося уникнути зупинки заводу і знайти компроміс у стосунках із робітниками [7, арк. 153 зв.].

1 вересня 1917 р. на загальних зборах працівників було прийняте рішення про запровадження робітничого контролю на підприємстві, однак правління звернулося до Міністра торгівлі і промисловості та до Голови Особливої наради по обороні із вимогою відмовитися від запропонованого Тимчасовим урядом права на здійснення робітниками контролю, оскільки це могло б призвести до повної дезорганізації роботи

суднобудівних заводів [5, арк. 133–134]. Завдяки зверненню певним чином вдалося обмежити втручання робітничих комітетів у діяльність суднобудівних заводів, але кількість спроб некваліфікованого впливу на роботу адміністрації поступово зростала, що призводило до посилення дезорганізації виробничого процесу.

У серпні 1917 р. було прийняте рішення про те, що вимоги Миколаївських суднобудівних заводів до Верховного головнокомандування стосовно направлення на роботу кваліфікованих робітників повинні були розглядатися вже комісією з робітничих питань при Особливій нараді у Петрограді в Маріїнському палаці [9, арк. 34].

Відзначимо, що енергійні і своєчасні дії керівництва дозволили продовжити будівництво третього лінкору серії «Императрица Мария» «Император Александр III», який був зданий у жовтні 1917 р. і перейменованій на «Воля».

11 жовтня 1917 р. було прийнято секретну постанову Тимчасовим урядом щодо змін у програмі суднобудування. Згідно з цим документом, суднобудівними заводами у Миколаєві призупинялося будівництво для Чорноморського флоту лінкора «Демократия» («Император Николай I») [10], крейсерів «Адмирал Лазарев», «Адмирал Корнилов», «Адмирал Истомино», чотирьох міноносців типу «Ушаковский» II серії. Ліквідувалися замовлення на 10 десантних пароплавів типу «Эльпидифор», пароплав для перевезення 1 тис. т солярового мастила, на чотири підводних човни типу «Holland» та три підводні човни типу «Fiat» 2-ї черги програми. Водночас планувалося добудувати крейсер «Адмирал Нахимов», вісім міноносців типу «Ушаковский» I серії, підводні човни типу «Барс» – «Орлан», «Буревестник» та «Лебедь», чотири підводні човни типу «Holland», чотири підводні човни типу «Fiat», 20 десантних пароплавів типу «Эльпидифор», нафтоналивний пароплав. Два плавучі доки по 2 тис. т водотоннажністю планувалося передати до миколаївського відділення Балтійського заводу. Це відділення мало добудувати два підводних човни типу «Барс» – «Гагара» та «Утка», а також шість підводних човнів типу «Holland». Ліквідація і призупинення будівництва суден, які передбачалися програмою, наказувалося виконати протягом двох місяців. Нарада по суднобудуванню стосовно кораблів, які підлягали ліквідації чи передбачалося призупинення виконання робіт на них, мала право відновити роботу по завершенню окремих механізмів, що могли бути використані на інших кораблях. Нарада по кораблебудуванню отримала також право приймати рішення стосовно прискорення виконання робіт на кораблях, які найближчим часом могли бути спущені на воду для якнайшвидшого звільнення стапелів. Всі видатки, пов'язані із втіленням у життя таких рішень Наради по кораблебудуванню, повинні були сплачуватися з воєнного фонду. Морське міністерство мало виступити із пропозиціями щодо перегляду асигнувань для продовження будівництва суден. Йому було надано кредит у розмірі 2 млн руб. для побудови дослідних механізмів і частин човнів, для розробки нових проектів і для здійснення дослідів по новому підводному суднобудуванню з кредиту у 18 млн 745 тис. 700 руб., рішення про видачу якого було прийнято Радою міністрів, згідно із записами у журналі від 4 березня і 5 квітня 1916 р. на будівництво двох дослідницьких човнів, які мали бути ліквідовані згідно з даною постановою Тимчасового уряду [11, с. 685–688].

