

ІСТОРИЧНІ НАУКИ

УДК 94(477),17/19":355.321

ОСНОВНІ ЧИННИКИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ОСВІТИ В ПРИЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ ХЕРСОНСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ

Нагрибельний Я.А.

Херсонська державна морська академія

У матеріалі статті репрезентовано основні чинники розвитку й становлення морської освіти. Акцентовано увагу на хронологічних межах ХІХ – ХХ століття. Представлено інформацію, що підтверджується архівними матеріалами про навчальні заклади, в яких готували майбутніх фахівців торговельного мореплавства. У дослідженні наведено наукові розвідки, що свідчать про специфіку підготовки мореплавців у тогочасних суспільно-економічних умовах. Особливу увагу приділено нормативним документам, які регламентували освітню діяльність у морських навчальних закладах.

Ключові слова: морська освіта, морехідні класи, торговельне мореплавство, штурман, шкіпер, капітан.

Постановка проблеми. Суспільно-економічні умови, що склалися в Україні зумовлюють підготовку сучасних конкурентноздатних фахівців морської галузі. З огляду на означений факт актуалізується проблема вивчення історії становлення морської освіти, укладання морських традицій та виховання морської еліти.

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить про науковий інтерес до проблеми розвитку морської освіти таких учених як Водотика С.Г., Сінкевич Є.Г. [4, с. 12]. Дане питання згадується лише в контексті історіографічних конструкцій півдня України в працях Турченка Ф.Г. [11, с. 40] У сучасній історичній науці це питання й досі малодосліджене.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. У статті виділено й досліджено значущі чинники розвитку морської освіти в причорноморському регіоні у період другої половини ХІХ – початку ХХ століття.

Мета статті полягає в дослідженні основних складових розвитку морської освіти в причорноморському регіоні Херсонської губернії.

Виклад основного матеріалу. Зростаюча економіка Російської імперії після скасування кріпацтва потребувала нових ринків збуту, що стимулювало розвиток морського транспорту і необхідність у кваліфікованих судноводіях. Морська галузь посіла особливе місце в економіці Російської імперії в другій половині ХІХ – на початку ХХ століття, вона стала своєрідним «локомотивом» для розвитку інших галузей і зовнішньої торгівлі, тому вона вимагає спеціального розгляду.

Ще 20 лютого 1834 року за клопотанням графа Воронцова імператор Микола I видав указ про відкриття училища торговельного мореплавства в Херсоні. «Мета цього навчального закладу полягає в підготовці молодих людей, по-перше: на штурмана і шкіпера на приватні купецькі морехідні судна, і, по-друге: будівельники комерційних суден ...» [3]. Аналогічний за призначенням навчальний заклад був відкритий у Кронштадті.

Вихованці знаходилися на повному державному або на власному утриманні. Навчання тривало чотири роки, з них – два в молодшому (підготовчому) і два в старшому (навігаційному) класах. У молодшому вивчали арифметику, алгебру, геометрію, площинну тригонометрію, каліграфію і такелажні роботи. У старшому класі вивчали алгебру, сферичну тригонометрію, навігацію, астрономію, лоцію морську практику, корабельну архітектуру, корабельне креслення. Окрім того вивчали географію, малювання, російську, французьку, італійську, грецьку і турецьку (або німецьку і англійську) мови. Суворі дисципліна і детальні програми, особливо з предметів математичного циклу, дають підстави вести мову про підготовку кваліфікованих судноводіїв. У 1859 році Тарас Шевченко писав братові Варфоломію із заслання: «Пишеш, що тебе не було дома, що ти хлопців возив до Херсона. Добре зробив еси! Та, чи тільки прилаштував їх в те училище торгового мореплавання? Якщо прилаштував, то молись Богу і лягай спати. Із хлопців люди будуть!» [12].

Поразка Росії в Кримській війні 1853-1856 років викликала необхідність оновлення реформ у всіх галузях життя держави, показала вона і катастрофічний стан російського флоту як військового, так і комерційно-торговельного. Необхідно зазначити, що на початку 1860-х років у Росії функціонувало всього шість навчальних закладів, де готували фахівців-моряків торговельного флоту (рота торговельного мореплавання в Кронштадті, Херсонське училище торговельного мореплавства, шкіперські курси в Архангельську і Кемі, навігаційні курси в Ліваві та приватне навігаційне училище в Ризі). Частина штурманів навчалася в морських навчальних закладах, що належали Морському міністерству (сучасна аналогія Військово-морського флоту).

