Зуев Андрей Вячеславович

ПОДГОТОВКА МОРЯКОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ В ДОРЕФОРМЕННЫЙ ПЕРИОД

В статье раскрыты особенности подготовки моряков торгового флота Российской империи в дореформенный период. Особое внимание автор акцентирует на истории становления, организации деятельности, программах обучения воспитанников Кронштадтской роты торгового мореплавания. Выявлены основные проблемные моменты, возникавшие в период функционирования училища. Делается общий вывод о существовавшей необходимости реформирования всех мореходных учебных заведений Российской империи.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2013/4-2/19.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2013. № 4 (30): в 3-х ч. Ч. II. С. 84-86. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2013/4-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

9. Коваленко В. А. Творчество как ценность. Философия природы. М.: Наука, 2005. 278 с.
10. Кутырев В. А. Осторожно, творчество! // Вопросы философии. 1994. № 7-8.
11. Маслобоева О. Д. Российский органицизм и космизм XIX-XX вв.: эволюция и актуальность: монография. М.: АПК и ППРО, 2007. Ч. I-III. 296 с.
12. Одоевский В. Ф. Сочинения: в 2-х т. М.: Худож. лит., 1981. Т. 1. Русские ночи; Статьи. 365 с.
13. Осипов Ю. М. Творчество // Философия хозяйства. 2009. № 1. С. 269-273.
14. Прайд В. Интеллект как фактор эволюционного развития // Прайд В., Коротаев А. В. Новые технологии и продолжение эволюции человека? Трансгуманистический проект будущего. М.: Изд-во ЛКИ, 2008. 320 с.
15. Пуанкаре А. О науке. М.: Наука, 1983. 560 с.
16. Сафронов И. А. Философская антропология // Философия науки. СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2006. 227 с.

CREATIVE ACTIVITY AUTHENTICITY PROBLEM IN MODERN CULTURE

Zinchenko Irina Sergeevna
St. Petersburg University of Economics and Finance
irizy@yandex.ru

The author discusses the problem of creative activity authenticity, reveals the features of modern creative activity: globalization, constructivism, the substantiality of creative work subject, the projective nature of creative process; analyzes the attributes of creative work subject, creative result and creative process, reveals the criteria of authentic creative work in modern culture: spirituality and creativity; and shows the specificity of these criteria application in modern artistic and scientific creative work.

Key words and phrases: creative activity; criteria of creative activity authenticity; spirituality; creativity; globalization; constructivism; substantiality of creative work subject; projective nature of creative process.

УДК 94(47).082
Исторические науки и археология

В статье раскрыты особенности подготовки моряков торгового флота Российской империи в дореформенный период. Особое внимание автор акцентирует на истории становления, организации деятельности, программах обучения воспитанников Кронштадтской роты торгового мореплавания. Выявлены основные проблемные моменты, возникавшие в период функционирования училища. Делается общий вывод о существовавшей необходимости реформирования всех мореходных учебных заведений Российской империи.

Ключевые слова и фразы: мореходное учебное заведение; рота торгового мореплавания; воспитанники; торговый флот; программа преподавания; судоводители.

Зуев Андрей Вячеславович, к.и.н.
Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена
univerandrey@mail.ru

ПОДГОТОВКА МОРЯКОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ В ДОРЕФОРМЕННЫЙ ПЕРИОД©

История мореходства в нашей стране уходит своими корнями вглубь веков. Однако споры вокруг начала мореплавания на Руси продолжаются по сей день. При этом большинство трудов по истории русского флота начинают свое изложение с событий второй половины IX века с «призвания варягов». По мнению советского историка В. В. Мавродина, такой подход означает, что история мореходства на Руси начинается «где–то с середины книги» [4, с. 2]. При этом достоверных сведений о морских учебных заведениях, в которых бы готовили квалифицированных судоводителей в допетровский период развития государства, нет.

