

С.В. Козак

ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ В РОССИИ, УКРАИНЕ И НА БЕРЕГАХ ЧЁРНОГО МОРЯ

История мореплавания — это, по сути, история — цивилизации. Есть предположения, что народы Индостана и Индокитая совершали дальние плавания за 16-18 тысяч лет до нашей эры. Самым древним морским путешественником можно, по-видимому, считать экспедицию, отправленную царицей Хатсепсут 3,5 тысячи лет тому назад из Египта в страну Пунт (район теперешнего Сомали) О ней существует письменное свидетельство. Плавание было предпринято, «чтобы доставить чудесные вещи всякой чужеземной страны. Не случалось этого при других царях»... древнейшие морские походы совершались «на ощупь, без карт и приборов Суда плыли, стараясь не потерять из виду берега. Позже появились первые навигационные пособия, вроде полинезийских плетеных карт, а затем — и магнитная стрелка.

Сменялись поколения мореходов. Сведения об искусстве, судовождения обогащались. Однако они не фиксировались в письменных источниках, а, составляя тайну кормчего, передавались устно преемникам и еще долго оставались личным профессиональным секретом.

Человек, решивший стать моряком, поступал на судно и там учился морскому искусству у более опытных людей. Такой путь становления проходили и мореходы-славяне, которые еще в VI-VII веках совершали морские походы по Черному и Средиземному морям.

Первая в мире мореходная школа, как считается, была создана

португальским принцем Генрихом Мореплавателем в XV веке в небольшом городке Сагриш близ мыса Сан-Винсенти, на берегу Атлантического океана.

Лишь во времена средневековья появились первые письменные наставления по мореплаванию. Например, дошедшая до наших дней «Книга польз об основах и правилах морской Науки». Ее автор — арабский мореплаватель Ахмад ибн Маджид.

В России впервые стали преподавать морские науки в учрежденной указом Петра I в 1701 году Навигатской школе в Москве. В ней готовили не только моряков-навигаторов, но и других гражданских и военных специалистов. Сведений о том, что выпускники этой школы плавали на торговых судах, нет. По-видимому, на последних ходили моряки без специального образования, как теперь говорят «практики».

Первые русские штурманы для торгового флота получили образование в Иркутской школе геодезистов, основанной в 1753 году. Ее выпускников можно было буквально пересчитать по пальцам. Существенного влияние на общее положение дела подготовки моряков они не оказали, хотя некоторые из них и водили торговые суда по Байкалу и Охотскому морю.

С 1768 года на купеческие суда с дипломированными шкиперами-иностранцами стали направлять для обучения русских матросов. После получения «одобрительного свидетельства» от хозяина их допускали в Адмиралтействе к

экзаменам на звание шкипера, штурмана или боцмана. Однако такая система не могла обеспечить хорошего морского образования.

В 1784 году по приказу Екатерины II комиссия народных училищ занялась составлением проекта морского учебного заведения для торгового флота. Такое училище, названное «городской школой кораблестроения и водоплавания», открылось через два года в Петербурге. К сожалению, из-за финансовых трудностей плохой постановки учебной работы школа просуществовала неполных два десятилетия и была закрыта в 1803 году.

Опять торговый флот России остался без своего учебного заведения. Правда, моряков, желающих стать шкиперами торгового флота, разрешалось прикомандировывать к военно-морским штурманским училищам в Кронштадте и Николаеве. Но эта мера не могла обеспечить торговый флот квалифицированными кадрами. Наконец, почти одновременно в Петербурге (1829) и в Херсоне (1834) были организованы училища торгового мореплавания закрытого типа.

Их воспитанники находились на государственном содержании («казеннокоштные») или на собственном («пансионеры»). По количеству воспитанников, они не шли ни в какое сравнение с современными учебными заведениями. Например, в Херсонском училище проходили курс обучения всего 24 ученика.

В Херсонском училище воспитанник проводил 4 года, два из них в младшем (приготовительном) классе и два — в старшем (навигационном). В младшем классе

преподавалась арифметика, алгебра, геометрия, плоская тригонометрия, чистописание и такелажные работы. В старшем классе — алгебра, сферическая тригонометрия, навигация, астрономия, лоция, морская практика, корабельная архитектура и корабельное черчение. Кроме того, в обоих классах преподавали географию, рисование и иностранные языки. Причем в разных училищах — разные. В Херсонском например, учили французский, итальянский, греческий и турецкий. Кроме Херсонского и Петербургского училищ, в первой половине XIX века в России существовали и другие типы морских учебных заведений разного рода курсы, классы и пр. В середине XIX столетия в печати появляются статьи, осуждающие существующую систему морского образования и требующие ее реформы. Особенную активность в борьбе за реформу морского образования проявлял Христиан Мартынович Вальдемар (1825-1891), состоящий при Императорском Обществе для содействия русскому торговому мореходству.

