



УДК 377:656.2

## СИСТЕМА ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ ЗА ЧАСІВ ЦАРСЬКОЇ РОСІЇ (1900-1917 рр.)

Шаргун Т.О., к. пед. н., доцент,  
завідувач кафедри гуманітарної та соціально-економічної підготовки  
Львівська філія Дніпропетровського національного університету  
залізничного транспорту імені академіка Всеволода Лазаряна

У статті досліджено стан підготовки фахівців залізничного транспорту на початку ХХ століття за часів царської Росії у територіальних межах сучасної України; зроблено узагальнюючий аналіз формування системи професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в Україні на початку ХХ століття, яку зумовив революційний розвиток залізниць. Показано ключову роль галузевого підпорядкування навчальних закладів різного типу (інститутів, залізничних технічних училищ, загальноосвітніх залізничних училищ 2 та 1 класу) Міністерству шляхів сполучення у формуванні системи підготовки фахівців залізничного транспорту; висвітлено роль і місце курсів різного типу, технічних бібліотек, Музею залізничного транспорту у її формуванні.

**Ключові слова:** професійна підготовка, фахівці залізничного транспорту, відомче підпорядкування навчальних закладів.

В статье исследовано состояние подготовки специалистов железнодорожного транспорта в начале ХХ века в период царской России в территориальных границах современной Украины; проведен обобщающий анализ формирования системы профессиональной подготовки специалистов железнодорожного транспорта в Украине в начале ХХ века, обусловленного революционным развитием железных дорог. Показано ключевую роль ведомственного подчинения учебных заведений разного типа (институты, технических железнодорожных училищ, общеобразовательных железнодорожных училищ 2 и 1 классов) Министерству путей сообщения в формировании системы подготовки специалистов железнодорожного транспорта; высветлено роль и место курсов разного типа, технических библиотек, Музея железнодорожного транспорта в её формировании.

**Ключевые слова:** профессиональная подготовка, специалисты железнодорожного транспорта, ведомственное подчинение учебных заведений.

Shargun T.A. THE SYSTEM OF VOCATIONAL TRAINING OF RAILWAY TRANSPORT SPECIALISTS IN UKRAINE IN THE PERIOD OF TSARIST RUSSIA GOVERNING (1900–1917)

In the article the vocational training conditions of railway transport specialists at the beginning of the XX century during the period of tsarist Russia governing in the modern Ukraine frontiers are researched; generalized analysis of the system formation of the railway transport specialists' vocational training in Ukraine at the beginning of the 20th century, caused by the revolutionary development of railways is conducted. The key role of branch subordination of different types of educational institutions (institutes, railway technical schools, railway secondary schools of first and second forms) to the Ministry of railway communication in the system formation of the railway transport specialists' vocational training is demonstrated; the role and place of the different types of courses, technical libraries, Museum of railway transport in its formation is highlighted.

**Key words:** vocational training, specialists of railway transport, branch subordination of educational institutions.

**Постановка проблеми.** Початок ХХ століття ознаменувався формуванням світової транспортної системи залізниць, яка набувала ознак опорного каркасу світової економіки. Найпотужнішими залізничними державами Старого світу стали Німеччина, Франція та Росія, до складу якої на той час входила Україна. Революція на залізничному транспорті викликала революцію і у галузевій освіті та науці, що зумовило формування системи підготовки відповідних фахівців.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в Україні ви-

світлено у працях І. Агієнко, А. Бабичкова, А. Веселова, В. Виргинського, І. Гурія, В. Кізченко, С. Кульчицького, Е. Луценко, А. Погребинського, М. Пузанова, В. Сологубова, Е. Степанович, Г. Терещенко, Ф. Ткаченка, зокрема, в період 1900–1917 рр. – у працях С. Богатчука. У статті ми також спирались на архівні документи Державного архіву Російської Федерації, Державного архіву Дніпропетровської області, фонди Науково-технічної бібліотеки Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. В.А. Лазаряна, Дніпропетровської обласної універсальної наукової бібліотеки ім. Первоучителів слов'янських



Кирила і Мефодія, архівні документи Центрального народного музею історії Придніпровської залізниці тощо.

За обраною тематикою з оглядом на її галузевий аспект практично відсутні публікації вітчизняних науковців, які містять узагальнюючий аналіз формування системи професійної підготовки фахівців залізничного транспорту в Україні на початку ХХ століття.

