

Зуев Андрей Вячеславович

ПЛАВАТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА УЧЕНИКОВ МОРЕХОДНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Раскрыты особенности практического обучения будущих моряков торгового флота Российской империи в начале XX века. Особое внимание автор акцентирует на решении вопроса организации прохождения плавательной практики на учебных судах. Рассматриваются общие положения программы практик для учеников, проходящих обучение. Делается вывод о существовании системы практического образования учащихся мореходных заведений в дореволюционной России.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2013/4-1/20.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. I. С. 85-88. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2013/4-1/

© 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

THE RUSSIAN STATE AND BUSINESS ENVIRONMENT DEVELOPMENT PROBLEM IN THE XIXTH CENTURY

Evlanov Viktor Vasil'evich, Doctor in History, Professor
Makedonskaya Vera Aleksandrovna, Doctor in History, Associate Professor
National Research Nuclear University "MPhI"
VVEvlanov@mephi.ru; VAMakedonskaya@mephi.ru

The authors undertake an attempt to prove that business environment development was an organic but not declared task of the social-economic policy of the Russian state, substantiate the thesis that the whole complex of measures aimed at creating favorable conditions for the development of capitalist economy solved the problem of entrepreneurial activity activation to some extent, in terms of this problem consider such government's decisions as serfdom liquidation and the formation of labour market, the development of market monetary system, the banking crisis management policy of the Russian government, the attraction of foreign capital to Russia, and analyze the activity of the Russian state on the development of commercial banking system as the major stimulator of business environment formation.

Key words and phrases: business environment; entrepreneurship; monetary system; state bank; commercial bank; banking-house; savings banks; global financial crisis; crisis management policy of state; labour market; stock market; securities; shares; loan securities.

УДК 94(47).083

Исторические науки и археология

Раскрыты особенности практического обучения будущих моряков торгового флота Российской империи в начале XX века. Особое внимание автор акцентирует на решении вопроса организации прохождения плавательной практики на учебных судах. Рассматриваются общие положения программы практик для учеников, проходящих обучение. Делается вывод о существовании системы практического образования учащихся мореходных заведений в дореволюционной России.

Ключевые слова и фразы: плавательная практика; мореходные заведения; торговый флот; ученик; учебное судно; капитан.

Зуев Андрей Вячеславович, к.и.н.

Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена
univerandrey@mail.ru

ПЛАВАТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА УЧЕНИКОВ МОРЕХОДНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА[©]

6 мая 1902 г. император Николай II утвердил два мнения Государственного Совета, который представил «Положение о мореходных учебных заведениях ведомства министерства финансов» и закон «Об изменении действующих правил о судоводителях на мореходных судах торгового флота».

Вновь создаваемые мореходные заведения должны были дать своим ученикам теоретическое и практическое образование. К этому времени достаточно прочно утвердилось мнение о необходимости морской практики не только для будущих офицеров, но и для кандидатов в офицеры торгового флота [3, с. 109]. По вопросу прохождения плавательной практики была разработана инструкция министерства, которая гласила: «Служба и занятия учеников на судне должны быть поставлены так, чтобы судно не нуждалось бы в матросах и в то же время ученики выпускного класса могли бы исполнять самостоятельно специальные штурманские обязанности и, по крайней мере, обязанности младшего помощника» [Там же, с. 98]. Однако для этого необходимы были учебные суда, на которых ученики смогли бы получить практические навыки.

Первые учебные суда появились сначала на севере. Архангельская рота торгового мореплавания приобрела для морской практики в 1846 году небольшую гафельную шхуну «Ломоносов», а Петербургское училище – в 1832 г. судно «Граф Канкрин» [Там же]. Айнажская морская школа использовала для практики учеников парусник «Катарина» [7].

В 1893 году для таганрогской мореходной школы было построено парусное судно «Святой Ипполит» вместимостью 168 регистровых тонн. На этом судне плавали исключительно ученики этой школы «в среднем числе 30 человек ежегодно». Помимо своего учебного назначения судно по возможности использовалось для перевозки частных грузов. Для того чтобы на него были помещены ученики и других мореходных школ Азовского моря, главное управление торгового мореплавания и портов из специальных средств портовых сборов ежегодно выделяло 4880 рублей [1, с. 87].

