

Анализ проблем морских кадров в России в конце XIX — начале XX столетия

Analysis of problems in Russian naval personnel at the end of the 19th and the beginning of the 20th century

Конталев В.А.

Д-р техн. наук, заслуженный работник транспорта, профессор, г. Москва
e-mail: v.kontalev@mail.ru

Kontalev V.A.

Doctor of Technical Sciences, Honored Worker of Transport, Professor, Moscow
e-mail: v.kontalev@mail.ru

Аннотация

В статье проведен анализ существовавших проблем морских кадров в России в конце XIX — начале XX столетия. В целом флот России с 1896 по 1914 г. увеличился со 157 до 3734 единиц, а тоннаж нетто вырос с 528,9 до 796,7 тыс. т. По своим возможностям российский торговый флот в принципе мог претендовать на одну из ведущих ролей на мировом рынке, однако общее состояние отечественной экономики и начавшаяся война переживали его дальнейшее развитие и техническое совершенствование. Учитывая большую потребность в судоводителях для заграничного плавания правительство России принимает в начале XIX в. некоторые меры по подготовке отечественных штурманов, шкиперов и судостроителей для торгового флота. В статье приведены примеры решения по устранению проблем по перестройке морского образования. Реформы в области морского образования стали важным этапом прогресса морского транспорта России. Новые программы вплотную приблизили подготовку кадров к реальным и заметно возросшим требованиям флота, значительно повысился общеобразовательный и профессиональный уровень командиров флота. Стабилизировалось финансирование училищ и школ, улучшилась материально-техническая база. Благодаря наличию учебных, в том числе и парусных, судов появилась возможность максимально приблизить процесс воспитания молодого моряка к тем реальным ситуациям, которые могли встретиться ему на всем протяжении будущей службы. К обучению удалось привлечь высококвалифицированных преподавателей, практиков-судоводителей и механиков.

Ключевые слова: система морского образования, штурман, шкипер, механик, мореходные классы, мореходная школа, мореходные училища, плавательная практика.

Abstract

The article analyzes the existing problems of maritime personnel in Russia at the end of the 19th and the beginning of the 20th century. Overall, from 1896 to 1914 the Russian fleet increased from 157 to 3,734 vessels, and net tonnage grew from 528.9 to 796.7 thousand tons. In terms of its capabilities, the Russian merchant fleet could in principle have claimed one of the leading roles on the world market; however, the general state of the national economy and the outbreak of war hindered its further development and technical improvement. Taking into account the great need for navigators for foreign voyages, at the beginning of the 19th century the Russian government adopted certain measures for training domestic navigators, skippers, and shipbuilders for the merchant fleet. The article provides examples of solutions aimed at eliminating the problems associated with restructuring maritime education. Reforms in the field of maritime education became an important stage in the progress of Russia's maritime transport. The new curricula brought personnel training much closer to the real and significantly increased demands of the fleet, and the general educational and professional level of fleet commanders rose considerably. Funding for

colleges and schools stabilized, and the material and technical base improved. Owing to the availability of training vessels, including sailing ships, it became possible to bring the process of educating young sailors as close as possible to the real situations they might encounter throughout their future service. Highly qualified instructors, as well as practicing navigators and marine engineers, were successfully involved in the training process.

Keywords: system of maritime education, navigator, skipper, mechanic, marine engineer, nautical classes, nautical school, nautical colleges, sea-going (sailing) practice.

Введение

Благодаря проводившейся российским государством в конце XIX — начале XX столетий политике по усилению отечественного торгового флота его судовой состав значительно вырос количественно и улучшился профессионально. К концу 1914 г. в состав России входило 1040 пароходов и 81 моторное судно полной вместимостью 912,7 тыс. рег. т (в том числе 22,8 тыс. т была вместимость моторных судов) и чистой — 540,5 тыс. рег. т (14,3 тыс. т). Парусный флот насчитывал 2613 единиц чистой вместимостью 256,1 тыс. рег. т. В целом флот России с 1896 по 1914 г. увеличился со 157 до 3734 единиц, а тоннаж нетто вырос с 528,9 до 796,7 тыс. т. (3). По морским бассейнам судовой состав распределялся следующим образом: Беломорский — 80 пароходов и 12 моторных судов, Балтийский - 269 пароходов и 12 моторных судов, Черноморско-Азовский — 405 пароходов и 25 моторных судов, Каспийский — 244 парохода и 27 моторных судов, Тихоокеанский — 42 парохода и 7 моторных судов (4, 12).