Однак ситуація із фінансуванням та забезпеченням необхідними матеріалами та обладнанням Миколаївських суднобудівних заводів, не дивлячись на вжиті адміністрацією у контакт з представниками рад заходи, продовжувала ускладнюватися, що призвело до суттєвого погіршення фінансового стану підприємств [5, арк. 135]. Керівництво «Россуда» і «Наваля» констатувало, що впродовж першої половини 1917 р. різко скоротилося постачання лісу і лісоматеріалів для потреб підприємств. Зокрема склалася практика, коли раніше заготовлені матеріали на вимогу суднобудівних заводів відвантажувалися іншим замовникам, що створювало додаткові проблеми справі будівництва кораблів. На думку керівництва заводів, для забезпечення роботи підприємств терміново потрібно було близько 200 вагонів із лісом та лісоматеріалами, для чого пропонувалося заповнювати так звані «клітерні пропозиції», що мали виконуватися у швидкому темпі [9, арк. 135]. Все це було викликано загальним погіршенням економічної кон'юнктури в Росії із руйнуванням економічних зв'язків між підприємствами-суміжниками в умовах послаблення центральної влади. У таких умовах керівництво суднобудівних заводів у вересні 1917 р. було змушене висловити пропозицію про масштабне скорочення штатів. Дізнавшись про такі плани, Миколаївське міське самоврядування висловило занепокоєння різким зростанням рівня безробіття у місті і загрозою у зв'язку з цим дестабілізації обстановки. Міське самоврядування Миколаєва звернулося із проханням до керівництва заводу «Россуд» із пропозицією завчасно повідомити про скорочення штатів працівників для того, щоб можна було використати робітників на інших роботах і не допустити масових заворушень у зв'язку із різким зростанням рівня безробіття у місті [12, арк. 48–48 зв.].

У відповіді керівництва Миколаївських суднобудівних заводів наголошувалося, що у скрутній економічній ситуації, що склалася, планувалося звільнення близько 3 тис. працівників заводу «Наваль», але для остаточного вирішення цього питання було сформовано спеціальну делегацію для переговорів як із робітниками, так і з власниками заводу і до її повернення рішення про звільнення робітників прийматися не буде. Але правління не могло гарантувати повідомлення про звільнення за місяць до прийняття такого рішення, однак наголошувало, що про своє рішення неодмінно сповістить за два тижні до локауту. Окремо планувалося повідомити про обсяги розрахунків із звільненими працівниками та дані про кількість військовозобов'язаних із їх числа. Водночас керівник «Наваля» Б. Юренев наголошував, що планувалося перевести значну частину робітників з «Наваля» на «Россуд», де не спостерігалося такої гостроти ситуації із замовленнями, як на «Навалі» [12, арк. 51–51 зв.].

Таким чином, керівництво суднобудівних заводів, турбуючись про долю кваліфікованих працівників, прагнуло закріпити хоча б частину з них на роботі у суднобудівній промисловості, а місцева рада з метою

збереження стабільності у місті намагалася вирішити питання із працевлаштуванням звільнених робітників, запропонувавши їм іншу роботу. Однак подальше погіршення економічної ситуації та невизначеність політичного розвитку у зв'язку із більшовицьким переворотом і примусовим припиненням роботи Установчих зборів призвели до суттєвого погіршення фінансового становища Миколаївських суднобудівних заводів. Робітничі комітети поступово перетворювалися на інструмент дезорганізації роботи промислових підприємств. Так, не дивлячись на погіршення фінансового стану підприємства і погрожуючи страйком у жовтні 1917 р. на засіданні заводського комітету було прийнято рішення про підвищення заробітної плати за жовтень на 275%, а починаючи з листопада мінімум на 325% по всіх цехах із введенням зрівняльної оплати праці [5, арк. 136].

23 листопада 1917 р. приміщення правління «Наваля» раптово було захоплене озброєними матросами, а частина його членів заарештована. Було заявлено, що завод реквізований, а управляючим призначений В. Ігнат'єв, який негайно зайняв керівний кабінет. Після перемовин із Морським міністерством вдалося зняти караул і почати розслідування інциденту, але впевненість керівного складу у перспективах існування підприємства була суттєво підірвана [5, арк. 140].

Того ж дня члени правління заводу «Россуд» прийняли рішення про закриття підприємства з 1 грудня 1917 р. Цей крок вони мотивували повною відсутністю оборотних коштів, неможливістю отримати кредит та незадоволенням прохань про відшкодування перевитрат, викликаних обставинами воєнного часу і революцією. Робітникам було оголошено про розрахунок з ними 1 грудня із видачею їм винагород на два тижні наперед відповідно до середньорічного заробітку. До того ж, вказувалося, що у випадку, якщо наявних засобів для такого розрахунку не буде, то передбачалася видача спеціальних зобов'язань заводу [5, арк. 145].

