

УДК 343

## **ЭВОЛЮЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОКЕРОВ ДАНИИ НА ПРИМЕРЕ ПОРТА Г. ОРХУС В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.**

***Клименко Е. П.***

*Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского*

В статье раскрыта специфика эволюции организации погрузочно-разгрузочных работ в торговом порту на примере порта города Орхус в Дании в конце 19 – начале 20 вв. Установлено, что данному процессу способствовало экономическое развитие самого города (строительство промышленных предприятий), а также самого порта, железнодорожной сети. Выявлено, что докеры в 1920-1930-х гг. выступали против механизации погрузочно-разгрузочных работ, вызывавших сокращение спроса на их труд. Создание профсоюзных объединений докеров в этот же период было вызвано защитой их интересов, формированием потребности в объединенном представительстве докеров перед государственными органами и частными компаниями, работодателями.

**Ключевые слова:** Дания, Орхус, докеры, погрузочно-разгрузочные работы, торговый порт, механизация, профсоюз.

Орхус — один из старейших городов Дании, впрочем, как и его морской порт. Безусловно, что «Порт» — это слишком громкое слово для якорных стоянок викингов на пляже и берегу реки, но по меркам того времени оно, возможно, все еще оправдано. На протяжении всего существования города его практически невозможно было рассматривать отдельно от порта, и связь идет в обе стороны [1]. Если бы не порт с его торговыми и налоговыми поступлениями, Орхус вряд ли стал бы церковным и административным центром в средние века, но развитие города также оказало стимулирующее влияние на развитие порта [2].

Когда в Средние века укрепления между городом и рекой были сняты, город и речная гавань стали единым целым, и тесная связь между городом и гаванью не была изменена тем фактом, что гавань переместилась со стороны реки на в ходе индустриализации на рубеже XIX-го и XX-го веков на берег моря. Но в последние десятилетия связь между городом и портом стала менее заметной. Так, экономическая связь стала более опосредованной. С одной стороны, город вырос в крупное экономическое сообщество с услугами и т. д., изначально не ориентированными на порт. С другой стороны, можно также рассматривать порт как бизнес с связанный городом, включая то, откуда порт забирает свои товары, обрабатывает ли порт товары своими силами и куда направляет товары в переработанном или необработанном виде. Конечно, исторический центр города постепенно стал менее промышленным, в то время как гавань, наоборот, стала все больше напоминать промышленный город на берегу моря.

Организации деятельности порта всегда придавалось большое значение. Так, в XVII в. в городе действовала портовая инспекция, состоявшая из пяти человек — магистрата, городского весовщика и мерителя, купца и двух шкиперов; повседневный контроль за работой порта осуществлял портовый офицер.

Постановление правительства от 1798 г. предлагало реструктуризацию работы порта, в результате была создана портовая комиссия, состоящая из члена магистрата и граждан, назначаемых губернатором графства. Кроме того, финансы порта были

отделены от магистратской казны. В 1815 г. был нанят портовый инспектор. С образованием портовой комиссии связь между портом и муниципалитетом была смягчена, так что муниципалитет больше не был обязан обеспечивать содержание порта [3].

Первоначально Орхус располагался на северном берегу реки, а до 1800 г. порт Орхуса располагался вдоль северного берега реки, сначала как простое место для якорной стоянки, а с XV века как строительная площадка. В эпоху викингов судоходство имело доступ к городу частично по реке и частично с побережья. Однако увеличение тоннажа судов в средние века означало, что швартовку больше нельзя было производить на берегу, а нужно было делать это в реке. В XV в. город распространился на южную сторону ручья и его северный берег до ул. Иммервада был превращен в настоящий порт. Мемориальный мост, построенный в XVII в., стал пределом того, насколько большие парусные суда могли заходить в речную гавань. Условия плавания были неудобны для больших парусных кораблей, так как речная гавань представляла собой узкую воронку, к тому же ей постоянно угрожали штормовая погода и заиление. Со временем эстуарий (однорукавное устье реки) отодвинулся в море, и от этого гавань стала больше, а точнее длиннее, но в то же время навигация и обслуживание стали еще сложнее.

В XIX в. произошли решительные изменения в расположении и форме гавани, поскольку она переместилась из устья в море. Причалы стали строиться от берега в море, а существующие причалы от устья были расширены. Между новым и расширенным пирсами были построены бассейны и гавани. Во время неоднократных расширений южного пирса после 1800 г. он был повернут к северу от устья и расширен вдоль побережья, чтобы защитить гавань. За расширенным южным пирсом в 1845-1861 и 1883-1890 гг. были построены первые два гавани, которые вместе получили название Нордхавнен. В 1905-1911 гг. с юга и вверх вдоль восточной стороны старого был выведен новый большой пирс, и таким образом был создан Сидхавнен. В 1935-60 и 1984-1992 гг. Нордхавнен был значительно расширен, а с 1975 г. был расширен еще один большой пирс с юга на северо-восток.