По своим возможностям российский торговый флот мог претендовать на одну из ведущих ролей на мировом рынке, однако общее состояние отечественной экономики и начавшаяся война переживали его дальнейшее развитие и техническое совершенствование.

Ускоренное развитие и совершенствование морского транспорта России потребовали квалифицированных штурманов, механиков, других специалистов для эксплуатации сложной для того времени судовой техники.

Основная часть

Существовавшая к середине XIX столетия система морского образования уже не могла удовлетворить быстрорастущие потребности отечественного судоходства, выходявшего на мировые торговые пути. В начале 60-х годов в России функционировало четыре учебных заведения, где готовились специалисты — моряки торгового флота (в Херсоне, Петербурге, Архангельске, Николаеве). Кроме того, часть судоводителей готовилась при военно-морских училищах. К примеру, рота торгового мореплавания располагалась при Кронштадтском штурманском училище, принадлежавшем Морскому министерству. Она комплектовалась детьми купцов, мещан, разночинцев в возрасте 12—17 лет, срок обучения составлял 4 года. Лучшим выпускникам присваивалось звание штурмана, прочим — штурманского помощника. Воспитанники разделялись на пригготовительный и навигационный классы, преподавались общеобразовательные и специальные дисциплины. Рота не имела собственных штатных преподавателей, и обучением судовождению занимались штурманские офицеры, а общеобразовательные дисциплины вели приглашаемые со стороны специалисты различных отраслей знания. В летнее время воспитанники практиковались на коммерческих судах. Содержание каждого из учеников обходилось государственной казне в значительную по тем временам сумму — свыше 3 тыс. р. серебром. Выпуск окончивших курс обучения (10—16 чел.) с вручением аттестатов и бессрочных паспортов происходил каждые 2 года (8,12).

По истечении четырех лет после выпуска бывший воспитанник имел право сдавать экзамен на право получить свидетельство шкипера (капитана) коммерческого судна. Для этого необходимо было предъявить документы, подтверждавшие пребывание в море сроком не менее 24 месяцев в должности помощника шкипера или штурмана, свидетельствовавшие «об искусстве мореплавания, присутствии духа, решимости и хорошем поведении». Однако

в середине 60-х годов лишь трое из 78 выпускников 1848—1863 гг. роты торгового мореплавания решились на сдачу такого экзамена — наглядное свидетельство того, что подготовка шкиперов отставала от требований времени (8).

Прогрессивная морская общественность среди других проблем развития отечественного судоходства поставила вопрос о коренной реорганизации системы подготовки кадров для торгового флота. При Министерстве финансов в 1864 г. была создана комиссия из представителей различных ведомств по разработке нового положения о мореходных учебных заведениях.

Результатом ее деятельности стало утверждение императором Александром II и Государственным Сенатом 27 июня 1867 г. «Положения о мореходных классах» (6). В этом документе говорилось, что купеческим, городским и всяким другим обществам разрешается учреждать в прибрежных местностях империи мореходные классы с целью доставления посвятившим себя мореходству лицам возможности приобретать знания, нужные для их промыслов и, в особенности, для занятия должностей штурманов и шкиперов на торговых судах, парусных и паровых... Мореходные классы открыты приходящим всех состояний и возрастов по предъявлении только свидетельств об умении их читать и писать и о том, что они производили уже плавание на судах, а также удостоверения об их личности и происхождении (3,2).

