ПОЛИТИКА ГОСУДАРСТВА И ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕБНОЙ РАБОТЫ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УЧИЛИЩАХ ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

УДК 37.014

Е.Е. ЗАДВОРНОВА, В.В. КАРАБЛИН

Осуществление государственной образовательной политики, обеспечивающей эффективное, конкурентоспособное образование молодого поколения, актуальная и важная задача, требующая своевременного решения. В настоящее время в соответствии с ростом потребности в специалистах среднего звена на общегосударственном уровне заявлено о его приоритетности и значимости в обеспечении развития экономики и общества в целом. Профессиональное образование сталкивается с такими проблемами, как: недостаточная результативность управления учреждениями среднего профессионального образования; разрушение традиционных связей образовательных учреждений с предприятиями, устаревание материальной базы учебных заведений; невозможность обеспечить в полном объеме подготовку кадров нужной квалификации; отсутствие пополнения учебных заведений руководителями и преподавателями, обладающими опытом профессиональной деятельности на современных предприятиях. Как следствие эффективность подготовки кадров в учебных заведениях среднего профессионального образования не всегда в полном объеме соответствует требованиям работодателей.

Внимание специалистов, работающих в сфере образования, сосредоточено на повышении статуса. Изучение организации и содержания учебной работы отраслевых учебных заведений в прошлом позволит не только систематизировать проблемы подготовки специалистов, но и предупредить их появление в настоящем, определить пути их решения. Объектом исследования в статье обозначены железнодорожные технические училища.

История отечественного железнодорожного образования связана со стремлением государственных деятелей ускорить социально-экономическое развитие страны. В конце XIX века произошло понимание того, что железнодорожный транспорт имеет ряд преимуществ перед другими видами транспорта, в значительной мере способствует освоению новых районов и их природных богатств, может внести большой вклад в развитие экономики страны, улучшение благосостояния населения. С начала 1860 по 1899 годы длина железнодорожной сети России увеличилась с 1,6 тыс. км до 52 519 км. Соответственно выросла численность рабочих и служащих на железных дорогах: в 1860 году она составила 11,1 тысячи человек, а в 1898 году – 459 331 человек [4, с. 109].

В результате возникшей потребности в обслуживающем персонале появились профессионально-технические учебные заведения – железнодорожные училища. Эти учебные заведения должны были решать две задачи: готовить специалистов для организации железнодорожного строительства и для эксплуатации железнодорожного транспорта. До конца 60-х годов XIX века средний технический персонал для железнодорожного строительства комплектовался из лиц, окончивших кондукторские училища, и из числа выпускников военно-строительного училища (открыто в 1820 году), которое с 1832 г. стало называться училищем гражданских инженеров. Выпускники этого училища занимали, как правило, инженерные должности, а в 1865 г. учебное заведение было преобразовано в высшее учебное заведение, получившее название – Институт гражданских инженеров [2, с. 145].

Первое специальное железнодорожное училище – Александровское ремесленное училище было открыто в 1869 году в городе Ельце, при мастерских Орловско-Грязской железной дороги [2, с. 145]. Учащиеся обучались машинному, телеграфному, обойному, малярному, кузнечному, слесарному, меднолитейному, столярному, токарному, резному, позолотному ремеслу и черчению. Практически в это же время было открыто училище в Коврове на Нижегородской железной дороге [2, с. 146].

В 1870 г. владельцами железных дорог было принято решение отчислять ежегодно от доходов каждой железной дороги по 15 рублей с версты на устройство и содержание технических училищ для подготовки машинистов, мастеров по ремонту подвижного

состава и путей, кондукторов и другого обслуживающего персонала. В последующем данное решение было закреплено в железнодорожных уставах и положительно отразилось на организации учебных заведений.