По мере того, как количество причалов увеличивалось и превращалось в целые участки суши, площадь порта росла все быстрее. Соответственно вырос товарооборот с местными и зарубежными товарами. Когда недавно построенная железнодорожная сеть Ютландии в последние десятилетия XIX в. использовала Орхус в качестве узла, и когда новые портовые бассейны одновременно предоставили место для больших паровых и теплоходов в океанских перевозках, порт Орхус стал транзитным портом Ютландии [4].

В результате порт Орхус стал крупнейшим базовым портом Дании для зарубежных линейных перевозок и занимает ключевое положение в качестве центрального и перевалочного порта для западной Дании. Если же взять за мерку общую загрузку судов, порт Орхус всегда был больше ориентирован на иностранные, чем на внутренние перевозки. Наибольшее количество грузов ушло из-за рубежа в порт Орхус. Транспорт из Орхуса за границу и транспорт из остальной части Дании в Орхус конкурировали за второе место. Пассажирские маршруты с Калуннборгом и Копенгагеном в течение многих лет составляли большую долю внутренних перевозок порта.

С начала 1800-х годов уголь и железо составляли большую часть импорта из-за границы в порт Орхус, но примерно с 1880 г. также развивался крупный импорт кормов, удобрений и зерна в связи с преобразованием датского сельского хозяйства из зернового экспорта на экспорт продукции животноводства. С другой стороны, период расцвета Орхуса как порта для экспорта зерна подошел к концу, и после 1870 г. большая часть сельскохозяйственного экспорта шла за пределы Орхуса, а вместо этого через недавно построенный порт в Эсбьерге.

Новый толчок в развитии порта придала постройка завода «Aarhus Oliefabrik», первоначально для производства пальмового масла, а в дальнейшем существенно расширившим направления своей деятельности [5; 6].

В 1900-х годах в порт Орхуса поступал крупный экспорт масел и жиров. Появился значительный экспорт промышленных товаров и переработанной сельскохозяйственной продукции из порта Орхус в зарубежные страны. Порт также занял центральное место в международных и внутренних морских перевозках мазута.

Порт Орхус имеет статус независимого муниципального транспортного порта и не получает государственных субсидий на эксплуатацию или строительство, но конкурирует на рыночных условиях с другими портами. Расширение порта с середины 1800-х годов в основном финансировалось самим портом. С XIX в. гаванью управляет городской совет под надзором меняющихся министерств. Комитет гавани с действующим мэром наблюдает за высшим руководством гавани от имени городского совета, а директор гавани осуществляет повседневное управление [7].

Конечно же, основной рабочей силой порта всегда были докеры. Они занимаются обработкой грузов, перевозимых морем; отличаются от других сотрудников на набережной, таких как крановщики в том, что они традиционно были временными работниками и до сих пор в ограниченной степени. Портовые рабочие организованы в Союз портовых рабочих, основанный в 1885 г. Профсоюз портовых рабочих всегда имел постоянный офис в порту Орхуса, но ранее был подразделением *Specialarbejderforbundet* в Дании (SID), который объединился с 3F. 1 января 2005 г. и стала подразделением 3F *Transport, Logistics and Construction* в Орхусе [8]. Как правило, докеры работают по контракту, но с гарантированной минимальной заработной платой. Прибл. каждые два года Союз докеров и работодатели заключают коллективный договор, в котором указывается сдельная заработная плата и минимальное количество докеров в зависимости от типов судов и грузов.

Обычно день портового рабочего на рубеже XIX – начале XX вв. начинался в зале сбора в 07:00, если в гавани есть корабли. В зале сбора дневные задачи распределялись представителями или «председателями» Орхусского стивидора Компании или других работодателей порта. Мастера часто сами были портовыми рабочими. Они стояли на возвышении в зале сбора, где нанимались присутствовавшие докеры. Дело дошло до того, что человек, который должен был руководить работами на корабле, сначала упоминал председателя, а потом остальных докеров, которые в основном должны были выполнять ручную работу в трюме корабля. Рабочие, которые не принимали участия в дневных заданиях, обращались в бюро по трудоустройству, где они могли получить пособие по безработице с отметкой о дате в качестве доказательства посещаемости. Сегодня

наим происходит точно так же, только работники сегодня каждый день появляются в здании Мультитерминала.

Загрузка и разгрузка всегда происходят за один рабочий этап, пока судно не будет разгружено или загружено. Поскольку время нахождения судна в порту является основной статьей расходов судоходной компании, крайне важно, чтобы погрузка и разгрузка происходили как можно быстрее и без задержек. Поэтому рабочее время часто продолжается до вечера и ночи, а также в выходные и праздничные дни.