У 1860 році чиновнику з особливих доручень при Морському міністерстві, статському раднику, згодом автору низки публікацій В.І. Доргобужинову [5] було доручено зайнятися вивченням становища мореплавства за кордоном і описом

стану російського торговельного флоту. Починаючи з 1864 року, комісія при Міністерстві фінансів розпочала розробку законодавчої бази для морехідних класів. На фоні глобальних змін в економічному і суспільному житті поштовхом до створення нових і розвитку існуючих морських навчальних закладів стало затверджене 27 липня 1867 року Сенатом «Положення про морехідні класи». Вони могли бути відкритими з дозволу Міністерства фінансів у будь-якому місті та навіть селі. Громада брала на себе витрати на їх утримання, а держава надавала субсидії у розмірі 500 руб. У цьому документі говорилося, що «...купецьким, міським і всяким іншим об'єднанням дозволяється засновувати в приморських місцинах Російської імперії морехідні класи з метою надання особам, що присвятили себе морській справі можливості набувати знань, необхідних для їх промислу і, особливо, для заняття посад штурманів і шкіперів на торговельних суднах, вітрильних і парових...» [6]. Для вступу відмінялися всі станові обмеження. Морехідні класи, як учбові, заклади являли собою своєрідні короткотермінові «курси підвищення кваліфікації» моряків, що мали досвід управління морськими торговельними суднами далекого і каботажного плавання.

Окрім того, були затверджені «Правила для проведення випробувань на звання шкіпера і штурмана». Ці положення слугували початком створення системи морехідної освіти в Росії. На той момент у морехідних класах не існувало чітко встановлених термінів навчання, однак диплом можна було отримати не раніше коли виповниться двадцять один рік. Зокрема, диплом штурмана або шкіпера давав право на отримання безстрокового паспорту і звільнення від рекрутської повинності, подушного податку за весь час служби на торговельних суднах. Той, хто залишав службу раніше шістдесятирічного віку, позбавлявся всіх привілеїв. Відповідно до «Правил...» випробування на отримання звання судноводія відбувалося за програмами, встановленими для трьох звань (згідно яким ділилися на розряди морехідні класи): 1) морехідні класи першого розряду випускали штурманів каботажного плавання, від яких вимагалася елементарна грамотність, знання математики, геометрії і площинної тригонометрії, географії, навігації та морської практики; 2) морехідні класи другого розряду випускали шкіперів каботажного плавання і штурманів далекого плавання, які повинні були окрім навичок необхідних для випускників першого розряду, володіти астрономією, навігацією й іноземними мовами; 3) морехідні класи третього розряду випускали шкіперів далекого плавання. До них висувалися особливі вимоги: крім базових знань, вони повинні були володіти морською навігацією, розумітися в суднобудуванні, морському законодавстві, пароплавній механіці. Для отримання диплома випускники морехідних класів першого розряду повинні були мати морехідний стаж 16 місяців, другого розряду – 24 місяці і третього розряду – 36 місяців (з них 12 місяців штурманської практики) [3, арк. 20].

За правління Олександра II було відкрито 33 морехідних класи. Реформи дали поштовх розвитку торговельного мореплавства. В серед-

ньому всі морехідні класи випускали близько двох із половиною сотень дипломованих фахівців. Кількість учнів у класах була різна. Найбільш чисельними вважалися Айнажські і Херсонські, де в окремі роки нараховувалося від 100 до 110 учнів [13, с. 30]. Починаючи з квітня 1881 року, морехідні класи (поруч із технічними училищами) підпорядковувалися Міністерству народної освіти. У листопаді 1897 року морехідні класи визнано за доцільне підпорядкувати Міністерству фінансів.