**Постановка завдання.** Метою статті є висвітлення проблеми формування системи професійної підготовки фахівців залізничного транспорту у період 1900–1917 рр. за часів царської Росії у територіальних межах сучасної України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Революційний розвиток залізниць у другій половині ХІХ століття та гостра потреба у фахівцях усіх рівнів зумовили відкриття навчальних закладів залізничного профілю різного типу: інститутів, технічних училищ, загальноосвітніх залізничних училищ 2 та 1 класу, підготовчих курсів, що призвело до створення мережі галузевих закладів та ступеневої системи підготовки фахівців. Їхній розвиток базується на спадщині підготовки фахівців із минулого століття.

**Заклади вищої освіти.** Одним із перших вищих технічних навчальних закладів Росії був *Петербурзький інститут інженерів шляхів сполучення імені Імператора Олександра І*. Серед відомчих навчальних закладів він вважається найстарішим (заснування – 1809 р., відкриття – 1810 р.). Його основними завданнями були: підготовка інженерів високого класу «за всіма видами діяльності» для Міністерства шляхів сполучення (МШС) та залізниць, проведення глибоких наукових досліджень і формування професорсько-викладацького складу для вищих навчальних закладів країни. Досвід його діяльності дозволив відкрити на території Росії наприкінці ХІХ – на початку ХХ століть низку інших навчальних закладів.

Імператорське Московське інженерне училище відомства шляхів сполучення стало другим вищим навчальним закладом такого типу, що мало за мету «спеціальну освіту осіб, які присвячують себе переважно практичній діяльності з облаштування та експлуатації колії» [9, с. 228]. Його відкрили у 1895 р., а у 1913 р. цей заклад набув статусу *Московського інституту інженерів шляхів сполучення імені Імператора Миколи ІІ*.

Ці два інститути стали основними джерелами інженерних кадрів для залізниць до 30-х рр. ХХ століття. Упродовж цього часу їх підпорядкування змінювалося тіль-

ки 1918–1928 рр., коли вони перебували у системі Народного комісаріату освіти, а з 1928 р. – знову перейшли під юрисдикцію відомства Наркомату шляхів сполучення [5, с. 203].

Стрімкий розвиток гірничо-металургійного комплексу Російської імперії потребував виходу до водних портів на півдні України, що, у свою чергу, сприяло розвитку Південних залізниць. Протягом 1868–1917 рр. мережа залізничних перевезень у цьому напрямку стрімко розвивалась та стала потужним науково-технічним комплексом Російської імперії, вона мала особливе стратегічне значення і посідала перше місце за обсягом перевезень вантажів [7, с. 17].

Високі темпи розвитку промисловості на півдні Росії у другій половині ХІХ ст. та поширення залізничного будівництва виявили необхідність створення вищих технічних навчальних закладів в Україні. 14 березня 1897 р. імператором був виданий наказ про відкриття у Києві політехнічного інституту. До вступних іспитів допускались лише ті, хто мав атестат про закінчення гімназій та інших середніх навчальних закладів [1, с. 22]. При цьому спостерігалась значна зацікавленість населення до фаху залізничника. Так, у 1900 р. у *Київський політехнічний інститут* на 308 вакансій було подано вдвічі більше заяв, а проведене у подальшому анкетування студентів технічних спеціальностей цього навчального закладу показало, що 62% вступників обрали фах залізничника через інтерес до цієї справи (за даними 1909 р.) [6, с. 47].

Інженерів залізничного профілю у незначній кількості готували у *Московському вищому технічному училищі* (з 1830 р.), *Петербурзькому електротехнічному інституті* (1886 р.), *Петербурзькому* (з 1828 р.) та *Харківському технологічних інститутах* (з 1885 р.), а також у *Київському інституті народного господарства* (1906 р.) [5, с. 203]. Харківський технологічний інститут є першим технічним ВНЗ, що функціонував у територіальних межах сучасної України.

**Нижчі навчальні заклади** (на сучасному етапі заклади середньої спеціальної освіти). Слід зауважити, що серед населення значним попитом користувалися спеціальності залізничної галузі, які не потребували високого рівня освіти, – так звана «середня ланка працівників». Їхня підготовка здійснювалась у нижчих навчальних закладах, зокрема у технічних залізничних училищах, залізничних училищах служби руху тощо.

1. Технічні залізничні училища – нижчі учбові заклади (з 7 квітня 1886 р. за рішен-



ням уряду підпорядковувались відомству МШС, безпосередньо навчальному відділу) створювались для того, щоб дати дітям залізничників освіту другорядних техніків, які працювали на залізниці машиністами, помічниками машиністів, колійними майстрами тощо. У відомстві МШС станом на 1911 р. нараховувалось 41 технічне залізничне училище, з них одне приватне.