Ранее работа на корабле была организована так, что ведущий докер или «штурман» координировал работу в грузе с краном на причале. Название отражает его место у грузового люка корабля, откуда он имел обзор трюма и в то же время имел визуальный контакт с крановщиком. Часто работу люкера получали пожилые или уставшие докеры. Другие должности были работой «лебедки» – т.е. человек, который управлял паровой или ручной лебедкой на борту, если она была на судне. Должность лебедчиков часто занимали бывшие матросы, которые пробовали управлять краном на предыдущей работе, или опытные докеры. Еще одной черной работой был «налащик повозок», который следил за тем, чтобы конные товарные вагоны были правильно расположены на причале по отношению к разгрузке груза.

В прежние времена разгрузка и погрузка производились портовыми рабочими, которые сначала строили леса на уровне поручней корабля до причала, чтобы груз можно было переносить с корабля на причал или вагон. При погрузке и выгрузке бочек масла работа происходила по желобу, который можно было вставить через грузовой люк в бортах корабля. Точно так же деревянные грузы можно было выгружать и загружать через грузовые люки в борту корабля, избегая тем самым трудного пути вверх по поручню. Как правило, суда с лесным грузом имели еще и палубный груз, т.е. что на палубе был размещен дополнительный груз древесины. Для перевозки угля и других сыпучих грузов использовались бочки и ведра, пока не появились первые краны.

Краны и механизация погрузочно-разгрузочных работ появились в преддверии 1-й Мировой войны. Однако произошло это не с благословения докеров, так как краны также означали, что около 15 % потребность в ручном труде исчезла. Но механизация продолжалась благодаря постоянному расширению технических средств погрузки и разгрузки. Компания «Aarhus Kul Kompagni» приобрела первый угольный самосвал в 1907 г. С помощью этой установки можно было опускать грейфер в уголь и поднимать две тонны угля за раз. Однако эта первая техническая революция получила широкое развитие только в 1920-х годах, когда краны стали обычным явлением на набережной гавани.

Механизация обработки грузов в порту Орхуса в портах вообще были завезены только в конце XIX в. В свете передовых технологий индустриализации того времени удивительно, что краны не были обычным явлением в гавани до начала века. Проблема заключалась в том, что размер продукта и упаковка были очень неравномерными, не было много той стандартизации, которую мы знаем сегодня, например, контейнеры и европоддоны. Поэтому было трудно построить эффективные краны и разгрузочные устройства, которые также были довольно дорогими. Требовалась определенная стандартизация, прежде чем инвестиции в краны могли окупились. Кроме того, корабли по-прежнему строились для традиционной

ручной разгрузочно-погрузочной работы, при которой не было возможности добраться до нескольких мест в трюмах с помощью крана, места для конвейерной ленты или системы всасывания.

В последние десятилетия XIX в. механизация сделала свои первые шаги в виде паровых лебедок на кораблях, на которых раньше были доступны только ручные лебедки. Однако докеры в порту Орхуса не были в восторге, поскольку механизация означала рационализацию их рабочих мест. Утверждается, что Союз докеров был основан в 1885 г. с целью борьбы с механизацией.

Членство в Союзе портовых рабочих, в конце концов, росло и достигло пика во время 1-й мировой войны, когда насчитывалось более 1000 членов, но установка кранов в гавани Орхуса также не шла быстро. Во время строительства Østre Mole после 1904 г. здесь размещались угольные компании. Примерно в 1907 г. компания Orhus Kul Kompagni первой построила завод по отвалке угля. С помощью крана, оснащенного грейфером, который поднимал за раз 2 т. угля, можно было отказаться от процесса перемещения угля в мешках или бочках и переноски его вручную по рельсу. Однако уголь продолжали разгружать по старинке в других местах порта, что было окончательно прекращено только в середине 1930-х гг.

Хотя угольная электростанция на Эстре-Моле была революцией, полная механизация произошла только после 1-й мировой войны. До этого в порту были стационарные опрокидывающиеся краны, которые можно было поднимать только прямо вверх и вниз, так что корабли приходилось перемещать вслед за кранами. После войны к ним присоединились стреловые краны, что были способны поднимать до 2-2,5 тонн.

С появлением механизации в 1920-х годах выгрузке угля помогли краны, которые опускали большой ковш, вмещающий около тонны угля в груз, который был заполнен вручную, а затем поднят на причал. Однако по-настоящему эффективной разгрузка угля стала только в 1950-х годах, когда в рабочий процесс были включены краны. Если раньше разгрузка угольного судна занимала 5-6 дней, то в начале 1950-х ту же работу можно было выполнить за один день.