Начиная с 1870 года, открываются новые железнодорожные училища. Так, в этом же году открыто училище в Харькове, 1871–1872 годах в Одессе, Белгороде, Москве. К 1877 году насчитывалось 14 железнодорожных училищ, и их рост продолжался. За период с 1877 по 1890 год. было открыто еще 19 железнодорожных училищ, в 1879 году – 26, а к 1905 их стало 41. Динамику роста числа железнодорожных училищ по десятилетиям можно проследить по следующим данным [4, с. 110]:

Таблица 1

Железнодорожные училища Российской империи в конце XIX века

Годы	Число вновь открытых училищ	Всего железнодорожных училищ
1869–1879	26	26
1880–1891	4	30
1892–1902	11	41
1902–1917	6	47

Если в европейской части страны железнодорожные училища с конца XIX в. развивались интенсивно, то на всей территории Сибири и Дальнего Востока было всего 4 железнодорожных училища. Первое Сибирское училище было открыто в 1894 году в Красноярске, через год такое же училище возникло в Хабаровске, в начале XX века – в Омске и Томске. Общий ежегодный выпуск из них не превышал ста человек. Поэтому в начале XX века на крупных узловых станциях Омска, Красноярска, Читы и некоторых других были созданы технические классы, готовившие помощников машинистов, слесарей-ремонтников подвижного состава, монтеров, путейцев [3, с. 22]. Создание и развитие сети училищ потребовало разработки общих вопросов организации и содержания учебной работы.

Министерство путей сообщения в 1878 году, пытаясь ввести единообразие в деятельность железнодорожных училищ, провело съезд преподавателей с обсуждением вопросов содержание и организации учебного процесса. После рассмотрения вопросов преподавания основных предметов на съезде было выдвинуто предложение увеличить срок обучения до 4 лет, принимая подростков не моложе 14 лет.

При 4-летнем сроке обучения предлагалось ввести со II или III класса разделение на специальности: строительную, машинную, телеграфную. Однако большинство участников съезда высказались против этого предложения безотносительно к срокам обучения в училище, несмотря на то, что опыт введения специализации проводился в Елецком железнодорожном училище. Такое отрицательное отношение к введению специализации было, как показал дальнейший опыт, неоправданным.

Обсудив программы по общеобразовательным предметам, съезд решил придерживаться программ городских училищ. На съезде было оглашено письмо Министерства путей сообщения, которое предостерегало от расширения и углубления преподавания общеобразовательных предметов в ущерб ремесленной подготовке. Исходя из этого, съезд постановил утвердить сокращенный вариант программ городских училищ, рекомендуя учебники и учебные пособия по общеобразовательным и специальным дисциплинам.

Большинство преподавателей специальных дисциплин не имели достаточного практического опыта работы на транспорте. По официальным отчетам за 1885/86 учебный год из общего числа преподавателей специальных дисциплин (318) только 61 совмещал работу в училищах с практической деятельностью на железнодорожном транспорте (из них 29 телеграфистов).

По количеству учащихся большинство училищ были малочисленны (50–100 человек), поэтому число преподавателей в каждом было невелико. Им приходилось преподавать по нескольку учебных предметов. По данным за тот же учебный год на училище приходилось в среднем 11 преподавателей (штатных и совместителей). Преподаватель железнодорожного дела и основ строительного искусства вел также занятия по курсам паровых машин и паровозной механики и по специальному черчению. Математические науки (арифметика, геометрия с землемерием), физику с телеграфией, начала общей механики, прикладную механику, железнодорожное счетоводство и упражнения на счетных приборах, обработку металлов и дерева, слесарное и кузнечное дело преподавал заведующий учебными мастерскими. Черчение, столярное дело вел помощник заведующего учебными мастерскими. Он же руководил летней практикой учеников [4, с. 111]. Многочисленное количество предметов, которое приходилось

совмещать штатному преподавателю, приводило к поверхностным знаниям каждого из них, не давая возможности совершенствоваться в области преподаваемых наук.