2. Залізничні училища служби руху. З огляду на те, що залізниці вже давно відчували брак у кадрах зі спеціальною освітою для служби руху та комерційної роботи, для цих цілей було започатковано професійні училища. Законопроект з означеного питання був затверджений 5 липня 1912 р. У ньому було запропоновано відкрити училища у Москві та Києві. Також Вишневолоцьке училище кондукторів шляхів сполучення було перекваліфіковано на підготовку середніх техніків для МШС, щоб задовольнити нагальну потребу галузі у фахівцях [9, с. 236].

Систематизувати нижчі навчальні заклади з підготовки фахівців залізничного транспорту, які існували на території царської Росії станом на 1916 р. і підпорядковувались Відомству МШС, значною мірою допомагає «Список особового складу Міністерства шляхів спучення. Центральні та місцеві заклади» [8, с. 2–4], де канцелярією Міністерства наведено їх повний перелік (46 закладів): Вишневолоцьке училище

кондукторів шляхів сполучення, Дельвіговське залізничне училище, технічні залізничні училища (Олександрівське, Асхабадське (Ашхабадське), Бендерське, Бологовське, Борисоглебське, Великолуцьке, Віленське, Владикавказьке, Вологодське, Воронізьке, Гомельське, *Донецьке*, Катеринославське, Калуське, *Київське*, Ковровське, *Конотопське*, *Кременчуцьке*, Михайлівсько-Тифліське (Тбіліське), Московсько-Казанське, *Миколаївське*, *Одеське*, Омське, Пензенське, Перше імені Імператора Олександра II в м. Єльці, Перше Сибірське імені Імператора Миколи II в м. Красноярську, Пермське, Петроградське при Олександрівському заводі Миколаївської залізниці, Ревельське (Таллінське), Рославльське (Смоленська обл.), Ростовське-на-Дону, Самарське, Саратовське, *Севастопольське*, Ташкентське імені Спадкоємця Цесаревича Олексія Миколайовича, Томське, Тульське, Хабаровське, *Харківське*, Холмське імені інженера Дмитра Іванова), залізничні училища служби руху (*Київське*, Московське, Томське, *Харківське*). Курсивом виділено училища, що здійснювали підготовку фахівців у територіальних межах сучасної України. Серед них – 9 технічних училищ (22,5%) та 2 училища служби руху (50%).

**Початкова освіта.** Одночасно з нижчими професійними навчальними закладами на залізницях відкривалися спеціальні шко-



**Схема 1.**  
Система підготовки фахівців залізничної галузі на початку XX ст.



ли-училища, так звані «загальноосвітні залізничні училища 1 та 2 класу», для підготовки нижчого обслуговуючого персоналу залізниць.

Загальноосвітні залізничні училища 1 класу давали дітям службовців початкову освіту і релігійно-моральне виховання.

Загальноосвітні залізничні училища 2 класу, крім початкової професійної освіти, готували хлопців до вступу до технічних залізничних училищ МШС. З цією метою при училищах навіть були відкриті спеціальні підготовчі курси.

Тільки на Південно-Західних залізницях до 1900 р. було відкрите 31 училище, де здобували освіту діти службовців. Малолітніх навчали основам грамоти, арифметики, а молодь готували до роботи на залізничному транспорті. Подібні училища засновувались у Катеринославі, Полтаві, Кременчуці, Попасній та інших містах [2, с. 10].

Загалом таких училищ станом на 1 січня 1912 р. по всій мережі залізниць Російської імперії нараховувалось 567 із чисельністю учнів понад 100 000, зокрема: на казенних залізницях – 451 (з 25 відділеннями) із чисельністю 80 550 учнів, на приватних – 116 училищ із чисельністю 19 500 учнів [9, с. 238].

**Курси.** Певне значення у підготовці та перепідготовці фахівців для залізничного транспорту на той час відігравали різні курси, зокрема такі:

– курси з підготовки залізничних агентів служби руху. До відкриття училищ нового типу (служби руху) було визнано доцільним організувати при залізницях курси з підготовки агентів руху. Загальні підстави організації цих курсів були розроблені МШС у 1910 р. На той час такі курси існували при управлінні семи залізниць. Окрім того, управління трьох залізниць відряджали агентів служби руху на діючі у Москві приватні залізничні курси, що мали такий профіль;

– вечірні курси підготовки. До 1902 р. на Південно-Західних залізницях також практикувались набори слухачів на вечірні курси без екзаменів [3, с. 14];

– курси при залізничних майстернях. Одночасно машиністів та їх помічників готували при залізничних майстернях. Щоб стати паровозним машиністом або його помічником, робітники складали спеціальні іспити [4, с. 108]. Такі курси були досить поширеними на початку ХХ століття, що допомагало задовольнити нагальну потребу залізниць у робітничих кадрах.