Мореходные классы подразделялись на три разряда: классы первого (низшего) разряда готовили штурманов каботажного плавания, второго разряда — шкиперов каботажного и штурманов дальнего плавания, третьего (высшего) разряда — шкиперов (капитанов) дальнего плавания. Мореходные классы учреждались с разрешения министра финансов и в административном отношении находились в ведении Департамента торговли и мануфактур, а по учебным вопросам классы подчинялись Министерству народного образования. С 1867 по 1890 г. в России был открыт 41 мореходный класс, в том числе на побережье Балтийского моря стали работать 15 классов (8, 9).

Большую роль в развитии системы морского образования в те годы сыграло Общество для содействия русскому торговому мореходству, непосредственно способствовавшее открытию почти 30 классов, школ и прочих учебных заведений. Член общества Х. Вольдемар в 1872 г. разработал проект, предусматривавший учреждение в Прибалтике 12 мореходных школ, первая из которых открылась через два года в селе Венкюле вблизи устья реки Нарова. Небезынтересен в плане привлечения внимания государства и общественности к делу морского образования и такой факт: открытие в селе Гайнажи (Вольмарский уезд Лифляндской губернии) мореходного класса способствовало тому, что здесь появились суда дальнего плавания, число которых за 9 лет составило 40, значительно выросло и благосостояние местных каботажников (5,3).

В 1876 г. в мореходных учебных заведениях России обучалось 1290 человек, среди них русских было 749, лиц других национальностей — 519, иностранцев — 22 воспитанника. Изучались навигация, мореходная астрономия, алгебра, арифметика, плоская и сферическая тригонометрия, физическая и морская география, лоции морей, морская практика, морское законоведение, пароходная механика, английский и русский языки; практически проводились такелажные работы, знакомство с кораблестроением и портовыми мастерскими. Ежегодно весной воспитанники нанимались на суда для практики (7,8).

14 ноября 1890 г. состоялось торжественное открытие первого морского учебного заведения на Дальнем Востоке — Александровских мореходных классов во Владивостоке, имевших два отделения (двухгодичное — по подготовке штурманов каботажного плавания и трехгодичное — штурманов дальнего плавания) (6).

За последнюю треть XIX столетия мореходные классы подготовили для российского торгового флота 5680 шкиперов и штурманов, причем 3012 из них пополнили экипажи судов прибалтийских компаний и акционерных обществ (6).

Конец XIX в. ознаменовался значительными научно-техническими достижениями, развитием внешнеэкономических связей и внутренней торговли, что привело к дальнейшему

подъему транспорта. Количественный рост флота и его техническое совершенствование потребовали большого числа высококвалифицированных командиров и младших специалистов, обеспечения их правового положения и социальных гарантий государственной службы. 6 мая 1902 г. Государственный совет принял Закон об изменении действующих правил о судоводителях на морских судах торгового флота и Положение о мореходных учебных заведениях Министерства финансов (5,6).

Совершенствование правовой основы позволило законодательно закрепить статус моряков-командиров и завершить создание стройной и в достаточной степени, отвечавшей требованиям времени системы специального образования. Впервые определялось, что «к занятию должностей судоводителей на мореходных судах торгового флота допускаются только русские подданные, обладающие дипломами на судоводительские звания», которые делились на две степени (капитан и штурман), каждая из коих, в свою очередь, имела 4 разряда. В отношении права на замещение командных должностей судоводителям 1 разряда предоставлялось: капитану — командовать судами любого типа и класса, штурману командовать грузовыми судами малого (каботажного) плавания и исполнять должность помощника капитана на любом судне (кроме должности старшего помощника на паровых пассажирских судах дальнего плавания). Для капитанов и штурманов устанавливался повышенный плавательный ценз сроком от 18 до 24 месяцев в каждом звании. Желавшие получить судоводительский диплом должны были сдавать экзамены по специальным предметам: штурманы 4 разряда сдавали навигацию, мореходную астрономию, устройство корабля, правила для предупреждения столкновения судов в море, важнейшие законы торгового мореплавания, английский язык; штурманы 3 разряда дополнительно сдавали зачеты по управлению судном при урагане и по паровой механике. Капитанам все звания присваивались без особых испытаний по достижении установленного плавательного ценза. Экзаменационные комиссии создавались по распоряжению министра финансов при мореходных учебных заведениях или в ближайших к ним российских портовых городах. В состав комиссий входили инспектора по надзору за мореходными учебными заведениями (председатель), начальники училищ, преподаватели, морские офицеры и представители попечительского комитета. Подобные нововведения в достаточной мере обеспечили поддержание необходимого уровня квалификации командиров флота в соответствии с мировыми требованиями (6,4).

