

Г.В. Дудниченко

Южный федеральный университет,

г. Ростов-на-Дону, Россия

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО КОНСЕРВАТИВНОГО КАБИНЕТА Б. ДИЗРАЭЛИ В 70-Е ГГ. XIX ВЕКА В СФЕРЕ ТОРГОВОГО ФЛОТА

В данном докладе рассматривается реформа торгового судоходства, проведенная консервативным правительством Б. Дизраэли с целью защиты жизни моряков при выполнении ими служебных обязанностей, трудности, с которыми пришлось столкнуться правительству при ее реализации, последствием которых стали нерешенные проблемы моряков торгового флота.

Ключевые слова: торговое судоходство, моряки, корабли-гробы, закон о перевозке торговых грузов, страхование.

This report examines the reform of the merchant shipping, conducted by the conservative government B. Disraeli, to protect the lives of seafarers in the exercise of their official duties. It also discusses some of the difficulties experienced by the government in its implementation, the consequence of which is steel unsolved problems of merchant seamen.

Key words: merchant shipping, sailors, ships -coffins, the law on the transport of commercial goods, insurance.

Государство, по мысли премьер-министра Великобритании Б. Дизраэли, должно заботиться о народном благосостоянии в духе христианской благотворительности. «Поддержка бедных, – говорил он, – социальная обязанность, обязанность, оправданная высокой государственной политикой и освященная религиозной санкцией... обязанность каждого соответственно его средствам и возможностям» [8, с.57]. Кроме того, Дизраэли обратил внимание на то, что в Англии сложились «две нации» – богатых и бедных, и предостерег власть имущих от недооценки этого факта. По его мнению, «две нации» не могли превратиться в одну, но противоречия между ними можно было смягчить благодаря разумной политике «высшей нации» по отношению к «низшей нации». Дизраэли всячески стремился подчеркнуть, что при имевшихся различиях интересы высших и низших слоев общества совпадали в главном: и те, и другие выше всего ставили общенациональные ценности или, как он выразился, «народные» ценности [10, с.115]. В сущности, пропаганда идей «одной нации» была направлена на то, чтобы показать обществу, что консерваторы лучше могут решать социальные проблемы, чем либералы. Миф народного торизма, с позиций которого Б. Дизраэли трактовал прошлое Англии, может быть легко опровергнут. Однако он немало потрудился для превращения его в реальность за время своей политической деятельности. Дизраэли придал консервативной партии тот вид, который она в основном сохраняет до настоящего времени. Понятен поэтому неослабевающий и по сию пору интерес политиков к политическому наследию Б. Дизраэли. Гениальный авантюрист, чей ав-

торитет более или менее признавался одними и оспаривался другими, стал предметом уважения. Дизраэли, как всякая талантливая и яркая личность, может вызывать противоречивые чувства. В любом случае его, безусловно, следует признать одной из самых выдающихся политических фигур за всю историю Великобритании.

Консерваторы не всегда хорошо разбирались в политике своего вождя, но именно он привел их к власти в 1874 г., принявшись осуществлять широкую программу социального законодательства. Таким образом, интерес к истории реформизма британских консерваторов в 70-е гг. XIX в. представляется вполне актуальным.

Пристального изучения в этой связи заслуживают проблемы моряков торгового флота. Защита жизни моряков торгового судоходства при выполнении ими служебных обязанностей была одной из трудных задач, с которыми правительству консерваторов пришлось иметь дело. Судовладельцы отправляли в плавание непригодные суда, так как независимо от результата плавания оставались в выигрыше. Моряков же имели право судить за невыполнение контракта, даже если было очевидно, что корабль находится в неисправном состоянии. Данный вопрос требовал учреждения особых норм и правил о перевозке торговых грузов. Кабинет Дизраэли хотел установить государственный контроль над «плавающими гробами» – так моряки называли тогда старые пароходы, однако этот законопроект вызвал целый скандал [9, с. 13]. Правительство вынуждено было обратить внимание на эмоциональную кампанию против «кораблей-гробов» [2, р.89.] В основном, вопросом о торговом судоходстве занимался в этот период времени парламентарий-либерал от Дерби-Сэмюэл Плимсолл, который отличался своими гневными, проникновенными речами, сопровождаемыми нервным тиком, за что он получил от коллег прозвище «танцующий в гневе» [6, р.184].

Плимсолл интересовался условиями труда моряков, поскольку считал, что действующее законодательство в отношении торгового флота защищает интересы судовладельцев. Плимсолла возмущало то обстоятельство, что магистраты имели право отправлять моряков в тюрьму, если они по каким-либо причинам отказывались выполнять контракт и выходить в море. Нередко в карманах утонувших моряков находили письма, в которых они писали о своих дурных предчувствиях, а также о возможности корабля стать для них гробом, поскольку состояние его абсолютно ненадежно [5, р.402]. Учитывая ужасное положение моряков, Плимсолл организовал настоящий «крестовый поход» против судовладельцев.

Его ни в коей мере не удовлетворили ни принятый в 1873 г. закон, расширяющий полномочия министерства торговли для задержания непригодных для торговых перевозок судов, ни назначение специальной парламентской комиссии в том же году.

Таким образом, в течение нескольких лет росло движение, возглавляемое Семюэлом Плимсоллом, которое выступало в пользу установления более жесткого законодательного контроля над коммерческими перевозками, чтобы свести к минимуму потери среди моряков. Чиновники Министерства торговли, возглавляемые своим секретарем Фэррером, отнеслись крайне враждебно к парламентарии-либералу Семюэлу Плимсоллу и его компании, причем глава министерства торговли сэр Чарльз Эддерли оказался не в состоянии разрубить «гордиев узел» сложившихся противоречий.