В 1899 году в Англии для Одесского училища торгового мореплавания было приобретено парусное железное судно «Великая Княжна Мария Николаевна» вместимостью 1859 регистровых тонн [Там же]. Первым капитаном учебного судна был назначен отставной капитан 2 ранга П. З. Балк, потомственный военный моряк, отменный специалист парусного дела и прекрасный методист. С его приходом на судно служба и учеба сразу же оказались введёнными в строгие полувойенные рамки [3, с. 97].

В 1908 году командование судном принял Д. А. Лухманов, будущий капитан дальнего плавания, писатель. В своих мемуарах он так описывал особенности прохождения службы на учебном судне: «практиканты спали на подвесных парусиновых койках, убравшихся на день в “сетки”; при подъеме и спуске флага командовалось “смирно”; весь экипаж ходил на судне в форме, а боцманы носили дудки на цепочках; склянки отбивались каждые полчаса; в половине двенадцатого кок в белом колпаке и фартуке, в сопровождении выборного артельщика, подносил капитану на подносе “пробу”; в девять часов вечера пелась общая молитва, после чего раздавались койки; капитан съезжал на берег или ездил на другие суда на специальной “капитанской” гичке красного дерева, с “уборами” из темно-синего бархата, сияющими медными ключичинами и румпелем, шестью отборными гребцами и под шелковым флагом. Все это немножко напоминало игру в солдатики, но практикантам и команде нравилось, и они гордились особенностями службы на учебном корабле» [2, с. 82].

Экипаж учебного судна составляли капитан, четыре помощника капитана, три преподавателя навигации и мореходной астрономии, врач, фельдшер, два боцмана, рулевой старшина, парусник, плотник, машинист, двенадцать матросов первого класса, шесть матросов второго класса, шесть человек кухонной и буфетной прислуги и сто десять практикантов, а всего сто пятьдесят человек [Там же].

Кроме учеников Одесского училища торгового мореплавания, на учебное судно помещались ученики других мореходных учебных заведений, а также «посторонние лица», желающие получить необходимый для поступления в училища дальнего и малого плавания пробный двухмесячный ценз. Ученики иногородних мореходных заведений, готовящиеся к поступлению в мореходные учебные заведения, а также лица, нуждающиеся в получении плавательного ценза для низших судоводительских званий, принимались на судно «под именем матросских учеников».

Плавание учебного судна «Великая Княжна Мария Николаевна» проходило в Черном море. Обычно 25 мая судно становилось на рейд в Одессе. Стоянка длилась 8–10 дней. Затем оно переходило в Феодосию или Геленджик, где в течение 15 дней с практикантами проводили главным образом шлюпочные учения. После этого рейс вдоль берегов Крыма и Кавказа продолжался, причем дней семь–восемь уходило на крейсерство в море. К началу второй недели августа судно обычно возвращалось в Одессу для того, чтобы принять на борт прошедших приемные экзамены «кандидатов», а также учеников выпускного класса, завершивших к этому времени учебные плавания на пароходах. Начиная с 25 августа, учебное судно делало обход анатолийских и болгарских берегов с обязательными стоянками в Синопе и Бургасе, во время которых проводились шлюпочные учения, и вела крейсерство по шесть–восемь дней. Плавание заканчивалось практическим экзаменом в присутствии «правительственной комиссии». Как правило, 24 октября все ученики списывались на берег [3, с. 98].

