

Карамнова Анастасия Владимировна

**МОРСКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ УЧИЛИЩЕ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.**

Статья рассматривает историю образования офицеров Российского Императорского флота. Кроме того, уделяется внимание вопросам организации учебного процесса в Морском техническом училище.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2011/4-1/16.html](http://www.gramota.net/materials/3/2011/4-1/16.html)

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2011. № 4 (10): в 3-х ч. Ч. I. С. 64-66. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2011/4-1/](http://www.gramota.net/materials/3/2011/4-1/)

**© Издательство "Грамота"**

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)  
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [voprosy\\_hist@gramota.net](mailto:voprosy_hist@gramota.net)

- совмещённостью коммуникантов друг с другом и со средством коммуникации;
- сворачиванием коммуникации в единую точку и т.д.

Полилог как многовекторное взаимодействие в Интернет представляет собой глобальное «нулевое» сообщение или сеть систематизированной, закономерно формирующейся информации, по которой перемещаются дискурсивные сообщения. Благодаря этой деятельности сеть наполняется субъективностью, смыслом. Субъективность сети формируется посредством нелинейной структуры взаимодействия сторон и предстаёт как целостность. В импульсном полилоге коммуникант как базовая точка взаимодействия становится информацией, сообщением и сам переводится на язык сигналов, перемещаясь со световой скоростью. Обособленные коммуниканты оказываются связанными с сигналами передачи информации как средствами коммуникации. Энергетический импульс в сети Интернет информирует о возникновении новой коммуникативной целостности, в качестве которой выступает глобальный виртуальный субъект. Следовательно, полилог как многовекторная электронная коммуникация, являясь необходимым атрибутом современного информационно-коммуникативного общества, становится одной из форм реальной социальной коммуникации, исходя из естественной природы электромагнитного поля, поддерживающего сущность виртуального пространства Интернет.

#### Список литературы

1. **Бондаренко Т. А.** Виртуальная реальность в современной социальной ситуации: автореф. дисс. ... д-ра филос. наук. Ростов-на-Дону, 2008. 40 с.
2. **Лотман Ю. М.** История и типология русской культуры. СПб.: Искусство-СПБ, 2002. 768 с.
3. **Попов Б. Н.** Методологический статус «Другого» в современной философии: автореф. дисс. .... д-ра филос. наук. М., 2003. 40 с.
4. **Пудикова А. А.** Проблема трансформации индивидуальности в коммуникативном пространстве сетевого общества: автореф. дисс. ... к. филос. наук. Томск, 2010. 24 с.
5. **Тимираева Э. В.** Виртуальный субъект коммуникации в структурах фрагментарности // Вестник Удмуртского университета. Серия «Философия. Психология. Педагогика». 2009. Вып. 1. С. 203-207.

#### POLYLOGUE REALIZATION PECULIARITIES IN INTERNET INFORMATIONAL SPACE

**Evgeniya Mikhailovna Ivanova**, Ph. D. in Philosophy

**Larisa Pavlovna Shurpik**

*Department of Classical Education and Foreign Languages*

*Yurga Technological Institute (Branch) of National Research Tomsk Polytechnic University*  
*kabemas@rambler.ru*

The article reveals the innovative type of dialogue - polylogue - which allows the respondents to interact in Internet informational space cardinally changing the character of their communication. The author determines the Internet system as a global virtual communication subject and reveals its integrity and influence on individuality transformation.

*Key words and phrases:* polylogue; communicative reality; virtual subject of communication; Internet; sense; integrity; fragmentariness; "zero message"; net subjectification.

УДК 359:947.081

*Статья рассматривает историю образования офицеров Российского Императорского флота. Кроме того, уделяется внимание вопросам организации учебного процесса в Морском техническом училище.*

*Ключевые слова и фразы:* Морское техническое училище; кадеты; директор; русский флот.

**Анастасия Владимировна Карамнова**

*Кафедра истории России*

*Воронежский государственный педагогический университет*

*Anastasiya.karamnova@yandex.ru*

#### МОРСКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ УЧИЛИЩЕ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.®

Во второй половине XIX в. среди офицеров Российского Императорского флота существовало внутреннее социальное неравенство, тесно взаимосвязанное с условиями службы и проживания на корабле. Обычно в положении людей второго сорта оказывались выпускники Морского технического училища.

10 марта 1827 г. по распоряжению Морского министерства России штурманы русского флота впервые стали получать воинские чины, соответствующие званиям топографов военно-морского ведомства. Таким образом, на флоте образовался Корпус флотских штурманов (КФШ).

В результате кроме выпускников элитарного Морского кадетского корпуса на русском флоте появляется новый офицерский корпус технических специалистов, которые получали армейские звания и числились офицерами «по адмиралтейству» [6, с. 90]. Однако изначально для штурманов русского флота были предусмотрены свои учебные заведения, наличие которых объясняется потребностью флота в технических специалистах.