Коренной реорганизации подверглись учебные заведения в соответствии с требованиями Положения от 6 мая 1902 г. Было установлено создание учебных заведений следующих разрядов: мореходные училища дальнего и малого плавания с трех- и двухгодичным сроком обучения, выпускники которых сдавали экзамены на звание штурмана 1 или 2 разряда; мореходные школы трех- и двухклассные, после окончания, которых предоставлялось право сдачи испытаний на звание штурмана 3 или 4 разряда; приготовительные мореходные школы, состоящие из трех классов, по подготовке к поступлению в вышеперечисленные заведения; курсы мореходных знаний для моряков-практиков без специального образования (2).

Мореходные училища, как наивысшая ступень подготовки, создавались по утверждению непосредственно министра финансов в законодательном порядке. Содержание всех типов учебных заведений предусматривалось за счет средств Министерства финансов (по линии портовых сборов), земств, городских общественных управлений, сословий, частных обществ и отдельных лиц, а также из государственной казны.

Приему в училища подлежали лица «всех сословий, состоящие в русском подданстве», достигшие 15 лет и окончившие полный курс приготовительной мореходной школы или городского училища с обязательным стажем плавания не менее 2 месяцев на торговых судах или кораблях военного флота. Вступительные экзамены не предусматривались, однако при значительном числе прошений на ограниченное количество вакансий устраивались конкурсные испытания по математике, физике и русскому языку (8,5).

Особое внимание стало уделяться и подготовке механиков флота, чему способствовало принятие 10 июня 1903 г. Положения о механиках на мореходных судах торгового флота. Для

этой категории командиров устанавливались звания судовых механиков 1, 2 и 3 разрядов (соответственно для судов мощностью свыше 1000 л.с., от 100 до 1000 и менее 100 л.с.). При переводе в высший разряд требовались наличие плавательского стажа (ценза) в 24 - 36 месяцев и сдача испытаний. Например, для механика 2 разряда требовалось сдать экзамены по теоретической и паровой механике, электрическому освещению и иметь не менее 36 месяцев плавания с дипломом 3 разряда. Положением от 13 июля 1905 г. об учебных заведениях для подготовки судовых механиков торгового флота учреждались учебные заведения четырех типов, аналогичных судоводительским (1,2).

Воспитанники училищ судовых механиков, кроме общеобразовательных предметов, изучали электротехнику, устройство корабля, механику, технологию, английский язык, морское узаконение, оказание первой медицинской помощи. Полный курс обучения механиков составлял 4 года.

Особое положение в системе подготовки кадров занимало Архангельское торгово-мореходное училище, где наряду с судоводительским имелось торговое отделение с четырехгодичным сроком обучения, выпускавшее служащих торгово-промышленных учреждений (7).

Типовая программа учебного курса мореходного училища дальнего плавания, помимо судоводительских предметов, преподававшихся и ранее, включала изучение последовательно в трех классах океанографии, метеорологии, судовой гигиены, грузовой отчетности, коммерческой географии, морской съемки, коммерческой корреспонденции. Впервые в штаты зачислялись постоянные преподаватели из числа морских офицеров, опытных судоводителей и механиков, гимназических учителей, а в крупных культурных центрах — университетских профессоров. Для более глубокого освоения теоретического материала были организованы посещения различных предприятий, «осмотр которых мог быть полезен ученикам в будущей их деятельности». Так, воспитанники Петербургского училища посещали Балтийский судостроительный завод, канатную фабрику Гота, фабрики Сименса и Гальске по изготовлению стального троса, гигиеническую выставку. Ученики Одесского и Херсонского училищ посещали заводы Николаева. По окончании учебного года в каждом классе проводились проверочные испытания (2,8).