Одним из первых учебных заведений, которое готовило моряков торгового флота в Российской империи, стало Санкт-Петербургское водоходное училище. Оно было учреждено в 1786 году и предполагало весьма широкую программу преподавания. В училище проходило изучение таких предметов как география, морские карты, геометрия, тригонометрия плоская и сферическая, навигация, астрономия, краткие понятия о морском праве, бухгалтерия, немецкий и английский языки. Тридцать воспитанников было определено содержать за казенный счет с тем, чтобы «завести со временем своих учителей в училище». Само училище просуществовало около десяти лет. В 1797 году вышло распоряжение, «чтобы в школу учеников более не принимать, а остальных распределить по способностям в канцелярское звание и в звание учителя народных школ» [8, д. 602, л. 3–4].

В 1808 году высочайшим рескриптом на имя министра коммерции графа Румянцева в Санкт-Петербурге при городской верфи была вновь учреждена мореплавательная школа с судостроительным отделением.

© Зуев А. В., 2013

По первоначальному штату верфи 1784 года при ней полагалось иметь шесть корабельных учеников, но обучение их не было «прочно поставлено». Как раз для упомянутых учеников и было создано небольшое судостроительное училище, но с тем, чтобы купеческие дети «могли почерпать в нем нужные для себя науки». Кроме шести казенных пансионеров в школе было открыто до 20 вакансий для приема купеческих детей, с платой по 100 рублей в год. На содержание школы выделялось ежегодно 2911 рублей. В курс обучения входили следующие предметы: арифметика, геометрия, тригонометрия и «прочие науки, принадлежащие до строения и мореплавания военных и коммерческих кораблей», языки французский и английский, гражданская архитектура, рисование, право и чистописание. В действительности деятельность школы была весьма ограниченной и, по недостатку средств, постепенно приходила в упадок. Впоследствии, в 1827 году, по сведениям, собранным департаментом мануфактур, оказалось, что школа «не давала надлежащего образования и не имеет определенного постановления». Штатных учеников было только шесть, однако долгое время они оставались без практики. В столь же неудовлетворительном состоянии находилась шкиперская и штурманская часть, и в 20-х годах XIX века школа почти прекратила свое существование [Там же, л. 4].

В 1829 году, по всеподданнейшему докладу министра финансов графа Канкрина, вместо прежней судостроительной школы было учреждено училище торгового мореплавания. В нем предполагалось содержать 32 казенных воспитанника. Набираться они должны были преимущественно из главных портовых городов России. Курс обучения продолжался в течение четырех лет. Программа преподавания включала в себя следующие предметы: закон божий, арифметику, геометрию, корабельную архитектуру, тригонометрию плоскую и сферическую, навигацию, астрономию, лоцию, лесоводство, языки русский, английский, немецкий и французский, чистописание, рисование, географию и историю. Для практического обучения мореплаванию лучших воспитанников по окончании курса отправляли на флотские корабли «в дальние вояжи» на два года, а прочих воспитанников - на купеческие суда. На содержание училища отпускалось ежегодно по 40000 рублей, причем впоследствии, когда открыт был старший четвертый класс, сумма эта была увеличена еще на 8000 рублей. В 1831 году училищу было разрешено для практических занятий воспитанников построить модель двухмачтового судна, с полным вооружением и парусами, а в следующем году выстроено было для упражнения учащихся в плавании судно в 70 ластов, названное «Граф Канкрин». В этом же году училище получило свое дальнейшее развитие: при нем была устроена мастерская для приготовления корабельных моделей. В 1836 году на зимние месяцы были открыты классы для вольноопределяющихся судовщиков с целью дать возможность шкиперам-практикам ознакомиться с теоретическими началами навигации [Там же].