У той же час керівництво «Наваля» також виступило із заявою про неможливість продовження виробничої діяльності. Тому Морським міністерством було виділено близько 7 млн руб. для потреб заводів у рахунок перевитрат засобів, викликаних погіршенням економічної ситуації. Керівництво «Наваля» підкреслило, що продовження роботи можливе лише у випадку отримання цих коштів [5, арк. 139]. Подібне рішення 24 листопада 1917 р. було прийняте і правлінням заводу «Россуд» [5, арк. 147]. Правління вирішили відмінити свої попередні розпорядження про закриття у зв'язку із очікуванням надходження коштів. Однак на «Россуді» робітникам було передано тільки протокол засідання правління, де мова йшла про закриття підприємства. Правління звинувачувало у цьому робітничий комітет, який отримав обидві копії і, відповідно, мав інформацію про можливість отримання коштів від Морського міністерства і призупинення рішення про закриття заводу. Але через певні свої міркування робітничим комітетом було оприлюднено лише рішення про закриття «Россуду». Воно викликало заворушення у середовищі робітників. Комісар В. Ігнат'єв, наголосивши, що завод націоналізовано, заявив про арешт членів правління [5, арк. 148].

Пояснити, чим викликане таке рішення, В. Ігнат'єв не зміг, а через деякий час від своїх слів відмовився і роз'яснити ситуацію не зміг [5, арк. 151]. На вимогу П. Дибенка члени правління «Россуду» мали бути переведені під домашній арешт. У ході переговорів із адміністрацією з'ясувалося, що комісари Морського міністерства були введені в оману з приводу виходу на роботу службовців правління, вважаючи, що вони також брали участь у страйку [5, арк. 153]. Для розслідування інциденту прибули ще три комісари від Народного комісара П. Дибенко, які не визнали повноважень В. Ігнат'єва, водночас повністю паралізувавши керівництво підприємством [5, арк. 143].

Аналіз ситуації, пов'язаної із можливістю зупинки «Россуду» і «Наваля», дозволяє стверджувати, що переважна більшість робітників була зацікавлена у продовженні роботи підприємств за умови збереження оплати незалежно від реального виконання робіт. У збереженні оплати за рахунок керівництва суднобудівних заводів були зацікавлені і представники робітничих комітетів, рад робітничих депутатів. Фактично фінансовий стан підприємств їх не цікавив, оскільки класовий підхід зумовлював поширення уявлення про те, що підприємці обов'язково «мають гроші». Однак втручання робітничих комітетів у роботу адміністрації найчастіше призводило до руйнування виробничих зв'язків, адміністративного порядку роботи промислових підприємств. Суперечки між представниками робітничих комітетів і адміністрацією суднобудівних заводів виникали також у зв'язку із прийняттям рішення про скорочення тривалості робочого дня. Промисловці, як правило, відмовлялися продовжувати роботу підприємств у випадку відсутності обігових коштів. Натомість робітники, зокрема й за рахунок застосування насильницьких дій, прагнули отримати фінансові ресурси, як у вигляді оплати праці, так і для забезпечення роботи власних організацій. У деяких випадках робітниками висувалися вимоги, що практично не могли бути задоволені. З іншого боку, частина підприємців прагнула вивести капітали з країни, охопленої революцією, не особливо турбуючись долею робітників. Так, обіцянки керівництва суднобудівних заводів про видачу частини заборгованих грошей у вигляді заводських зобов'язань не знаходили розуміння у робітників. До того ж, загострення протистояння спостерігалось найчастіше у випадку втручання у переговори більшовиків, які широко вдавалися до насильства.

Ситуація на підприємствах була ускладнена діяльністю слідчої комісії по морському відомству, яка працювала з весни до осені 1917 р. та розглядала зловживання у сфері виконання замовлень Миколаївськими суднобудівними заводами. Особлива слідча комісія 31 травня 1917 р. постановила запропонувати товаришу прокурора Д. Попову здійснити попереднє слідство у справі заснування заводу «Россуд», а також надання «Россуду» та «Навалю» замовлень на будівництво кораблів для Чорноморського флоту. Підозрюваними по справі проходили колишні товариші Морського міністра віце-адмірала Муравйов і Бубнов, колишній начальник кораблебудівного відділу генерал-лейтенант Пуцин. У