Морское техническое училище во второй половине XIX века в отличие от Морского кадетского корпуса было доступным для лиц недворянского сословия. В 1856 г. было создано Штурманское училище, тогда же при нём учредили артиллерийское отделение. Штат его первоначально составлял 274 человека, но если в 1861 г. там учились 281 человек, то в 1871 г. - только 48. За эти годы было выпущено 239 инженеров с офицерскими званиями. В 1867 г. артиллерийский отдел переведен в Штурманское училище [11, д. 315, л. 18].

В 1872 г. Штурманское училище было переименовано в Морское техническое училище, при котором учредили четыре специальности: штурманскую, механическую, артиллерийскую и кораблестроительную. Это было высшее учебное заведение со штатом 225 человек и трехлетним сроком обучения. Первым начальником нового учебного заведения стал генерал-лейтенант А. И. Зеленой [6, с. 210].

Для поступления в Морское техническое училище требовалось окончить пять классов (с 1894 г. - 6 классов) гимназии или реального училища. С 1873 по 1879 гг. оно подготовило 293 специалиста: от 32 до 48 человек в год; ежегодный прием составлял 46-58 человек. Из принятых за эти годы детей дворян было 34, детей чиновников - 137, детей священников - 11, детей офицеров - 57, детей купцов - 36, детей мещан - 85, крестьянских детей - 9185 [8, д. 329, л. 7]. То есть сословный состав училища разительно отличался от состава Морского корпуса. В 1883 г. штурманский и артиллерийский отделы упразднены в связи со специализацией строевых офицеров флота [9, д. 932, л. 38].

В 1886 г. начальником училища был назначен капитан 1-го ранга Д. Ф. Изыльметьев, при котором расширилась программа преподавания в данном учебном заведении [1, с. 25].

Затем с 1894 г. в Морское техническое училище начали принимать только детей дворян, потомственных почетных граждан и офицеров и чиновников Морского ведомства [9, д. 332, л. 10], т.е. двери и данного учебного заведения для лиц недворянского сословия закрылись.

В 1897 г. Морское техническое училище преобразовано в Морское инженерное училище с двумя отделениями - механическим и кораблестроительным [2, с. 142]. На вступительном экзамене требовались знания в объеме реального училища. На кораблестроительном отделении изучались прикладная механика, сопромат, технология металла и дерева, электричество и электротехника, минное дело, артиллерия, пароводная механика, теория мореходных качеств, кораблестроительная архитектура, черчение деталей судов, проектирование судов, а на механическом - начала пароходоустройства, самодвижущиеся мины, механическая теория тела, описание главных судовых механизмов и котлов, трюмная гидравлика, черчение деталей судовых машин, проектирование машин, сопромат, технология металла и дерева, прикладная механика, электричество и электротехника [8, д. 357, л. 112].

Офицеры, выпускаемые из училища, получали право поступать в Морскую академию. Выпускники направлялись в корпус корабельных инженеров со званием младших помощников судостроителей (кораблестроительное отделение) и в корпус флотских инженеров со званием инженеров-механиков (механическое отделение) [9, д. 1015, л. 128]. Целью данного заведения был выпуск технических специалистов русского флота. С 1890 по 1900 гг. училище выпустило 181 человека. 24 сентября (6 октября) 1898 г. учебное заведение получило наименование, оставшееся у него до 1917 г., - Морское инженерное училище императора.

Еще существовало Николаевское штурманское училище (Черноморское). В 1860 г. его рота получила штат в 130 человек, но в 1872 г. была упразднена [10, д. 55, л. 87]. Кроме того, была и Охотская штурманская школа [2, с. 193].

К сожалению, к офицерам технических специальностей у выпускников Морского кадетского корпуса было достаточно презрительное отношение. Строевые офицеры в белоснежных кителях несколько свысока смотрели на судовых механиков, сновавших по кораблю в засаленных тужурках, от которых повсюду разило «мятым паром» и горелым машинным маслом [5, с. 25].

Собственно, и карьера штурманов русского флота была достаточно незавидна. Например, 29 августа 1872 г. Высочайшим приказом по Морскому министерству увольнялись в отставку «...корпуса флотских штурманов капитан Алексей Блоков подполковником с мундиром и пенсионом по положению; состоящий по адмиралтейству подпоручик Михаил Яковлев 2-й с пенсионом по положению» [7, с. 1]. Перед нами типичный финал карьеры штурмана флота второй половины XIX в.: поручик, ну, в крайнем случае, капитан - чины весьма невысокие.

Конечно, возникает вопрос: «А были ли случаи, когда выходцы из недворянских сословий становились кадровыми морскими офицерами?». Наверное, самым известным примером может служить судьба выдающегося российского флотоводца начала XX в. С. О. Макарова. Он родился 27 декабря 1848 г. в семье прапорщика Осипа Федоровича Макарова, начавшего службу на флоте матросом и за отличие произведенного в офицеры с правом потомственного дворянства [4, с. 5].