С 1848 года училище было передано из ведения министерства финансов в ведение морского министерства и преобразовано в Кронштадтскую роту торгового мореплавания при первом учебном морском экипаже [5, с. 8]. Прежнее положение об училище осталось в силе, причем помимо 32 казенных воспитанников допускалось принятие еще 20 частных пансионеров. Программы специальных морских наук и теоретических занятий были скорректированы. В частности, по кораблестроению готовились из каждого выпуска один или два воспитанника. С этой целью они по окончанию курса оставлялись еще на один год при верфях морского ведомства [8, д. 602, л. 4]. В 1854 году рота была присоединена к штурманскому училищу.

Рота торгового мореплавания комплектовалась детьми купцов и мещан в возрасте 12-17 лет, умеющими читать и писать и знающими четыре правила арифметики [2, с. 32]. По своей малочисленности она была разделена на два отделения: старшее, или навигационное, и младшее, или приготовительное, с двухлетним курсом обучения. В младший класс преимущественно поступали вновь определяющиеся воспитанники [6, с. 281]. В каждом классе насчитывалось около 20 учеников. Так, например, в начале 1857 года воспитанников в роте торгового мореплавания было 41 человек. Из них детей купеческих второго разряда состояло 11 человек, а мещанских детей третьего разряда – 30 [Там же]. Допускался прием вольноопределяющихся [8, д. 602, л. 4].

Классные занятия воспитанников были разделены на «до и после обеденное время поровну». В классах ученики занимались по шесть часов ежедневно [3, с. 35]. Курс обучения подразделялся на практический и теоретический. Сама программа преподавания была утверждена в 1848 году инспектором корпуса флотских штурманов и составлена по принятому в штурманском училище курсу, но в сокращенном объеме [6, с. 281]. Воспитанники изучали закон божий, русский, немецкий и английский языки, алгебру, математику, географию, чистописание, рисование, топографическое и кораблестроительное черчение, такелажные работы, практическую механику, корабельную архитектуру, морскую практику и лоцию.

Для приучения воспитанников к необходимым такелажным работам ученики младшего класса занимались с учителем по 1,5 часа в неделю в зимнее время. Летом все воспитанники отправлялись на купеческие суда, где они выполняли все без исключения матросские работы. Старшие ученики заменяли на многих судах вторых штурманов, тем самым отрабатывая на практике вопросы ведения счисления и управления судном. «Компании такие продолжаются иногда целый год и приносят существенную пользу» [Там же, с. 290].

Воспитанники, прошедшие полный курс наук, получали по окончании звание штурманов или штурманских помощников. Для получения звания шкипера требовалось прослужить на купеческих судах не менее 24 месяцев в течение четырех лет и затем «подвергнуться новому испытанию» [8, д. 602, л. 5]. Однако рота торгового мореплавания выпускала своих воспитанников с весьма ограниченными и односторонними специальными знаниями, что исключало возможность перемены профессии. Эффективность обучения в ней была невысокой. Так, с 1848 по 1863 годы было выпущено всего 78 человек, т.е. в среднем по пять человек в год. При этом подготовка каждого специалиста в роте обходилась в среднем в 3000 рублей серебром, что для того времени представляло значительную сумму [3, с. 36]. Подтверждение этому факту можно встретить

в труде крупного общественного деятеля рассматриваемого периода В. Доргобужинова, который писал: «Кронштадское училище стоило правительству 500 тыс. рублей серебром, кроме помещения. Оно дало 255 воспитанников, выпущенных с патентом. Из них два шкипера, а остальные штурмана и штурманские помощники. Образование каждого из этих людей обошлось правительству в 2300 рублей серебром» [2, с. 31–32]. При этом в работе писателя и исследователя торгового флота Х. М. Вольдемара отмечалось, в частности, что «в это время подготовка специалистов аналогичного профиля для германского торгового флота обходилась в среднем в 100 талеров на человека» [1, с. 269–271].

Были нарекания и в отношении преподавателей, «которые иногда принимались не по научным способностям и достоинству, а по личным связям и знакомству. От этого происходило отсутствие всякого правильного и систематического соглашения в ходе преподавания наук» [3, с. 41].