На этом учебном судне впервые появился учебный совет из штатных штурманов и преподавателей училища, который возглавлял капитан. Этот совет следил за ходом практики, руководил учебно–практическим процессом, который был построен так, чтобы каждый поступающий в училище мог познакомиться не только с обязанностями матроса, но и помощников капитана. Часы пребывания практикантов на судне расписывались «на ходу» и «на якоре» и мало чем отличались от регламента военных кораблей. Новобранцу мог дать поручение капитан и старший помощник, боцман и матрос, даже старший по курсу ученик. Ученик I класса, пока еще все тот же матрос, допускался к исполнению обязанностей младшего штурмана. Нередко при этом им руководил ученик II класса, который, оставаясь в положении матроса, уже вел прокладку и счисление, командовал гребной и парусной шлюпками. Ученик III класса часто выступал в роли руководителя каких–либо судовых работ. Он нес вахту с помощниками капитана, вел судовой вахтенный журнал, заведовал судовыми хронометрами. Нередко капитан предлагал кому–нибудь из старших учеников выбрать путь движения, назначить курсы и время их изменения при переходе судна из одного порта в другой. Обычными на судне были авральные спуски спасательных шлюпок на воду днем и ночью, в штиль и при разгулявшемся волнении. Ученики делились на три вахты с таким расчетом, чтобы одна вахта занималась выполнением судовых обязанностей, другая – учебной, а третья отдыхала. Всего за годы пребывания в училище молодые люди должны были провести в практических плаваниях 14 месяцев [Там же, с. 100].

В 1913 году на учебном судне «Великая княжна Мария Николаевна» был проведен капитальный ремонт, который проходил в Англии на верфи «Swan&Hunter», расположенной в городке Уоллсенд, после чего парусное судно было отправлено в Балтийском море, где продолжило свои учебные морские походы с выходом в Северное море [6].

Наконец в 1904 году Сормовский судостроительный завод построил новое учебное парусное судно «Великая Княгиня Ксения Александровна» с паровым двигателем вместимостью в 697 регистровых тонн [5, д. 588, л. 63].

В 1903–1904 учебном году в вооружении учебного судна участвовали 19 учеников старшего класса Бакинского училища дальнего плавания. Под общим руководством начальника этого училища ученики совершили свое первое практическое плавание. Учебное судно было причислено к мореходному училищу в Баку, было рассчитано на 100 учащихся и обладало небольшим паровым двигателем в 100 индикаторных сил [1, с. 88].

Д. А. Лухманов приводит следующее высказывание члена совета министерства торговли и промышленности А. Е. Конкевича относительно мореходных качеств учебного судна «Великая Княгиня Ксения Александровна»: «машинка слабенькая, винт маленький, рангоут огромный – вот она под парами не ходит, потому что рангоут мешает, при противном ветре в три–четыре балла назад несет, а под парусами не ходит, потому что осадка мала, набок валится, того и гляди перевернется» [2, с. 84].

Судно плавало с учениками по Каспийскому морю с 15 мая по 15 сентября и заходило обычно в такие порты, как Баку, Петровск, форт Александровск, Энзели, Астрабад. На нем проходили практику воспитанники не только Бакинского училища дальнего плавания, но и других учебных заведений Российской империи. Однако, 3 июня 1907 года специальной комиссией, созданной при капитане Бакинского порта, судно было

признано «неспособным для плавания в море под парусами ввиду его малой остойчивости». Было принято решение заменить рангоут, но, по странной логике, решили делать это на финской верфи. Только в 1908 г. судно начали буксировать по Волге и Мариинской системе в Гельсингфорс, где предполагалось делать ремонт. В конце концов, исполнителем работ стал завод Крейтона в Або (Турку). В 1910 г. было принято решение передать судно Одесскому училищу торгового мореплавания, но что-то помешало теперь уже ремонтникам вовремя завершить работы. Только в 1914 г. судно получило возможность вернуться к учебным делам. К Черному морю в Мариуполь оно отправилось вокруг Европы. На полпути стало известно о начале Первой мировой войны. Судно было задержано в Греции, в Пирее, и находилось там до 1917 г. [3, с. 112].

Таким образом, в начале XX века в ведении Главного управления торгового мореплавания и портов состояло три учебных судна [5, д. 588, л. 63].

Общими правилами для учеников, плававших на учебных судах, было следующее. Их содержание производилось за счет кредитов, назначаемых по данному судну, частью за счет особых сумм, ассигнуемых как министерством торговли и промышленности, так и попечительными комитетами из специальных средств тех учебных заведений, которые командируют на суда учеников. В содержание входило бесплатное питание, стирка белья и мелкая починка одежды. Лица, принимаемые со стороны для выполнения плавательного ценза, содержались за свой счет, с платой по 18 руб. в месяц.