Училища обеспечивались достаточной учебно-материальной базой. О том, с каким вниманием относились власти к делу обучения молодых моряков, говорит тот факт, что при постройке в 1906 г. мастерских Петербургского училища к их оборудованию на конкурсной основе приглашались ведущие отечественные и зарубежные фирмы (8).

Большое значение приобретала организация плавательной практики. Впервые в истории мореходного образования в России педагогический совет Петербургского училища разработал в 1902 - 1903 гг. Правила проведения практического плавания учеников, составил программы занятий по навигации, морской практике, устройству корабля и паровой механике. Первоначально ученики стажировались в должностях матросов и затем помощников штурманов (механиков) на частных судах. В 1899 г. Одесскому училищу впервые был передан приобретенный в Англии учебный клипер «Великая княжна Мария Николаевна», командирами которого были опытные моряки П.З. Балк и Д.А. Лухманов. По проекту Р.М. Ловегина в 1904 г. сормовские корабли построили барк «Великая княжна Ксения Александровна» для прохождения практики на нем воспитанниками Астраханского и Бакинского училищ. Начиная с навигации 1906 г. Главный морской штаб регулярно выделял на период учебного плавания военные корабли. Только в 1907 г. на учебных судах «Герцог Эдинбургский», «Океан» и посыльном судне «Алмаз» стажировались 58 воспитанников Петербургского училища. Осенью того же года Морское министерство передало ему в собственность миноноску «Механик» и два гребных катера (8).

Обучение в мореходных училищах и школах было платным (до 30 р. в год). Кроме того, воспитанники за свой счет приобретали форменное обмундирование, учебные пособия и письменные принадлежности, а дети состоятельных родителей оплачивали и содержание на судах во время практики. В целях стимулирования интереса к учебе по решению педсоветов

лучшие ученики по итогам года «за усердие и хорошие успехи в науках» награждались золотыми и серебряными медалями, памятными подарками (навигационные инструменты, книги, часы, бинокли и т.п.). Фамилии награжденных по окончании училища большой золотой медалью заносились на мраморные доски.

Реформы в области морского образования стали важным этапом прогресса морского транспорта России. Новые программы вплотную приблизили подготовку кадров к реальным и заметно возросшим требованиям флота, значительно повысился общеобразовательный и профессиональный уровень командиров. Стабилизировалось финансирование училищ и школ, улучшилась материально-техническая база. Благодаря наличию учебных, в том числе и парусных, судов появилась возможность максимально приблизить процесс воспитания молодого моряка к тем реальным ситуациям, которые могли встретиться ему на всем протяжении будущей службы.

К обучению удалось привлечь высококвалифицированных преподавателей, практиков – судоводителей, механиков. Например, в Петербургском училище читали лекции такие известные ученые, как Ю. Шокальский (океанология), А.П. Ширшов (теория и устройство корабля), С.А. Советов (метеорология), В. В. Виноградов (русский язык) и др. (8,12).

Важное значение для дальнейшего развития мореходного образования имел состоявшийся зимой 1904/1905 гг. III съезд русских деятелей по техническому и профессиональному образованию. Рекомендации съезда по развитию торгово-мореходного образования, адресованные Министерству финансов, судовладельческим и торговым предприятиям, включали предложения не ограничивать возраст кандидатов в училища и школы, улучшить условия стажировки воспитанников, увеличить число учебных судов с одновременным сокращением категорий транспортных судов, для управления которыми не требовалось судоводительских дипломов.

Как свидетельствуют архивные материалы, всего к началу первой мировой войны в России функционировало 37 учебных заведений морского транспорта. В их числе - десять училищ дальнего плавания: Архангельское торгово-мореходное, Бакинское, Владивостокское, Александровское, Магнусгофское, Одесское торгового мореплавания, Рижское, Ростовское-на-Дону соединенное дальнего плавания и судовых механиков, Петроградское соединенное дальнего плавания и судовых механиков, Херсонское (императора Александра II), три училища малого плавания (Астраханское, Бердянское, Керченское), две школы судовых механиков (Бакинская и Севастопольская), 14 двух- и трехклассных мореходных школ (Алешковская, Аренбургская, Балтийско-Портская, Виндавская, Гайнажская, Голопристанская, Каспервикская, Кемская, Либавская, Нарвская, Патракеевская на острове Мудьюг, Сумская в Кемском уезде, Таганрогская, Устьинская в Петергофском уезде), 8 пригготовительных школ. Российский торговый флот стабильно пополнялся квалифицированными отечественными кадрами, однако выпуски были небольшими (по 8 - 20 чел. из учебного заведения ежегодно) (8, 12,10).

