

DOI 10.35775/PSI.2025.118.1.002

УДК 94(47).082

А.В. ЗУЕВ

кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры частного права Государственного университета
морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова,
Россия, г. Санкт-Петербург
E-mail: univerandrey@mail.ru
SPIN-код: 5203-1404

С.Н. РУБЦОВ

доктор исторических наук, профессор, профессор
кафедры общественных наук Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте Российской Федерации
(Северо-Западный институт управления РАНХиГС),
Россия, г. Санкт-Петербург
SPIN-код: 3553-6855

М.П. БОРОДИН

кандидат исторических наук, доцент, доцент
кафедры переподготовки и повышения квалификации специалистов
Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России имени Героя
Российской Федерации генерала армии Е.Н. Зиничева,
Россия, г. Санкт-Петербург
E-mail: michaelborodin@mail.ru
SPIN-код: 1543-2447

А.В. ПЛАТОНОВ

кандидат философских наук, доцент,
доцент кафедры социально-экономических и гуманитарных дисциплин
Ленинградского областного филиала Санкт-Петербургского университета
Министерства внутренних дел Российской Федерации,
Россия, г. Санкт-Петербург
E-mail: kaf.seigd.lof@mail.ru
SPIN-код: 1527-1203

РЕФОРМА МОРЕХОДНОГО ОБРАЗОВАНИЯ 1867 ГОДА: ПРОБЛЕМЫ И ИТОГИ

Неудовлетворительная постановка «дела мореходного образования» в стране вынудила правительство озаботиться принятием мер к учреждению необходимого числа мореходных учебных заведений, с надлежаще выработанной учебной программой, и подробными условиями получения судоводительских званий. В 1867 г. вместо всех

существовавших в России мореходных учебных заведений были открыты «мореходные классы».

Законоположения 1867 года принесли торговому флоту несомненную пользу. В разных местах Империи возникли мореходные школы нового образца, позволившие снизить зависимость от иностранцев, замещавших судоводительские должности на российских судах. Тем не менее, в стране назрела потребность в замене законоположений 1867 года новыми, отвечающими изменившимся условиям мореплавания.

Ключевые слова: мореходное образование, учебные заведения, мореходные классы, программы испытаний, торговый флот, Российская империя, реформы, капитан судна, судоводитель, подготовка кадров.

Неудовлетворительная постановка «дела мореходного образования» в стране вынудила правительство озаботиться принятием мер к учреждению необходимого числа мореходных учебных заведений, с надлежаще выработанной учебной программой, и подробными условиями получения судоводительских званий [10. Л. 7].

Император Александр II утвердил 27 июня 1867 г. «Положение о мореходных классах», «Правила о порядке признания шкиперов и штурманов в сих званиях» и «Правила для производства испытаний на звание шкипера и штурмана». Вместе с Положением о мореходных классах Александр II утвердил также мнение Государственного Совета «О преобразовании учебных заведений по части торгового мореплавания» [3. С. 8].

В 1867 г. вместо всех существовавших в России мореходных учебных заведений были открыты «мореходные классы». Право утверждения устава и штата для каждого класса было предоставлено министру финансов по соглашению с министром народного просвещения, которому была подчинена учебная часть, а административное наблюдение было возложено на высшее губернское начальство.

В Положении 1867 г. говорилось, что «...купеческим, городским и всяким другим обществам разрешается учреждать в прибрежных местностях Российской 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...» [5. С. 9]. Не были определены ни состав комитета, ни срок, на который он избирается, ни компетентность лиц, которые могли быть членами комитета, ни даже сами их обязанности [5. С. 14]. Однако, избранному «особому комитету» предоставлялось «право избрания преподавателей и заведующего классами и назначение этим лицам содержания» [12. С. 32].

Наравне с вновь организованными мореходными классами, были и чисто казенные мореходные учебные заведения, так называемые, шкиперские учебные курсы [6]. Мореходные классы были оставлены в ведомстве министерства финансов по департаменту торговли и мануфактур [5. С. 9].

Занятия в мореходных классах проходили только в зимние месяцы, с момента прекращения навигации. Право на сдачу выпускных экзаменов лицо получало, если посещало мореходные классы в течение хотя бы одного учебного периода. «Возраст требуется не менее 21 года» [8. Л. 24]. При этом «учение..., по положению 1867 г., производится бесплатное» [8. Л. 4].

В мореходные классы принимались желающие всех возрастов и состояний, которые могли представить удостоверение личности и происхождения, а также свидетельства об умении читать и писать и о совершении плавания на морских судах [2. Л. 17]. Закон не предусматривал также наличия у лица русского подданства. Прохождение врачебного осмотра кандидатов на судоводительские должности не требовалось, вследствие чего в шкипера и штурмана попадали лица, «не удовлетворявшие требованиям морской службы по своему физическому развитию и, особенно по состоянию зрения» [11. С. 8]. Программы обязательных знаний утверждались Министерством финансов [12. С. 30].