Для изучения морской службы все ученики мореходных заведений выполняли вахтенные обязанности судовой команды, участвовали вместе с ней во всех авралах и тревогах и исполняли все судовые работы, за исключением тех обязанностей, которые возлагались на прислугу.

Все занятия учеников на учебных судах носили исключительно практический характер в условиях «действительной судовой практики», включавшие в себя изучение морской практики и штурманского дела. Обе эти «отрасли» включали в себя выполнение служебных обязанностей на вахтах, на авралах и судовых работах. Кроме того, для той же цели их изучения назначались «специально-практические занятия в особые часы, как на стоянках, так и на ходу» [Там же].

Плавание на учебных судах проходило под наблюдением учебного персонала. Учащимися выполнялись работы по морской практике и штурманскому делу. Причем исчисление плавательного ценза для получения первого судоводительского звания производилось в расчете «один месяц за полтора» [Там же, л. 63–64].

Следует отметить, что нередко возникали споры по поводу практического обучения учеников, в частности, были сторонники изменений программы плаваний. Некоторые ставили под сомнение в целом полезность службы учебного парусного судна. Так, в отзыве начальника Каспервикской двухклассной мореходной школы о предполагаемой реформе мореходного образования в 1909 г. говорится, что «любительская яхта» Одесского училища «должна обучать учеников тому, чтобы суда, по возможности, больше зарабатывали». По его мнению, нельзя допустить, чтобы судно приобреталось лишь для того, чтобы ознакомить учеников с фалами и парусным «учением». Цель учебного судна должна заключаться в том, чтобы «ознакомить учеников с фрахтованием, погрузкой и выгрузкой разных товаров, а этого – то на наших учебных судах и нет». В заочную дискуссию вынужден был вступить начальник Одесского училища: «Мы исключаем сознательно критику некоторых лиц, что вся постановка учебного дела на судах неправильна, ибо судно не занимается ни грузовыми, ни коммерческими операциями. Мы считаем, что обязательное занятие учебного судна грузовыми операциями станет в прямой ущерб всем другим отраслям обучения на судне» [3, с. 100].

Несмотря на принятые правительством меры, мест на учебных судах для всех учеников не хватало. Как и в период действия мореходных классов продолжалось помещение на торговые и военные суда. На страницах периодической печати, к примеру, помещение учеников петербургского училища дальнего плавания на подобные суда описано следующим образом: «Воспитанники с.-петербургского училища дальнего плавания закончили 28 августа практические занятия на судах военного флота. В нынешнем году для воспитанников было предоставлено морским министерством, кроме обычных вакансий на военных судах, еще и на новых транспортах английского типа: “Борго” и “Лахта”. Не попавшие на военные суда были размещены училища на судах русского общества пароходства и торговли, в добровольном флоте и несколько человек на экспедиционном судне “Андрей Первозванный” в Северном Ледовитом океане» [4, с. 169].

За неимением достаточного числа учебных судов, учащиеся порой должны были сами отыскивать места для получения необходимой в морском деле практики. Однако частные владельцы неохотно принимали учеников на свои суда, считая это обременительным и для судна совершенно бесполезным. В свою очередь, не будучи специально для этого оборудованными, все частные суда были мало пригодными для практических плаваний учеников. Принятые же на судно ученики в большинстве случаев не допускались к мореходным инструментам из опасения их порчи. Необходимо отметить, что большинство учеников ввиду своей материальной необеспеченности не могли вносить плату за свое содержание на судне и поэтому вынуждены были служить на матросских должностях [1, с. 89].

По свидетельству современника, «в те времена ни о каких учебных судах для моряков торгового флота не было и помину, и все мы обыкновенно нанимались на лето матросами или на местные пароходы, или на мелкие парусники, которыми тогда кишели Черное и Азовское моря» [2, с. 23].

Плавание матросом, безусловно, имело свои достоинства, так как приучало учеников к несению ответственной должности и способствовало скорейшей выработке в них тех душевных качеств, которые были так необходимы для моряка, как-то: хладнокровия, находчивости и т.п. В то же время такое плавание имело один существенный недостаток – отсутствие времени и удобного помещения для занятий – и окончательно лишало доступа даже к тем неполным инструментам, которые обыкновенно имелись на небольших торговых судах. Следует отметить и «нежелательность среды», в которой ученики вращались во время плавания.