справі вказувалося, що для отримання 100% прибутків Миколаївські заводи створили таємний синдикат з Путилівським і Петроградським металевими заводами, а також із Брюссельським, трьома Паризькими і Російсько-Азіатським банком як фінансовою групою, і, крім того, з чотирма закордонними суднобудівними заводами, зокрема фірми «Vickers». Метою цього об'єднання було отримання всіх замовлень на будівництво кораблів для Чорноморського флоту із отриманням значних прибутків за рахунок штучного завищення ціни товарів і послуг. Окремими угодами з англійською фірмою «Thornycroft» Товариство Миколаївських суднобудівних заводів забезпечило собі монопольне право на будівництво міноносців, оскільки за угодою «Thornycroft» зобов'язувалася нікому не давати прав на використання своїх патентів у сфері будівництва подібних кораблів. Іншими спеціальними угодами з фірмою «Vickers» Товариство Миколаївських заводів і верфів зобов'язувалося визначати ціни на замовлення російського уряду лише за їх узгодженням із представниками фірми «Vickers». Ці угоди поставили уряд перед неможливістю робити замовлення для Чорноморського флоту безпосередньо в іноземних фірм [13, арк. 1–12]. Такі дії забезпечили можливість суттєво завищувати вартість кораблів для Чорноморського флоту. Проте слідство у цій справі так і не було завершено у зв'язку із більшовицьким переворотом.

13 березня 1918 р. Центральна Рада ухвалила Тимчасовий закон про флот, де вказувалося, що російський Чорноморський військовий і транспортний флот проголошувався флотом Української народної республіки і мав забезпечувати охорону узбережжя та торгівлі на Чорному морі. Тут також зазначалося, що Українська Народна Республіка брала на себе всі зобов'язання російського уряду щодо Чорноморського флоту та утримання портів [14, с. 436]. Однак коштів для утримання портових споруд та фінансування замовлень суднобудівним заводам фактично не було.

На початку 1918 р. значна частина виробничих потужностей суднобудівних заводів не працювала у зв'язку із відсутністю палива. Після переговорів із робітниками було прийнято рішення про зупинку заводів. Після закриття суднобудівних заводів закрилися дрібні підприємства, що отримували від нього замовлення. Надії отримати паливо через Одеський порт завершилися невдачею [15, арк. 35].

Історія закриття заводу «Наваль» включала в себе прийняття відповідного рішення заводським комітетом у силу відсутності коштів. Робітники були розподілені на три групи: представники першої звільнялися безумовно, другої – залишалися для забезпечення охорони заводу і для виконання поточних робіт з метою підтримання робочого стану обладнання та механізмів, а третьої – закріплювалися за заводом для того, щоб у випадку відновлення його роботи негайно приступити до виконання своїх службових обов'язків [15, арк. 36].

Навесні 1918 р. в умовах наближення німецьких військ до Миколаївських суднобудівних заводів «Наваль» і «Россуд» керівництвом заводів було прийнято рішення про формування загонів для охорони підприємств «до того часу, коли Миколаївський гарнізон буде спроможний взяти охорону на себе» [9, арк. 38]. Однак 18 березня 1918 р. до Миколаєва увійшли німецькі війська, які відразу закрили заводи «Наваль» і «Россуд». Згідно із розпорядженням німецької окупаційної влади, у Миколаєві був введений стан облоги. У Гамбурзі певний час велися перемовини про передачу Миколаївських заводів німецькій компанії «Blohm & Voss». Керівник «Наваля» Б. Юренев відмовився співпрацювати з німцями, що суттєво ускладнювало налагодження безперебійної роботи підприємства.

11 квітня 1918 р. на загальних зборах промисловців Миколаєва відзначалося, що завод «Россуд» закритий постановою заводського комітету. На цей момент делегати від заводу поїхали до Києва з метою визначитися із подальшою долею підприємства. На зборах відзначалося, що для визначення подальшої долі заводів «Наваль» і «Россуд» німецьке командування пропонувало звернутися до Києва, або навіть – до Відня і Берліна, де можна було розраховувати на отримання кредитів і нових замовлень. Висловлювалася пропозиція звернутися до командувача портом із проханням передати заводу контракт на добудову 20 десантних пароплавів [15, арк. 33–34].