Выводы

Мореходные учебные заведения на рубеже XIX-XX столетий дали России десятки отважных моряков и исследователей. Среди них плававшие в морях на Дальнем Востоке, Севере, в Индийском и Атлантическом океанах капитаны А.П. Бочек (Владивостокское училище), К.А. Дублицкий (Одесское), арктические капитан М.В. Николаев и штурман В.И. Альбанов (Петербургское), полярный исследователь Г.Я. Седов (Ростовское), первый командир ледокола «Ермак» Н.Н. Коломийцев (Херсонское), видный парусный капитан, педагог и писатель З.А. Лухманов (Одесское) и мн. др. (6).

Наряду с подготовкой командных кадров большое внимание уделялось и обучению младших специалистов. С середины XIX в. пароходные общества приступили к отбору и обучению собственных специалистов механического профиля, с целью замены приглашенных ранее иностранных механиков и машинистов. Так, Уставом РОПиТа определялось, что «общество обязано, доколе оно будет существовать, содержать на свой счет училище для

подготовки машинистов». В ответ на прошение Правления РОПиТа попечитель Одесского учебного округа 17 октября 1866 г. разрешил образовать при Севастопольском адмиралтействе специальное механическое заведение, открытие которого состоялось 6 декабря. Ремесленная школа Российского общества пароходства и торговли с двухлетним сроком обучения стала первым подобным учебным заведением в стране. С 1898 г. она располагалась в Одессе. Набор 60 учеников производился из числа детей служащих и мастеровых плавсостава, порта и судоремонтных мастерских. Программа обучения включала общеобразовательные и специальные предметы (русский язык, арифметика, геометрия, чистописание, черчение - геометрическое, линейное, специальное, а также слесарное и машинное дело, паровые машины и котлы, ремесла - кузнечное, слесарное, токарное по металлу и дереву). Выпускники Одесской и других школ работали почти на всех судах РОПиТа и Добровольного флота, их охотно брали в др. судовладельческие компании (3,4,6).

Литература

1. Бакаев В.Г. Морской транспорт СССР за 40 лет. - М.: Морской транспорт, 1957 - 103 с.
2. Борисов А.В. Учебные заведения Министерства морского флота СССР. - М.: Морской транспорт, 1957 - 108 с.
3. Исторический очерк пятидесятилетия учреждения Русского общества пароходства и торговли (1857 - 1907 гг.) Одесса, 1907 - 359 с.
4. История Советского морского транспорта 1917 - 45 гг., М., Союзморниишпроект, ЦБНТИ. Вып. 1 - 6, 1979.
5. История торговли и промышленности в России, 1.2, вып. IX. Торговое мореплавание. СПб, 1913 - 35 с.
6. Конталев В.А., Раскатов А.С. и др. Дальневосточное морское пароходство. 1880 - 1980. - Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1980, 576 с.
7. Конталев В.А., Пузырев В.П. и др. Морем прославлены: Орденоносные предприятия и суда морского транспорта России. - М.: Андреевский флаг, 2000.
8. Конталев В.А., Пузырев В.П. и др. Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. - М.: Согласие, 1995 - 568 с.
9. Конталев В.А. Морской транспорт России. - М.: ООО «МАРТИКА», 1998, 20 с.
10. Конталев В.А. Морское судоходство России. - М.: ООО «МАРТИКА», 1999, 12 с.
11. Конталев В.А. Во главе штаба морской отрасли. - М.: 2010. - 460 с.
12. Морской транспорт СССР: к 60-летию отрасли. - М.: Транспорт, 1984.