Поруч із внутрішньою торгівлею активізувалися і зовнішньоекономічні зв'язки. Цьому сприяло прокладання залізниць до портів на півдні країни – Одеси, Миколаєва, Херсона. У свою чергу нагальним питанням стала необхідність підготовки значного числа кваліфікованих моряків. Із 1867 по 1890 роки в Росії було відкрито 41 морехідний навчальний заклад. Причому в них навчалися не тільки російські піддані, але й іноземці. Морехідні школи (малою і далекого плавання) готували професійні кадри для річкового і морського флотів, адже на території українських губерній, що входили до складу Російської імперії, у зазначений період функціонували дві складові водного транспорту – річковий і морський. Річковий транспорт на початку ХХ століття орієнтувався, у першу чергу, на обслуговування внутрішніх комунікацій по лініях Дніпро – Десна – Прип'ять, Дніпро – Чорне море.

Початком становлення пароплавства на Дніпрі необхідно вважати 1823 рік, коли почав працювати перший пароплав, що належав князю М.С. Воронцову. А вже у 1835 році створено першу пароплавну приватну компанію на Дніпрі, яка мала два пароплави. Дніпровські комунікації відігравали велике значення не тільки для українських губерній: вони економічно пов'язували області Польщі, Білорусі, Росії.

Пароплавні компанії Дніпра на початок ХХ століття мали у своєму складі одну-п'ять всього річкового пароплавного складу Російської імперії і поступалися лише компаніям Волзького басейну, де нараховувалося 2099 пароплавів [10]. Таке зростання чисельного складу пароплавних компаній Дніпра стало безпосереднім наслідком розвитку українських машинобудівних і металургійних підприємств, що засвідчило також і відкриття в 1873 році спеціалізованих пароплавних майстерень, які з часом перетворилися на потужну верф річкового суднобудування в Україні.

Суднобудування фактично зосереджувалося на Чорному морі: Одеська й Севастопольська верфі РТПіТ, верфі Вадона у Херсоні, Товариство механічних та сталеплавильних заводів у Миколаєві [1, арк. 25; 2, арк. 10]. На перших порах потужності російських суднобудівних заводів не встигали за потребами економіки. Судна, придбані за кордоном, звільнялися від ввізного мита. У результаті чого 157 пароплавів, якими із загальної кількості володіли у 1891 році вісім діючих судноплавних компаній, було побудовано за кордоном. Тільки з прийняттям у 1891 році нового «Закону про митний тариф» уряд запровадив високе мито на замовлення пароплавів на закордонних верфях [8, с. 10].

Кінець ХІХ століття ознаменувався також значними науково-технічними досягненнями,

розвитком зовнішньоекономічних зв'язків і внутрішньої торгівлі, що призвело до подальшого підйому і розвитку морського транспорту. «Реформи в економічній сфері Російської імперії, що базувалися на ідеології протекціонізму, викликали активізацію зовнішньої і внутрішньої торгівлі. Разом із бурхливим розвитком залізничного транспорту все більшу роль починає відігравати торговельний комерційний флот. З останньої чверті XIX століття Чорноморські порти перетворилися на центри, де формувався основний потік експортного вантажу з Донецького басейну та губерній Півдня України» [11, с. 41].

Кількісне зростання флоту і його технічне вдосконалення вимагало забезпечення правового становища і соціальних гарантій працівників морського транспорту. Чорноморські порти стали центрами формування та розташування великих пароплавних компаній. Друга половина XIX століття – це також період створення великих Чорноморських пароплавних компаній. Серед них були РТПіТ; «Добрфлот», «Товариство Новоросійське пароплавання», Компанія П.Т. Родоконакі, «Товариство пароплавання по Дону, Азовському і Чорному морях», Пароплавна компанія Петра Регіра. А з відкриттям у 1872 році Суецького каналу Чорне море перетворилося на зручну та рентабельну комунікацію для зв'язків із перспективними ринками Індії та Далекого Сходу.

Удосконалення правової основи дозволило законодавчо закріпити і статус моряків та систему підготовки кадрів. Уже до кінця XIX століття вихованці Херсонського морехідного училища повністю замінили на Чорному морі іноземних штурманів і шкіперів. Із роками зростала його популярність, формувалися традиції. Річкове сполучення охоплювало сегмент ринку транспортних послуг, на який не поширювався вплив залізничі внаслідок слабого розвитку її інфраструктури в цих районах. Постійна динаміка зростання обсягів перевезень і чисельного складу річкового транспорту свідчила про стійку тенденцію до економічного зростання. Але, життя вимагало змін і вдосконалення системи підготовки професійних кадрів із морської справи. Наприкінці XIX століття в періодиці все частіше з'являються статті, автори яких пропонували різні системи підготовки моряків торговельного флоту. Морехідні класи піддаються різкій критиці за анархію і безсистемність, невдалі програми, малокваліфіковані викладацькі кадри.