Естественно, сын вчерашнего матроса мог поступить только в техническое училище. Юный С. О. Макаров с первых же дней обучения зарекомендовал себя очень способным, трудолюбивым и прилежным кадетом. Более того, во время обучения кадет С. О. Макаров проявил уникальные таланты в изучении военно-морских наук. Командиры кораблей, на которых он проходил учебную практику в 1861 и 1862 гг., дали ему прекрасные аттестации. Летом 1863 г. Степан Макаров как лучший кадет училища был послан во Владивосток на крейсерскую эскадру вице-адмирала А. А. Попова, готовившуюся к дальнему плаванию к берегам Северной Америки. Кадету Макарову повезло совершенствовать свои знания на практике под руководством командующего эскадры Александра Александровича Попова, давшего своему талантливому ученику блестящую аттестацию. Знаменитый адмирал даже подарил кадету Морского технического училища свою фотографию, сделав на ней надпись: «Моему молодому другу С. Макарову на память о приятных, а в особенности неприятных днях, проведенных со мною» [Там же, с. 7].

В апреле 1865 г. состоялись выпускные экзамены, закончившиеся для С. О. Макарова полным триумфом. Кадет Степан Макаров на несколько баллов по сумме опередил второго идущего за ним по спискам однокурсника. В итоге председатель выпускной экзаменационной комиссии контр-адмирал В. П. Казакевич лично поздравил кадета Степана Макарова с блестящей сдачей экзамена и сообщил, что возбудил ходатайство о производстве его за исключительно высокие способности не в кондукторы корпуса штурманов флота, как предусматривалось положением об училище, а в гардемарины флота - наравне с выпускниками Морского кадетского корпуса. Несмотря на неординарность успехов юноши в науке, ходатайство после бюрократической волокиты было удовлетворено только через два года. С. О. Макаров в дневнике по этому поводу написал: «...После долгих усилий множества и после переписки тысячи бумаг набело и начерно я был произведен в гардемарины флота» [3, с. 330].

Так кадет Степан Макаров с трудом, несмотря на выдающиеся личные таланты, вошел в элиту Российского Императорского флота. Интересно, что Морское техническое училище выпустило самого талантливого российского флотоводца начала XX в. Героем Русско-японской войны 1904-1905 гг. был вице-адмирал С. О. Макаров, сын матроса, выслужившегося в офицеры в преклонном возрасте, а вот элитарный Морской кадетский корпус с глубокими семейными военно-морскими традициями не смог воспитать фигуру, достойную упоминания наравне с матросским сыном. Получается, что не всегда замкнутость в рамках одного дворянского сословия, передающего любовь к военно-морскому делу и офицерскую службу от отца к сыну, можно назвать положительным явлением. На наш взгляд, для любой профессии полезно мнение человека, не связанного с самого рождения определенными стереотипами и шаблонами мышления.

Однако судьба Степана Осиповича Макарова была исключением, а не правилом в истории русского флота. Искусственная кастовость порождала опасную социальную неприязнь в среде флотских офицеров, где выпускники Морского кадетского корпуса ставили себя намного выше технических специалистов, выходцев из Морского технического училища. В каждой кают-компании корабля Российского Императорского флота присутствовали люди второго и первого сорта, что находило отражение даже в их форменной одежде, т.к. погоны кадровых офицеров флота были с золотым шитьем, а технических специалистов - с серебряным. Любой военный теоретик знает, что подобная социальная разобщенность в командном составе может иметь пагубное влияние на боеспособность.

#### *Список литературы*

1. **Военная энциклопедия.** СПб.: Тип. Сытиных, 1914. Т. 16. 521 с.
2. **Волков С. В.** Русский офицерский корпус. М.: Воениздат, 1993. 219 с.
3. **Золотарев В. А., Козлов И. А.** Флотоводцы России. М.: Терра, 1998. 464 с.
4. **Крылов А. Н.** Вице-адмирал Макаров. М.-Л., 1944. 180 с.
5. **Манвелов Н. В.** Жизнь и смерть на корабле Российского императорского флота. М.: Яуза, 2008. 416 с.
6. **Огородников С. Ф.** Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования: 1802-1902 гг. СПб., 1902. 189 с.
7. **Официальный отдел // Морской сборник.** 1872. № 10. С. 1-10.
8. **Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ).** Ф. 162. Оп. 1.
9. **Там же.** Ф. 434. Оп. 2.
10. **Там же.** Ф. 1091. Оп. 1.
11. **Там же.** Ф. 1212. Оп. 2.

#### **NAVAL TECHNICAL SCHOOL IN THE SECOND HALF OF THE XIX<sup>TH</sup> CENTURY**

**Anastasiya Vladimirovna Karamnova**  
*Department of Russian History*  
*Voronezh State Pedagogical University*  
*Anastasiya.karamnova@yandex.ru*

The article tackles the history of educating the officers of Russian Imperial Fleet. Besides the author pays special attention to the questions of educational process organization in Naval Technical School.

*Key words and phrases:* Naval Technical School; cadets; director; Russian fleet.