У квітні 1918 р. заводоуправління «Наваля» і «Россуду» постановило видати наперед службовцям заробітну плату за три місяці у вигляді пайків, а робітникам – на 1,5 місяці по середньому заробітку, однак Управління заводами, не маючи можливості заплатити готівкою, прийняло рішення здійснити оплату у вигляді видачі зобов'язань. Водночас на загальних зборах промисловців Миколаєва 11 квітня 1918 р. голова заводського комітету Пушкін відзначив, що потрібно, щоб міська управа Миколаєва і загальні збори промисловців Миколаєва звернулися із проханням до Міністерства праці України про пошук коштів для сплати робітникам і службовцям з метою уникнення видачі їм непотрібних зобов'язань підприємств, які нічого не варті. Представник від робітників заводу «Россуд» Банченко відзначив, що він виїжджав до Києва і цікавився перспективами роботи заводу. За його словами, планувався приїзд делегації до Миколаєва для визначення стану заводів «Наваль» і «Россуд», всі заводські комітети мали залишитися, але не виконувати жодних «адміністративних зобов'язань». Він підкреслив, що начебто у Києві прагнуть до відновлення рад робітничих депутатів, але вони мають бути класовими організаціями. На загальних зборах промисловців Миколаєва представниками робітничих комітетів було відзначено, що необхідно перешкодити підприємцям закривати заводи, а робітничі комітети мають бути збережені. Наголошувалося також на необхідності укладання колективної угоди між власниками заводів та робітниками [15, арк. 38]. Але інженер «Россуду» Штепа відзначив, що для забезпечення роботи «Наваля» і «Россуду» потрібно не менше 15 млн руб., а для підтримання роботи українського уряду з Лейпцигу надійшло лише 80 млн руб. Тому вести мову про укладання колективних угод неможливо. Він відзначив, що заводи будуть працювати, оскільки «будуть куплені німецькими капіталістами, що призведе до визначення заробітної плати відносно німецької марки»

[15, арк. 38]. Загалом тривала суперечка не завершилася прийняттям компромісного рішення, оскільки для вирішення спірних питань бракувало коштів.

З 7 по 19 квітня 1918 р. М. І. Дмитрієв у складі делегації робітників-представників суднобудівних заводів відвідав Київ для визначення ставлення української влади до подальшої долі суднобудування та робітничого законодавства, яке мало визначити взаємовідносини між працівниками і підприємцями. Поруч із цим М. І. Дмитрієв відвідав Петроград з метою визначення подальшого статусу суднобудівних заводів. У своїй доповіді після поїздки він змушений був констатувати, що результати переговорів у Бресті негативно мали відбитися на долі суднобудівних заводів, оскільки будівництво військових кораблів мало бути припинене. Всі рішення більшовицького уряду в Україні оголошувалися недійсними, але надійшло підтвердження щодо недоторканності приватної власності, що дозволило М. І. Дмитрієву наголосити, що єдиними власниками заводів залишалися Петроградські правління. Український уряд відзначив, що грошей на оплату праці робітників він немає, а у проєкті розроблюваної українським Міністерством праці нової тарифної мережі закладалися виключно роботи за окремими угодами. Офіційно оголошувалося, що німецька окупаційна влада у жодні розпорядження українського уряду втручатися не буде, але 8-годинний робочий день, на думку німців, для російських умов неприйнятний. М. І. Дмитрієвим було зазначено, що український уряд мав на меті відновити повноцінну діяльність передусім залізниць, видобувної промисловості та металургійних заводів, а про суднобудування не йшлося навіть у віддаленій перспективі в силу відсутності коштів та, відповідно, фінансового обґрунтування великих замовлень, здатних зацікавити підприємців суднобудівної галузі [16, арк. 1–1 зв.].

10 травня 1918 р. Головним управлінням кораблебудування у Петрограді було прийнято наказ про заходи по ліквідації замовлень морського відомства, згідно з яким передбачався перегляд портфелю замовлень з метою визначення, які із замовлень мали бути ліквідовані [17, с. 46]. Фактично мова йшла про неможливість забезпечити стабільну роботу суднобудівних заводів на території колишньої Російської імперії і визначення майна, яке могло бути використане з недобудованих кораблів.