Така ситуація активізувала діяльність фахових і громадських об'єднань у пошуку нових форм та методів підготовки професійних кадрів для торговельного мореплавання. Декілька років обговорювався проект реформи морехідної освіти і тільки 6 травня 1902 року, були прийняті «Закон про зміни в діючих правилах про судноводів на морських суднах торговельного флоту» і «Положення про морехідні навчальні заклади». Вони передбачали створення навчальних закладів нового типу для підготовки до випробувань на штурманське звання. Це були училища далекого і малого плавання та двокласні морехідні школи. Таким чином, уперше в Російській імперії була

створена двоступенева система підготовки судноводів: випускники училищ малого плавання для продовження освіти могли вступати в третій клас училищ далекого плавання, а випускники двокласних морехідних шкіл – у третій клас трикласних.

Законом про зміну діючих правил про судноводів торговельного флоту були установлені нові судноводійські звання. Замість попередніх чотирьох їх стало вісім: штурман 1-4 розряду і капітан 1-4 розряду. Судноводії 1-2 розрядів мали право керувати пароплавами, 3-4 розрядів – вітрильниками. Цей закон остаточно розділив морське плавання на дві категорії: мале плавання – в морях, що омивають береги Російської імперії, і далекого плавання – за межами цих морів. Для учнів морехідних навчальних закладів вводився формений одяг. Згідно з положенням училища далекого плавання затверджувалися в Петербурзі, Владивостоці, Ростові-на-Дону, Баку і Магнусофі, а училища малого плавання – Херсоні, Керчі і Астрахані. В Одесі морехідні класи були трансформовані у самостійний навчальний заклад – Одеське училище торговельного мореплавання з двома відділеннями: судноводійським і механічним. Зазначимо, що громадськість Херсона доклала значних зусиль аби змінити статус навчального закладу, і вже трохи більше як через рік у місті функціонувало морехідне училище далекого плавання. Створення на базі морехідних класів морехідних училищ із дво- і трирічним терміном навчання стало логічним продовженням удосконалення системи морської освіти в Російській імперії. Поява парових котлів і суден, обумовила затвердження в 1903 році «Положення про механіків на морських суднах торговельного флоту».

Практика застосування законів про морських фахівців виявила певні їх недоліки, по-скільки сам принцип поділу судноводів на судноводів парових і вітрильних суден не був проведений послідовно, і судноводії парових суден, після певного терміну плавання на вітрильних суднах, отримували відповідні їх званню права на управління цими суднами; і навпаки – судноводіям вітрильних суден надавалися певні права стосовно служби на парових суднах, але повних прав командування цими суднами шляхом виконання плавального цензу вони набути не могли.

Навчальними закладами морського спрямування відало Міністерство торгівлі і промисловості, в якому функціонував спеціальний Відділ торговельного мореплавання. Стрімкі зміни в торговельній кон'юнктурі, загострення протиріч між державами, торговельні війни, відмова від використання вітрильних суден – все це вимагало внесення коректив у підготовку фахівців для флоту [9].

Висновки і пропозиції. Таким чином реформи, проведені після скасування у 1861 році кріпацтва в Російській імперії прискорили промисловий переворот та сприяли завершенню формування внутрішнього ринку і розвитку зовнішньої торгівлі. Все це, в свою чергу, вимагало кваліфікованих кадрів для торговельного флоту, що сприяло розвитку професійної освіти.