В целом, тори стремились не столько запретить выход в плавание заведомо непригодных судов, сколько сделать его в финансовом отношении невыгодным для судовладельцев. Для этого необходимо было решить вопрос о судовом страховании, чтобы положить конец практике переоценки стоимости кораблей, которая способствовала возникновению заинтересованности судовладельца в их гибели ради получения страховки.

В начале 1875 г. **постоянный секретарь министерства** Фэррер вместе со своими помощниками Норткотом и Кэрисом приступили к серьезному рассмотрению этого вопроса. В феврале этого же года появился правительственный билль, который вроде бы и предлагал возложить всю тяжесть ответственности на отдельных судовладельцев за нанесение ущерба собственности или жизни сознательной отправкой в море непригодных для плавания судов, но, в то же время, совершенно не затрагивал проблему их страхования, которая, по признанию Эддерли считалась «корнем всего этого дела» [3, p. 125].

Эддерли оказался между «Сциллой и Харибдой», так как количество поправок к его законопроекту лишь увеличивалось и становилось ясно, что проведение этого билля будет непростым делом. 2 апреля Норткот писал Дизраэли: «Законопроект с политической точки зрения носит весьма опасный характер для всех сторон. Наши судовладельцы его ненавидят, и они не доверяют Эддерли. Плимсолл и его сторонники хотят по возможности загнать нас в ловушку; и у него множество друзей в наших собственных рядах... Что из всего этого выйдет, я не могу сказать. Если бы не Плимсолл, мы могли бы отклонить законопроект, но перед лицом его собственного встречного проекта это невозможно» [1, p. 146]. Для правительства оказалось трудным придерживаться безопасного курса, лавируя между судовладельцами и их критиками; трудности усугублялись неадекватным поведением Эддерли, председателя Министерства Торговли, и сложностями в отношениях его с постоянными руководителями Министерства. Б. Дизраэли решил взять дело под личный контроль, о чем заблаговременно сообщил своей близкой приятельнице леди Честерфилд в письме: (22 июля 1875 г. Парк Уайтхолл) «Но я знаю, как мне надо действовать, хотя передо мной внушительная западня и не меньшая опасность» [7, с. 342].

Он заявил, что принятие закона о перевозках придется отложить на будущее, так как этот закон отнимает много времени, а это, в свою очередь, препятствует принятию закона о сельскохозяйственной собственности. Один из ведущих членов палаты общин Клер Сьюэл Рид весьма лестно высказался на сей счет: «Это великая победа, когда парламент первым отдал арендаторам-фермерам законодательное право на улучшения» [4, с. 365] Таким образом, премьер-министр пытался потушить пожар вспыхнувшей полемики. Лидер партии тори в конфиденциальном письме к своему другу леди Брэдфорд так трактовал разразившуюся бурю: (Парк Уайтхолл, 2, 10 часов, 29 июля, 1875 г.) «Тем не менее возбуждение нарастало. Теперь я точно знаю, как себя чувствует главнокомандующий во время такой важной битвы, как Ватерлоо...» [7, с. 348].

Эта ситуация спровоцировала парламентский инцидент, когда Самуэль Плимсолль потерял контроль над собой и погрозил кулаком в сторону правительственной скамьи. Выговор, объявленный Плимсоллу, был отменен после принесения им публичных извинений.

Несмотря на все это, успех остался за чиновниками министерства торговли, умеренный законопроект был одобрен членами нижней палаты. Согласно новому закону о морских торговых перевозках 1875 г. устранялась неограниченная ответственность судовладельцев, и вводилось добровольное ограничение загрузки кораблей.

Таким образом, решение проблем моряков торгового флота являлось для Великобритании делом государственной важности. Однако масштабность этой задачи намного превосходила возможности для ее решения, которыми располагал председатель министерства по торговле – Эддерли. Консервативное правительство едва не упустило законодательскую инициативу по этому вопросу из-за непрерывного давления со стороны парламентария-либерала Плимсолла. Благодаря своевременному вмешательству Б. Дизраэли, закон был принят в 1875 г., а затем 1876 г. был дополнен рядом мер, предусматривавших наказание за перегрузку кораблей, более того, перевозка палубных грузов также ограничивалась. В то же время проблемы моряков торгового флота по-прежнему остались нерешенными, несмотря на попытку чиновников министерства торговли провести ряд законопроектов, касающихся распространения на моряков положений рабочего законодательства и решения вопроса об ограничении морской страховки-компенсации, которую получали судовладельцы в случае гибели корабля. Решение подобных задач заставляет современных политиков обратиться к богатейшему историческому опыту Великобритании.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Coleman B.* Conservatism and conservative party in Nineteenth Century Britain. L., 1988.
2. *Feuchtwanger E.J* Democracy and Empire Britain 1865-1914 L., 1985.
3. Hansard's Parliamentary debates. Third Series. vol.222.
4. *Kebbel T.E* A History of Toryism. Richmond Surrey, 1972.
5. *McCarthy J.A* A t history of our own times. Vol.4., L., 1901
6. The conservatives: A History from their origins to 1965/Ed. By lord Butler. L., 1977
7. The letters of Disraeli to lady Chesterfield and lady Bradford. V.1. 1873-1875. New-York, 1929
8. *Галкин А.А, Рахимир П.Ю.* Консерватизм в прошлом и настоящем. М., 1987
9. *Захаров С.В.* Англия в 1870-1914 г. М.. 1946.
10. *Узнародов И.М* Консерватизм и либерализм в английской политической традиции // Либеральный консерватизм: история и современность. М., 2001.