У липні 1918 р. у доповідній записці М. І. Дмитрієв вказував, що події останніх чотирьох місяців призвели до таких змін у порядку та організації робіт на заводах «Россуд» і «Наваль», що їх адміністрації довелося відмовитися від будь-якого планового керівництва заводами, зосередивши свою увагу на виступах на мітингах і «безкінечних перемовинах із всякими виборними представниками по заводах». Результатом такої діяльності він називав прогресуючий «розвал роботи» заводів, непродуктивне надмірне збільшення витрат і майже повне припинення поточних платежів, викликане занепадом виробництва на суднобудівних заводах, особливо на «Навалі». Відтак М. І. Дмитрієв визнав, що не бачить виходу із ситуації, що склалася [16, арк. 13].

У зв'язку зі скрутними умовами існування суднобудівної промисловості М. І. Дмитрієв вирішив подати у відставку із займаної посади, що було зазначено у протоколі № 17 зборів правління «Акціонерного товариства Миколаївських заводів і верфів» [16, арк. 5–5 зв.].

Припинення роботи суднобудівних заводів викликало різке зростання рівня безробіття у Миколаєві. На Другому всеукраїнському з'їзді КП/б/У у липні 1918 р. у виступі тов. Аркадія – представника Миколаївського губернського комітету – вказувалося, що починаючи з березня 1918 р. у місті «сильне безробіття» [18, арк. 49].

2 серпня 1918 р. у Петрограді було заслухано доповідь начальника Головного управління кораблебудування С. Барановського до Верховної морської колегії «Про подальшу долю суден, що будувалися». У доповіді відзначалося, що кораблі, які перебували «в окупованих областях», зокрема й у Миколаєві, Севастополі, належало повністю ліквідувати, попередньо визначивши фінансову сторону кожного із замовлень, але залишивши відкритим питання щодо здійснення остаточних розрахунків із підприємствами. Ліквідацію кораблів належало забезпечити Ліквідаційній нараді згідно з даними, які мало повідомити Головне управління кораблебудування. До того ж, наголошувалося на необхідності вжиття усіх заходів, щоб при ліквідації суден вони не потрапили до ворога [19, с. 53]. Для здійснення ліквідаційних заходів було утворено спеціальну комісію під головуванням В. Альтфатера. Більшовицький уряд прийняв рішення про консервацію заводу «Россуд» для зосередження сировини, палива та фінансових засобів на заводі «Наваль». Це дозволило цьому підприємству певний час виконувати замовлення по ремонту суден. Але керівник «Навалі» Б. Юренєв не сприйняв революційних перетворень і після відступу з Миколаєва німецьких військ 14 березня 1919 р. його заарештували. Через деякий час він був убитий конвоем за невідомих обставин. Таким чином, людина, яка здійснила великомасштабне переобладнання «Навалі» і організувала стабільне постачання кораблів для Чорноморського флоту в умовах революційної смуги була ліквідована як класовий ворог [20, с. 463].

Не кращим було ставлення українських урядів до суднобудівної промисловості. Восени 1918 р. Рада Міністрів УНР заборонила продаж кораблів на території України і видала розпорядження для заводів «Наваль» і «Россуд» вирішувати всі питання з продовження будівництва раніше замовлених суден за обов'язкового узгодження із Морським міністерством та Міністерством торгівлі і промисловості [21, арк. 93]. Ця заборона може розглядатися як чисто номінальна, оскільки можливості контролю за суднобудівною промисловістю півдня України УНР практично не мала. Політика уряду УНР у фінансовій сфері зводилася переважно до емісійних заходів і кредитування державних установ, які переміщувалися по країні разом із Директорією в залежності від військово-політичної ситуації і корекції лінії фронту [22, с. 344].

Загалом запровадження так званого «робітничого контролю» на підприємствах призвело до поступового зменшення рівня трудової дисципліни, падіння продуктивності праці та скорочення тривалості робочого дня без належних економічних підстав для цього. До того ж, зусилля адміністрації по