**Бібліотеки.** З метою задоволення розумових потреб службовців залізниць та їхніх сімей у звітному періоді МШС продовжи-

ло надавати допомогу на облаштування бібліотек для службовців казенних залізниць і на утримання бібліотек (у розмірі понад 20 000 руб. щорічно) [9, с. 242].

Таких бібліотек та відділень, відкритих за підтримки відомства, нараховувалось на казенних залізницях у 1909 р. – 161, у 1910 р. – 170, у 1911 р. – 173. Користування бібліотекою для службовців залізниць було безкоштовним.

З огляду на особливо важливе значення бібліотечної справи на залізницях були запроваджені заходи щодо напрацювання уставу казенних залізничних бібліотек. Цей устав, опрацьований відомством, було запропоновано до введення у дію у 1912 р.

Також важливе значення не тільки з науково-практичного погляду, а й для підняття престижу залізниць відіграло створення 25 червня 1896 р. за ухвалою імператора Миколи II **Музею Відомства шляхів сполучення імені Миколи I**. Музей залізничного транспорту, його багаті експозиції завжди слугували чудовою базою для вивчення студентами Петербурзького інституту інженерів шляхів сполучення історії різних галузей залізничної техніки, а також для творчої діяльності вчених та інженерів транспорту.

Таким чином, ключову роль у формуванні ступеневої системи професійної підготовки фахівців для залізничної галузі відіграло відомче підпорядкування навчальних закладів Міністерству шляхів сполучення. Регулярне інвестування МШС у систему підготовки фахівців набуло стратегічного значення для всебічного розвитку і формування особистості майбутнього залізничника через систему закладів освіти, технічних бібліотек, музеїв залізничного транспорту.

Виходячи з аналізу досліджених джерел, можна зробити узагальнення щодо структури системи підготовки фахівців залізничної галузі в Україні за часів царської Росії і викласти наочно у вигляді наступної схеми (схема 1).

**Висновки з проведеного дослідження.** Таким чином, революційний розвиток залізниць зумовив заснування навчальних закладів залізничного профілю різного типу (інститути, технічні училища, загальноосвітні залізничні училища 1, 2 класу). В результаті на початку ХХ століття на території царської Росії, до складу якої на той час входила Україна, створювалась мережа галузевих навчальних закладів та ступенева система підготовки фахівців.

Ключову роль у формуванні системи професійної підготовки фахівців для залізничної галузі на початку ХХ століття у царській Росії відіграло відомче підпорядкування навчальних закладів Міністерству шляхів



сполучення. Регулярне інвестування МШС у систему підготовки фахівців набуло стратегічного значення для всебічного розвитку і формування особистості майбутнього залізничника через систему закладів освіти, технічних бібліотек, музеїв залізничного транспорту.

Важливе значення як у процесі підготовки, так і для подальшої самоосвіти, підвищення рівня професійної компетентності фахівців залізничного транспорту відігравали технічні бібліотеки та Музей залізничного транспорту, які були створені в навчальних закладах, на залізницях.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Богатчук С.С. Підготовка кадрів залізничників в Україні (друга половина ХІХ – початок ХХ ст.) / С.С. Богатчук // Деякі питання нової історії України. – К., 2009. – С. 17–27.
2. Вестник Екатеринбургской железной дороги. – 1914. – № 341. – С. 10.
3. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – № 33. – С. 14.
4. Там само. – 1906. – № 25. – С. 108.
5. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. / Г.М. Фадеев, С.В. Амелин, Ф.К. Бернгард и др. ; под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб. : АО «Иван Федоров», 1997. – 416 с.
6. Молчанов В.Б. Культурно-освітні чинники добробуту міщан Правобережної України на початку ХХ ст. / В.Б. Молчанов // Український історичний журнал. – К. : Наукова думка, 1999. – № 5. – С. 44–49.
7. Приймук С.М. Історія становлення та функціонування південних залізниць (1868–1917 рр.) : автореф. дис. ... канд. істор. наук : спец. 07.00.07 «Історія науки і техніки». – К., 2010. – 17 с.
8. Список личного состава Министерства путей сообщения. Центральные и местные учреждения. – С.-Петербург (Петроград) : Издание Канцелярии Министерства, 1916. – С. 2–4.
9. Учебные заведения и просветительная деятельность Министерства. Всеподданнейший отчет министра путей сообщения о деятельности Министерства путей сообщения за 1909–1911 гг. Глава V. – С.-Петербург, 1912. – С. 220–242.