В конце XIX века важным событием стало то, что в 1886 году было утверждено «Положение о технических железнодорожных училищах», а в 1887 году Министерство путей сообщения ввело единые программы по специальным предметам для железнодорожных училищ. Это внесло некоторое единообразие в деятельность этих учебных заведений. Положение ограничивало срок обучения тремя годами при обязательной двухлетней практике. В Положении указывалось, что «технические железнодорожные училища имеют своей целью образование, преимущественно из детей железнодорожных служащих, второстепенных техников для железнодорожной службы, машинистов, помощников машинистов, дорожных мастеров и других». Это требование выполнялось строго. К 1904 году 65,9 % от общего количества учеников железнодорожных училищ составляли дети, чьи родители работали на железнодорожном транспорте. Из этого числа лишь 18% составляли дети мастеров и рабочих, остальные – служащих и инженерно-технического персонала [2, с. 150].

В училища принимались лица от 14 до 18 лет, окончившие курс учения в двухклассных сельских, уездных или городских (по положению 1872 г.) училищах министерства народного просвещения, или в двухклассных церковно-приходских школах, или выдержавшие соответственное испытание. В программе обучения учащихся были такие предметы, как: закон Божий, первоначальная математика с основанием практического счетоводства и с землемерием, общие понятия из физики, практические сведения из телеграфии, краткий курс общей механики и прикладная механика (описательная), краткий курс обработки дерева и металлов, начальные практические сведения по строительному делу, практика железнодорожного дела, черчение начальное и специальное от руки и с помощью инструментов, чистописание, ремесла слесарное, кузнечное и столярное, гимнастика и пение. При каждом училище имелись педагогическое собрание под председательством начальника и хозяйственный комитет под председательством попечителя (избираемого правлением железнодорожного общества).

Все технические железнодорожные училища были разделены на два округа – Северо-Восточный и Юго-Западный, из которых каждый находится под наблюдением особого окружного инспектора, а общее руководство всеми училищами было возложено на учебный отдел министерства путей сообщения. При учебном отделе состоял ученый комитет для обсуждения вопросов, касающихся технических училищ ведомства путей сообщения. Учебники по специальным предметам составлялись путем конкурса, с предоставлением авторам премированных сочинений права издавать их на казенный счет. Министерством издавались учебные руководства по механике, по строительному искусству и железнодорожному делу, по столярному и слесарно-кузнечному ремеслам и по телеграфии. При училищах имелись учебные мастерские. Преподаватели назначались из инженеров или лиц, получивших высшее техническое или математическое образование. При некоторых училищах существовали приготовительные классы, исключительно для детей и родственников железнодорожных служащих.

Штат технического железнодорожного училища был утвержден 28 февраля 1884 года. Согласно этому штату содержание одного училища обходилось в 13220 рублей в год. Из общего числа 7747 окончивших курс технических железнодорожных училищ до 1898 года на службе при железных дорогах к 1 января этого года состояло 4671 человек. Большинство выпускников училищ занимали должности паровозных машинистов – 1190 человек, помощников машинистов – 851 и дорожных мастеров – 307.

В отличие от многих промышленных и сельскохозяйственных учебных заведений, отсев и второгодничество в железнодорожных училищах были незначительными. Так, на основании отчетов 30 училищ видно, что за 1902/03 учебный год отчислено за неуспеваемость 55 учеников – 1,9 % от всего числа учащихся и оставлено на второй год 166 учеников, что составляло – 5,9 % от всех учащихся. Причины этого явления объяснялись тем, что, во-первых, в ходе учебного процесса преподаватели непрерывно следили за успехами учеников, все практические работы проводились под наблюдением мастеров в небольших группах, с обязательным текущим учетом знаний и навыков. Во-вторых, учебный план имел практическую направленность и включал предметы, непосредственно и прямо относящиеся к их будущей работе. В-третьих, контингент учащихся железнодорожных училищ был, безусловно, более подготовлен. Значительная часть поступавших были выпускниками городских, сельских двухклассных, уездных или железнодорожных двухклассных училищ [2, с. 152].