Понимая необходимость решения возникшей проблемы, министерством торговли и промышленности было организовано плавание учащихся группами под наблюдением преподавателей или прикомандированных специально для этого лиц. При такой системе группа учеников, получая морское довольствие за счет специально ассигнуемых для этого сумм, имело возможность пользоваться «столом» в отдельном от матросов помещении, свободное от судовых работ время для своих занятий и удобное для этого помещение. Подчиняясь в распределении дня установленному для них расписанию, ученики в то же время выполняли все судовые работы по приказанию капитана, которое передавалось ученикам через прикомандированного преподавателя [5, д. 588, л. 65]. Такое коллективное плавание учеников, как и на учебных судах, считалось один месяц за полтора [Там же, л. 66].

Таким образом, можно утверждать, что в начале XX века в Российской империи существовала система практического обучения учеников мореходных заведений, которая осуществлялась на учебных судах. Однако, вследствие их недостаточного числа, приходилось отправлять учеников на торговые и военные суда, а также организовывать плавание учащихся группами под наблюдением опытных преподавателей. В ряде случаев учащиеся должны были сами отыскивать места для получения необходимой в морском деле практики.

Список литературы

1. **Всеподданнейший отчет главноуправляющего торговым мореплаванием и портами за 1903 и 1904 гг.** // Организация учебных плаваний и ученичества на учебных судах Главного Управления. СПб., 1904.
2. **Лухманов Д. А.** Жизнь моряка. Л.: Лениздат, 1985. 511 с.
3. **Митрофанов В. П., Митрофанов П. С.** Школы под парусами. Л.: Судостроение, 1989. 232 с.
4. **Наше судоходство** // Русское судоходство: ежемесячный журнал императорского общества судоходства. СПб.: Типография Исихора Гольдберга, 1906. № 10. С. 168–169.
5. **Российский государственный исторический архив (РГИА).** Ф. 95. Оп. 18.
6. http://korabley.net/news/russkij_kliper_velikaja_knjazhna_marija_nikolaevna_hesperus/
7. http://www.modernlib.ru/books/skryagin_lev_nikolaevich/iz_istorii_morskogo_flota_podborka_statey_iz_zhurnala_morskoy_flot_za_198788_godi/read_1/

NAVIGATION PRACTICE OF MARITIME ACADEMIES STUDENTS IN THE RUSSIAN EMPIRE AT THE BEGINNING OF THE XXTH CENTURY

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 future merchant seamen's practical training in the Russian Empire at the beginning of the XXth century, pays particular attention to the resolution of the question of navigation practice organization on training ships, considers the general regulations of practice program for students in training, and comes to the conclusion about the existence of the practical education system of maritime academies students in pre-revolutionary Russia.

Key words and phrases: navigation practice; maritime academies; merchant fleet; student; training ship; captain.

УДК 93/94

Исторические науки и археология

В статье рассматриваются зарождение и генезис консервативной идеи в России от истоков до XVI века. Проанализированы идейные доктрины монаха Филофея «Москва – Третий Рим», Максима Грека, Ивана Пересветова, Ивана Грозного и Андрея Курбского. Сформулированы выводы о значении этих учений для последующего развития консерватизма в России. Делается вывод о государственном характере русской консервативной идеологии как ее отличительной черте, традиционалистской сущности государственно-религиозной доктрины власти.

Ключевые слова и фразы: консерватизм; традиционализм; идейная доктрина «Москва – Третий Рим»; самодержавие; православие.

Ивакин Григорий Анатольевич, к.и.н.
Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации
ivakin@rane.ru

ТРАДИЦИОНАЛИЗМ КАК ОСНОВА РОССИЙСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОСТИ (К ИСТОРИИ ФОРМИРОВАНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ КОНСЕРВАТИВНОЙ ИДЕИ)[©]

Традиционно возникновение консервативной идеологии связывается с периодом конца XVIII – начала XIX века как реакция европейской интеллектуальной элиты на события Великой Французской революции.