забезпеченню безперервної роботи підприємств нерідко наштовхувалися на спротив з боку робітничих комітетів, що утримувалися за рахунок власників заводів. Поруч із цим варто відзначити, що у порівнянні із ситуацією, яка склалася на металургійних, металообробних та гірничо-видобувних підприємствах, власникам суднобудівних підприємств вдалося більшою мірою порозумітися із робітничими комітетами, забезпечивши тим самим продовження трудової діяльності. Страйковий рух, що активно пропагувався представниками більшовицьких організацій, певний час не знаходив підтримки працівників суднобудівних підприємств. Все це обумовлювалося відносно високим рівнем заробітної плати. Водночас частина попередніх замовлень на будівництво кораблів була анульована, а загальні обсяги фінансування суднобудівної промисловості суттєво зменшилися. Ні Тимчасовий уряд, ані Українська Центральна Рада не мали реальних важелів для того, щоб зупинити падіння промислового виробництва. Третій період припадає на 1918 р., коли під тиском економічних негараздів та прямого втручання німецької окупаційної влади провідні суднобудівні заводи припинили свою діяльність. Протягом цього року робилися спроби зберегти кваліфікованих працівників, але революційні події і, особливо, пропаганда «класової ненависті» з боку більшовицьких організацій призводили до втрати кваліфікованих кадрів, що було однією з причин неможливості швидкого відновлення масштабного будівництва кораблів у радянський період.

#### Джерела та література

1. Державний архів Миколаївської області (Держархів Миколаївської обл.), ф. 300, оп. 1, спр. 236.
2. Тарас А. Е. Энциклопедия броненосцев и линкоров / А. Е. Тарас. – Минск ; М. : Харвест ; АСТ, 2002. – 792 с.
3. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 101.
4. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 644.
5. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 470.
6. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 3.
7. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 3.
8. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 583.
9. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 150а.
10. У документі «Демократия» позначена як лінійний крейсер, хоча перед тим цей корабель класифікувався як лінкор.
11. Постановление Временного правительства об изменениях в программе судостроения. 11 октября 1917 г. // Военная промышленность России в начале XX века. 1990–1917 : сб. документов. – М., 2004. – Т. I. – С. 685–688.
12. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 60.
13. Российский государственный архив Военно-Морского Флота, ф. 1248, оп. 1, д. 7.
14. Крип'якевич І. Історія українського війська (від княжих часів до 20-х років ХХ ст.) / І. Крип'якевич, Б. Гнатевич, З. Стефанів. – Л. : Світ, 1992. – 712 с.
15. Центральний державний архів громадських об'єднань України (ЦДАГО України), ф. 5, оп. 1, спр. 53.
16. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 316.
17. Приказ Главного управления кораблестроения о мерах по ликвидации заказов морского ведомства. 10 мая 1918 г. // Советское военно-промышленное производство. 1918–1926 : сб. документов. – М., 2005. – Т. II. – С. 46.
18. ЦДАГО України, ф. 5, оп. 1, спр. 26.
19. Доклад начальника Главного управления кораблестроения С. О. Барановского в Верховную морскую коллегию «О дальнейшей судьбе строящихся судов». 2 августа 1918 г. // Советское военно-промышленное производство. 1918–1926 : сб. документов. – М., 2005. – Т. II. – С. 53–54.
20. Бабич В. В. Наши авианосцы на стапелях и в дальних походах / В. В. Бабич. – Николаев : АТОЛЛ, 2003. – 544 с.
21. Держархів Миколаївської обл., ф. 255, оп. 1, спр. 289.
22. Голубка С. М. Фінансове державотворення Української Народної Республіки періоду Директорії / М. С. Голубка // Науковий вісник Буковинської державної фінансової академії. Економічні науки: зб. наук. праць. – Чернівці, 2011. – Вип. 2 (21). – С. 342–350.

#### **Синяевская Л. И. Деятельность судостроительных предприятий востока и юга Украины в 1917–1918 гг.**

*В статье проанализирована деятельность судостроительных предприятий Востока и Юга Украины с определением обстоятельств, которые влияли на объемы выпускаемой продукции и введение в строй кораблей. Определено влияние рабочих комитетов на организацию работы судостроительных предприятий. Доказано, что владельцам судостроительных предприятий удалось на определенное время договориться с рабочими комитетами, обеспечив тем самым продолжительность трудовой деятельности.*

**Ключевые слова:** Первая мировая война, предпринимательство, наемные работники, государственное регулирование экономики, судостроительная промышленность, военная промышленность, финансы, кредит.

#### **Syniavska L. I. The activities of shipyards east and south of Ukraine in 1917–1918.**

*The article analyzes the activities of shipyards in Eastern and Southern of Ukraine with defined circumstances that affect on the volume of manufactured products and commissioning of ships. Defined the influence of workers committees in the organization of the shipyards. It is proved that the owners of shipyards managed for a while to explain with workers committees, thereby ensuring continuing employment.*

**Keywords:** The First World War, business, employees, government regulation of the economy, shipbuilding industry, military industry, finance, credit.