В 1920-е годы зерновые и комбикормовые компании построили в порту аспирационные установки и элеваторы, что значительно улучшило обработку сыпучих грузов. «Aarhus Palmekærnfabrik» (сегодня «AarhusKarlshamn») или «Oliemøllen», как его называли в просторечии, получил систему всасывания только в конце 1950-х годов, когда многие заводские сырьевые материалы не выдерживали транспортировки по трубам. До этого времени тех пор сырье завода, такое как, например, соевые бобы, пальмовые ядра, арахис и копра, перемещались как и ранее.

В культурном отношении группа докеров очень сплочена. Жесткое ядро, которое действует как «команда» в зале сбора, почти всегда может рассчитывать на работу в доках. Это более постоянные докеры, которые часто работают в доках на протяжении поколений. Однако свободная структура работы в порту, когда люди нанимаются на ежедневной основе, также привлекала другие более периферийные группы, которые в течение более короткого или более длительного времени получали свою заработную плату или пополняли свой доход работой в порту. Неквалифицированные рабочие, сезонные рабочие, недавно переехавшие сельскохозяйственные рабочие, студенты или торговцы и моряки со временем искали гавань и на более короткое или более длительное время находили здесь

работу. Однако в первую очередь постоянные бригады и те, кто был организован в Союз портовых рабочих, могли рассчитывать на постоянную работу, которая могла поддерживать средства к существованию.

Большинство портовых рабочих на рубеже XIX-XX вв. чаще всего проживали в квартале Эгаде, где 32 % членов Союза грузчиков жили в период 1903-1907 гг. Когда денег не хватало, семьи докеров обычно жили в подсобных помещениях, подвальных квартирах или на чердаке. Вода, газ и электричество были исключены, и семьи, как правило, с 4-5 детьми, жили тесно в двух- и трехкомнатных квартирах. Из 57 семей докеров в районе Шелландсгаде 22 потеряли одного или нескольких детей в результате болезни [9].

Среди докеров было законно «рубить» или «организовывать», как они это называли, ведро картошки, кусок свинины или мешок угля. Считалось, что компании эксплуатировали докеров. Если в карманы докеров попадало немного груза, от этого никто не пострадал. В сочетании с тяжелыми условиями жизни докеров, их нестабильным заработком и тем немногим имуществом, которое могло быть на эвакуаторе, можно начать понимать, почему докеры снимали груз с кораблей. Хотя докеры на самом деле получали хорошую дневную заработную плату, неустойчивая занятость означала, что этого было далеко недостаточно для поддержания нормальной годовой заработной платы по сравнению с другими неквалифицированными рабочими. Работа могла быть спорадической и особенно зимой, когда лед закрывал многие порты, в семьях докеров возникали острые бедствия [10].

#### Список литературы:

1. Ib Gejl (red.): Arhus – Byens Historie, Bind 1: - 1720 (1996).
2. Arhus Byhistoriske Udvalg, 1998.
3. Erik Korr Johansen (redaktør) m.fl., Fra kysthavn til storhavn - en historie om Aarhus Havn, 1915-1995, Aarhus, 1994.
4. Erik Korr Johansen (redaktør) m.fl., Fra flodhavn til kysthavn - en historie om Aarhus Havn til 1914, Aarhus, 1990.
5. Aarhus Oliefabrik, Arhus 1960.
6. L. Andkjaer Jenes, Aarhus Oliefabrik. Arhus 1949.
7. История порта Орхус. — AarhusWiki (aarhuswiki-dk.translate.google)
8. 3F-Fusionen – Et internationalt perspektiv. Af: Rasmus Kammer Påskesen, 10. Semester, Historie, Aalborg Universitet. Speciale. - RasmusKammerPaskesenSpecialeFardigt.pdf (aau.dk)
9. Andersen, Svend Aage: Havnearbejderne i Århus – før containernes tid, Universitetsforlaget i Århus 1988.
10. Rasmussen, Mogens: Færdigt arbejde – en bog om havnearbejderne, Forlaget Bjergsted 1983.

**Klimenko E. P. Evolution of danish dockers' activity organization on the example of the port of Aarhus at the end of the 19th and the beginning of the 20th centuries // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2023. – Т. 9 (75). № 1. – P. 452-457.**

The article describes the specific evolution of the organization of loading and unloading work in a commercial port by the example of the port of Aarhus in Denmark in the late 19 - early 20 centuries. It has been found that this process has been aided by the economic development of the city (construction of industrial enterprises), the port and the railroad network. The article reveals that dockers in the 1920s and 1930s were against the mechanization of loading and unloading which reduced the demand for their labor. The creation of dockers' trade unions during the same period was caused by the protection of their interests, the need for united representation of dockers before government agencies and private companies, and employers.

**Keywords:** Denmark, Aarhus, dockers, loading and unloading, commercial port, mechanization, trade union.