Сами испытания на звание шкипера и штурмана проводились устно и письменно в особых испытательных комиссиях, которые создавались «в важнейших портовых городах». Образование особых испытательных комиссий поручалось начальнику края или губернии, который «сносился заблаговременно с морским министерством», назначавшим офицера русского военного флота председателем комиссии. Членами комиссии назначались преподаватель математики местной гимназии, учитель мореходного класса, два члена из купцов или судовладельцев по назначению городского общества и два члена из шкиперов, имеющих дипломы «на сие звание». Кроме вышепоименованных лиц, председателю комиссии было предоставлено право, приглашать для участия в испытании и других сведущих лиц военного, морского, ученого и торгового звания [4].

Таким образом, в 1867 г. была заложена основа для создания новой системы подготовки морских специалистов и для получения судоводительских званий. Система состояла из двух звеньев: учебные заведения (мореходные классы) и правительственные испытательные комиссии. Из Правил для производства испытаний на звание шкипера и штурмана вытекало, что свидетельство об окончании мореходных классов не освобождало его владельца от сдачи экзаменов для получения морского звания. То есть мореходные классы являлись как бы подготовительными учебными заведениями, окончание которых выпускнику никаких привилегий и преимуществ не давало, но, безусловно, облегчало подготовку к экзаменам в испытательных комиссиях и сдачу экзаменов. При этом мореходные классы имели лишь «подготовительное значение», и окончание их «прав судоводения не давало» [11. С. 6].

Учреждение мореходных классов на побережьях русских морей создало в Российской империи собственный штат дипломированных моряков и в значительной степени освободило отечественный торговый флот от иностранцев. Однако знания многих из них к началу XX в. уже не соответствовали уровню развития судостроения и средств судовождения. Подобная ситуация стала следствием недостатков Положения о мореходных классах 1867 г.: требование

от поступающих только «читать и писать» не давало большинству классов возможности вести преподавание в более углубленном объеме. Курсы изучаемых дисциплин, рассчитанные на механическое заучивание учебного материала, отсутствие официальных учебных программ – все это приводило к выпуску судоводителей с недостаточной общеобразовательной подготовкой и поверхностными специальными знаниями [1. С. 86].

Существовали проблемы в уровне подготовки преподавателей мореходных школ, которые не имели установленного образовательного ценза. На основании ст. ст. 37 и 38 Высочайше утвержденного Положения о мореходных учебных заведениях, некоторые штатные должности преподавателей общеобразовательных предметов в подготовительных и трехклассных мореходных школах могли быть замещаемы лицами, имеющими право преподавания в городских училищах по Положению 31 Мая 1872 года, т.е. окончившими курс учительских институтов или выдержавшими в них установленное испытание. Однако во многих мореходных классах преподавателями общеобразовательных предметов состояли лица, образовательный «чин», который не отвечал требованиям указанных статей Положения. Они окончили лишь курс в учительских семинариях или имели звание уездного учителя, и должны были быть оставляемы за штатом несмотря на то, что в своей педагогической деятельности занимали аналогичные должности в реформированных учебных заведениях. Впоследствии министру финансов было предоставлено право назначать преподавателями мореходных школ лиц, не имеющих установленного образовательного ценза, но ранее занимавших эти должности в бывших мореходных классах, хотя бы они и не имели требуемого законом образовательного чина. Такое право было предоставлено и в отношении лиц, имеющих звание уездного учителя или окончивших учительские семинарии и занимавшихся педагогической деятельностью, даже в начальных народных школах, в течение не менее 4 лет [7. Л. 151-152].

С течением времени техника судостроения двинулась вперед: помимо парусных судов образовался «более или менее значительный паровой флот». Мореходные классы уже не могли удовлетворять потребностям торгового мореплавания [9. Л. 83]. Они не дали ожидаемых результатов, так как из-за слабой постановки начального образования в России моряки приходили в классы плохо подготовленными. Другой, не менее существенной, причиной была недостаточная «опытность и подготовленность» преподавателей, особенно специальных дисциплин, для преподавания которых обычно приглашались отставные военные моряки или опытные шкиперы торгового флота [4. С. 13]. Тем не менее, большинство деятелей мореходного образования полагали, что, несмотря на огромный пласт существовавших проблем, мореходные классы содействовали распространению элементарных общеобразовательных и мореходных знаний среди моряков торгового флота [3. С. 11].

В конце XIX в. на всех морских бассейнах страны имелась 41 мореходная школа нового образца. За 22 года существования мореходных классов в них

прошли обучение 25308 человек, из которых окончили курс со званием шкипера, штурмана дальнего плавания, штурмана каботажного плавания 5670 человек.