В середине XIX века на страницах периодической печати активно дискутировался вопрос о дальнейших путях развития мореходного образования. Дискуссия продолжалась вплоть до окончательного принятия документов, определяющих новые правила подготовки судоводителей торгового флота.

27 июня 1867 года в Царском селе император Александр II утвердил мнения Государственного Совета «О преобразовании учебных заведений по части торгового мореплавания» и «Положение о мореходных классах». Морскому министру было предоставлено право по соглашению с министерством финансов определить срок упразднения, «не закрывая до времени», Кронштадтской роты торгового мореплавания при штурманском училище. В марте 1868 года она сделала последний выпуск вольных штурманов и штурманских помощников [7, д. 5288, л. 1] и 20 августа 1868 года прекратила свое существование [Там же, д. 923, л. 6].

Бесспорно, необходимо было проведение реформ в области мореходного образования. Что касается Кронштадтской роты торгового мореплавания, то также как и Херсонское училище торгового мореплавания, она очень дорого обходилась государству. Количество мест было крайне ограничено. Недостаточная общеобразовательная подготовка поступавших в училище, трудности с подбором преподавателей – все это приводило к низкой успеваемости и отсутствию квалифицированных специалистов на торговых судах российского флота. Судовладельцы, в свою очередь, не доверяли таким выпускникам, поэтому на судах было много моряков-практиков без соответствующего морского образования, хотя и стоявших ниже выпускников по своему теоретическому образованию, но обладавших практическим опытом в морском деле. Помимо этого, на судах торгового флота проходило службу большое количество иностранных подданных. Однако при всех описанных недостатках создание таких мореходных учебных заведений было шагом вперед в развитии мореходного образования.

Список литературы

1. **Вольдемар Х. М.** О морских училищах торгового флота и Германии // Морской сборник. СПб.: Типография Морского министерства, 1862. № 4. С. 269–271.
2. **Доргобужинов В.** Нужно ли преобразование наших закрытых училищ торгового мореплавания в открытые навигационные классы? // Морской сборник. СПб.: Типография Морского министерства, 1866. Т. LXXXII. № 1. С. 27–47.
3. **И. К.** О морском коммерческом образовании в России // Морской сборник. СПб.: Типография Морского министерства, 1863. № 3. С. 33–47.
4. **Мавродин В. В.** Начало мореходства на Руси. Л.: ЛГУ, 1949. 148 с.
5. **О подведомственности мореходных классов (Представление в Государственный Совет)**: Представление Министерства финансов № 2703 от 29.01.1897 г. СПб., 1897. 71 с.
6. **Отчет начальника штурманского училища генерал-майора Голенищева-Кутузова по роте торгового мореплавания за 1857 год** // Морской сборник. СПб.: Типография Морского министерства, 1858. Т. LXXXIV. № 4. С. 280–294.
7. **Российский государственный архив Военно-Морского Флота** (РГА ВМФ). Ф. 283. Оп. 3.
8. **Российский государственный исторический архив** (РГИА). Ф. 95. Оп. 18.

MERCHANT FLEET SEAMEN TRAINING IN ST. PETERSBURG DURING THE PRE-REFORM PERIOD

Zuev Andrei Vyacheslavovich, Ph. D. in History
Russian State Pedagogical University named after A. I. Gertsen
univerandrey@mail.ru

The author reveals the features of merchant fleet seamen training in the Russian Empire during the pre-reform period, pays particular attention to the formation history, activity organization, training programs for the students of Kronstadt Company of Trade Navigation, reveals the basic problem points, which arouse during the school functioning, and comes to the general conclusion about the existed necessity of all the nautical educational institutions reformation in the Russian Empire.

Key words and phrases: nautical educational institution; trade navigation company; students; merchant fleet; teaching programme; navigators.