Список літератури:

1. Спр. 5. Документи (протоколи опитувань і оглядів, описи майна, рапорти тощо) про злочини і вчинки, припинені згідно ст. 253 Статуту карного судочинства (1913) 33 арк.
2. Спр. 925. Записка про готовність легкого крейсера «Адмірал Істомін» (1915) 15 арк.
3. ДАХО Ф. 212 Херсонське морехідне училище далекого плавання, оп. 1, 237 спр. (1872-1919 рр.).
4. Спр. 207. Листування начальника училища з капітаном першого рангу Івановим про вакансії (1915 р.), 26 арк.
5. Водотика С.Г., Сінкевич Є.Г. Історія Херсонщини: Навчальний посібник / С.Г. Водотика, Є.Г. Сінкевич. – Херсон: Айлант, 2003. – 201 с.
6. Доргобужинов В.И. О пробном введении морской записи в Прибалтийском крае / В.И. Доргобужинов. – СПб.: Тип. Морского ведомства, 1861. – 36 с.
7. Доргобужинов В.И. О торговом мореплаваннии во Франции / В.И. Доргобужинов. – СПб.: Тип. Общественная польза, 1863. – 230 с.
8. Зяблова С.Л. Развитие низшего профессионально-технического образования в России середины XIX – начала XX веков : Автореф. дис. ... канд. ист. наук / С.Л. Зяблова. – Иваново, 2004. – 28 с.
9. Історія професійного освіти в Росії / Рос. акад. освіти. Асоц. «Проф.освіта». Центр непрерыв. образования Ин-та истории и теории педагогики РАО / Под науч. ред. С.Я. Батышева. – М. : Проф. образование, 2003 – 663 с.
10. Нагрибельний Я.А. Професійна освіта в освітній системі Російської імперії (XIX – початок XX ст.) / Я.А. Нагрибельний // Чорноморський літопис. Науковий журнал. – Миколаїв: Вид-во ЧДУ, 2011. – Вип. 4. – С. 162-166.
11. Речной флот (паровой и непаровой) по переписи 1895 г. и судостроение в 1892-1896 годах в Европейской России. – СПб.: Изд-во статист. отд. МПС, 1898. – 123 с.
12. Турченко Ф.Г. Південь України напередодні Першої світової війни / Ф.Г. Турченко // Наукові праці історичного факультету Запорізького державного університету. – Запоріжжя: «Просвіта», 2004. – Вип. XVII. – С. 7-47.
13. Херсонська державна морська академія [Ел. ресурс]. Режим доступу: <http://www.kmi.kherson.ua/ru/history> – Доступ 04.02.2017 р.
14. Ходаковський В.Ф. Історія морської освіти України. Херсонський державний морський інститут / Навчальний посібник. – Херсон: Олді-плюс, 2007. – 323 с.
15. ДАМО Ф. 297 Миколаївський суднобудівний завод “Наваль” Бельгійського акціонерного товариства (1895-1920).

Нагрибельный Я.А.

Херсонская государственная морская академия

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ В ПРИЧЕРНОМОРСКОМ РЕГИОНЕ ХЕРСОНСКОЙ ГУБЕРНИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Аннотация

В материале статьи репрезентовано основные факторы развития и становления морского образования. Акцентировано внимание на хронологических рамках XIX – XX века. Представлено информацию, что подтверждается архивными материалами про учебные заведения, в которых готовили будущих специалистов торгового мореплавання. В работе приведены научные исследования, которые свидетельствуют о специфике подготовки мореплавателей в тогдашних общественно-экономических условиях. Отдельное внимание уделено нормативным документам, что регламентируют образовательную деятельность в учебных заведениях.

Ключевые слова: морское образование, мореходные классы, торговое мореплавание, штурман, шкипер, капитан.

Nagrybelnyi Ya.A.

Kherson State Maritime Academy

THE MAIN FACTORS OF MARITIME EDUCATION DEVELOPMENT IN THE BLACK SEA REGION OF THE KHERSON GOVERNORATE IN THE SECOND HALF OF XIX – IN THE EARLY XX CENTURY

Summary

The basic factors of marine education development and formation are represented in the article. Special attention is paid to the chronological framework of the nineteenth and twentieth centuries. The information that is confirmed by the archives of the institutions, where future professionals merchant shipping were trained, is given. The study shows scientific exploration, indicating the specific training of seafarers in the modern socio-economic conditions. Particular emphasis is given to the specification documents that regulate educational activities in maritime educational establishments.

Keywords: maritime education, nautical classes, commercial navigation, navigator, skipper, captain.