Требования о полной реорганизации, как в отношении увеличения отпускаемых на содержание мореходных классов средств, так и в отношении их внутреннего распорядка, порядка управления, преподавания и изменения программ были отмечены в резолюциях двух первых съездов, созываемых императорским техническим обществом. Созываемые съезды входили, как отдельная секция, в состав «Съездов русских деятелей по техническому и профессиональному образованию». Первый съезд состоялся в Санкт-Петербурге в 1889-1890 гг., а второй в Москве в 1895-1896 гг. [2. С. 72].

Законоположения 1867 года принесли торговому флоту несомненную пользу. В разных местах Империи возникли мореходные школы нового образца, позволившие снизить зависимость от иностранцев, замещавших судоводительские должности на российских судах. Тем не менее, в стране назрела потребность в замене законоположений 1867 года новыми, отвечающими изменившимся условиям мореплавания.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Бордученко Ю.Л.** Мореходные классы и шкиперские учебные курсы российской империи (1898-1905 гг.) / Ю.Л. Бордученко, А.В. Зуев // Клио. 2022. № 9 (189).
2. **Виноградов В.В.** Торгово-мореходное образование в России / М-во торг. и пром. отд. торг. мореплавания. Санкт-Петербург: Тип. В. Киршбаума (отд.), 1912.
3. **Зуев А.В.** Мореходное образование на страницах российской периодической печати во второй половине XIX века // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Гуманитарные науки. 2024. № 4-2.
4. **Зуев А.В.** Проблемы подготовки кадров морского торгового флота во второй половине XIX века // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2012. № 149.
5. **Иванов В.Л.** Мореходное образование в России и мореходные классы Спб. речного яхт-клуба Сообщ. В.Л. Иванова 14 февр. 1897 г. Санкт-Петербург: тип. И. Гольдберга, 1897. (Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского Общества для содействия русскому торговому мореходству).
6. ПСЗ РИ – 3. Т. XLII (Отделение I). № 44771.
7. РГИА. Ф. 40.1.55. О предоставлении министру финансов права назначать преподавателями мореходных школ лиц, не имеющих установленного образовательного ценза.
8. РГИА. Ф. 95. Оп. 1. Дело 653. Министерство финансов. Департамент торговли и мануфактур. III отделение. 1 стол. О фиктивных шкиперах на каботажных судах в Таганрогском порте и управлении ими в действительности греческими подданными и изменения порядка выгрузки балласта.

9. РГИА Ф. 95. Опись 18. Дело 588. Переписка ОТМ по вопросам организации мореходных классов в портовых городах, прохождения практики учащимися, изданий учебных пособий и др. вопросов.
10. РГИА. Ф. 95. Оп. 18. Д. 602. Справка к представлению проекта о реформе мореходных учебных заведений для приготовления судоводителей торгового флота. Печатный.
11. Статистические данные о судоводителях и судовых механиках на мореходных судах русского торгового флота к 1 января 1915 года / М-во торг. и пром-сти. отд. торг. мореплавания. Петроград: Тип. В.Ф. Киршбаума, 1915.
12. **Филипов Ю.Д.** История русского торгового флота со второй половины XIX века. Санкт-Петербург: Тип. ред. период. изд. М-ва фин., 1908.

A.V. ZUEV

Candidate of historical sciences, Associate Professor,
Associate Professor the of private law departments, Admiral Makarov
State University of Maritime and Inland Shipping,
Saint Petersburg, Russia

S.N. RUBTSOV

Doctor of historical sciences, Professor, Professor of the Departments
of social sciences Northwest Institute of Management of the Russian Presidential
Academy of National Economy and Public Administration (North-West
Institute of Management, Branch of RANEPA),
Saint Petersburg, Russia

M.P. BORODIN

Candidate of historical sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Retraining and Advanced Training
of Specialists, St. Petersburg University of the State Fire Service
of the Ministry of Emergency Situations of Russia named
after Hero of the Russian Federation General of the
Army E.N. Zinicheva, Saint Petersburg, Russia

A.V. PLATONOV

Candidate of philosophical sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of socio-economic and humanitarian
disciplines, Leningrad Regional Branch of the St. Petersburg
University of the Ministry of Internal Affairs of Russia,
Saint Petersburg, Russia

THE NAVAL EDUCATION REFORM OF 1867: PROBLEMS AND RESULTS

The unsatisfactory state of the «maritime education issue» in the country forced the government to take steps to establish the necessary number of maritime educational institutions, with a properly developed curriculum and detailed conditions for obtaining navigation titles. In 1867, «maritime classes» were opened to replace all existing maritime educational institutions in Russia. The 1867 legislation was of undoubted benefit to the merchant fleet. In various places in the Empire, new maritime schools were established, which made it possible to reduce dependence on foreigners who filled navigation positions on Russian ships. Nevertheless, the country felt the need to replace the 1867 legislation with new ones that met the changed conditions of navigation.

Key words: maritime education, educational institutions, maritime classes, testing programs, merchant navy, Russian empire, reforms, ship captain, navigator, personnel training.