Ученики, окончившие училища, направлялись на 2-годичную стажерскую практику в различные железнодорожные службы. Аттестат об окончании училища выдавался после представления в училище положительной характеристики администрации предприятия и подробного отчета практиканта. Имели место быть такие случаи, когда часть выпускников не являлись за аттестатами, мотивируя это тем, что наличие аттестата мало принимается во внимание администрацией предприятий при назначении на работу и продвижении по службе. Положительным результатом работы учебных заведений было то, что подавляющее большинство выпускников железнодорожных училищ работали по специальности, полученной в училище [2, с. 154].

С развитием железнодорожных учебных заведений особое внимание уделялось качеству подготовки специалистов. В 1909 году были введены новые учебные планы, которые предусматривали создание в училищах трех отделений: строительного, механического и электротехнического. На механическом отделении были такие специальности, как: машинист, мастер по ремонту паровозов; на электротехническом – техник по сигнализации, телеграфным аппаратам (продолжали готовить и телеграфистов), электрическим машинам, освещению. Новый учебный план предусматривал увеличение времени на изучение специальных дисциплин и введение нового предмета – электротехники. Одновременно было уменьшено количество часов на землемерие, столярное ремесло, технологию дерева. В программы были внесены дополнительные разделы и темы, увеличены требования к знаниям учащихся по профилирующим предметам: паровая механика, железнодорожное дело, устройство паровоза. Программа практических работ в большей степени стала отвечать специальности ученика. Например, ученики III класса механического отделения Петроградского железнодорожного училища проходили практику по землемерию, ученики электротехнического отделения работали в лаборатории сильных токов. При выполнении практических работ «обращалось главное внимание на сознательное отношение к инструментам, их проверкам и на умение правильно вести запись в пикетажных книжках, нивелировочных и геодезических журналах» [4, с. 112].

В 1912 году были открыты Московское и Киевское училища службы движения, выпускавшие «второстепенных агентов для службы движения: коммерческих конторщиков, весовщиков, конторщиков технического движения, помощников начальников станций, таксировщиков, кассиров, начальников станций» [4, с. 113]. Срок обучения был установлен 2 года, принимались юноши в возрасте 17–19 лет, окончившие городское училище. Но даже по тем специальностям, по которым училища готовили кадры, они далеко не полностью удовлетворяли потребности железных дорог. Среди железнодорожных технических училищ выделялось Дельвиговское училище, которое было создано в 1873 году на средства частных железнодорожных обществ по инициативе инженера путей сообщения Дельвига. Особенностью этого образовательного учреждения было то, что оно работало по особому уставу [1, с. 114].

Для полного решения проблемы обеспечения отрасли высококвалифицированными специалистами важно было организовать выпуск работников для службы движения, ремонтных мастерских и депо, материальной службы.

В результате изучения деятельности железнодорожных технических училищ дореволюционной России можно сделать вывод о том, что в 80 – 90-е годы XIX века рос спрос на специалистов, имеющих среднее профессиональное образование, а также актуальной была потребность в расширении специальностей. Положительным моментом в работе училищ было то, что выпускники имели хорошую практическую подготовку для работы на железнодорожном транспорте. Изменить ситуацию в организации учебной работы в железнодорожных училищах дореволюционной России можно было только благодаря выработке общей концепции, новой политике и при активном участии специалистов отрасли и общественности в развитии и модернизации всех уровней профессионального образования.

1. Веселов А.Н. Низшее профессионально-техническое образование в РСФСР. М.: Трудрезервиздат, 1955. 328 с.

2. Кузьмин Н. Низшее и среднее специальное образование в дореволюционной России. Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1971. 277 с.

3. Очерки истории профессионально-технического образования в Сибири 1917–1980. М.: Высшая школа, 1985. 258 с.

4. Профессионально-техническое образование в СССР /под ред. С.Л. Батышева. М.: Педагогика, 1981. 352 с.