Морские училища критиковались за их дороговизну для государственной казны, малое количество мест, недостаточную практическую подготовку выпускников и недоступность обучения для детей «морского сословия» рыбаков и моряков. Со своей стороны к морским училищам с недоброжелательностью относились шкиперы торговых судов, правда, по сугубо, личным мотивам. Шкиперы, в большинстве своем люди малограмотные, боялись за свои места и предпочитали платить крупные штрафы (до 125 рублей) за выход в заграничный рейс без дипломированного штурмана, но не брать на судно выпускников морских

училищ. В 1860 году чиновнику Морского министерства статскому советнику Доргобужину было поручено изучить положение с мореплаванием за границей, описать состояние русского торгового флота и дать предложения о средствах развития отечественного торгового судоходства. Эта работа продолжалась несколько лет. Был составлен официальный доклад.

В январе 1866 года Доргобужин опубликовал в «Морском сборнике» статью «Нужно ли преобразование наших закрытых училищ торгового мореплавания в открытые навигационные классы». В ней он подверг существующие училища жесточайшей критике. Свообразным итогом дискуссии стал закон 1867 года о ликвидации «закрытых морских училищ» и учреждении мореходных классов.

Поступить в классы мог любой человек, умеющий читать и писать. Отменялись всякие сословные или возрастные ограничения.

Вступительных экзаменов в классы не существовало. Требовался только опыт плавания на судах.

Преподавание в мореходных классах велось зимой, на лето ученики могли снова уйти в плавание. Мореходные классы отличались уровнем подготовки. Они делились на три разряда. Самый низкий – первый – готовил штурманов каботажного плавания, второй – шкиперов каботажного и штурманов дальнего плавания, третий – шкиперов дальнего плавания.

После окончания классов, весной, перед началом навигации, проводились устные и письменные экзамены в «испытательных» комиссиях под председательством офицера военного флота. В комиссию входили преподаватель математики,

учитель мореходного класса, два дипломированных шкипера и два человека из купцов и судовладельцев. К экзаменам допускались лица не моложе 21 года, которые окончили курс обучения в мореходных классах и имели необходимый опыт плавания на судах. Для штурмана каботажного плавания требовалось не менее 16 месяцев плавательного ценза, для шкипера каботажного и штурмана дальнего плавания — 24 месяца, для шкипера дальнего плавания необходимо было в звании штурмана дальнего плавания наплавать не менее 12 месяцев. Тот, кто выдерживал экзамен, кроме морского диплома получал ряд льгот: бессрочный паспорт, освобождение от воинской повинности и подушного налога. Тот, кто не выдерживал экзамен, мог повторно экзаменоваться только через год, причем за это время он должен был обязательно совершить плавание. Число мореходных классов в России начало быстро расти. Количество их в разные годы менялось, но в среднем по стране насчитывалось около 40 классов, в том числе в Причерноморье и Приазовье-14.

Первые классы открылись в Херсоне в 1872 году. Затем они появились в Таганроге, Феодосии, Николаеве, Бериславле (Херсонской губернии), Голой Пристани, Керчи, Севастополе, Бердянске, Аксае (донская область), Анапе, Алешках. В 1895 году в Одессе открылась частная штурманская школа шкипера дальнего плавания Е.А. Резголя, но просуществовала она менее года и была закрыта. В 1889 году первых учеников приняли мореходные классы при коммерческом училище на Греческой улице, дом 5. Впоследствии для них было построено специальное здание на Канатной улице, 8, где и сегодня размещается мореходное

училище (вернее — колледж). Заведовал классами Логин. Логинович Гавришев, преподававший мореходную астрономию. Не вдаваясь в детали прошлых и настоящих систем подготовки морских специалистов, можно сказать только одно — плавательная практика имеет исключительно важное значение, и получить ее можно только на судне. Поэтому будущие моряки практически повсеместно зимой занимались на берегу, а летом плавали на судах. Начало такой системы было положено еще в 1711 году Петром Первым, которым писал: «Учиться навигации зимою, а летом ходить в море»... Долгое время плавание на «всяких кораблях» было единственным способом получения практических навыков. Такая система не была совершенной, так как не позволяла проходить практику под руководством преподавателей, а капитаны судов не всегда имели время, желание и умение заниматься практикантами. Мысль о необходимости иметь специальные учебные суда для практической подготовки впервые высказал известный полярный исследователь С.Г.Малыгин.

Правда, самые первые учебные суда появились в военно-морском флоте, а затем уже в торговом.

Первым учебным судном для торгового флота стал бриг «Граф Канкрин» грузоподъемностью 140 тонн, построенный в 1832 году для Санкт-Петербургского училища. На юге страны первыми учебными парусниками были два небольших судна «Архангел Михаил» и «Святой Ипполит», принадлежащие Таганрогским мореходным классам. Они имели примерно такую же грузоподъемность, что и «Граф Канкрин».

В 1899 году Одесские мореходные

классы получили собственное учебное судно. По тем временам это было редкостью. Судно — трехмачтовый барк (его называли «Великая княжна Мария Николаевна») — на 120 практикантов приобрели в Англии. Барк был построен в 1875 году для грузовых перевозок как «чайный» клипер. В английском флоте он плавал под именем «Хесперус». Получив «ранг» учебного судна, «Великая княжна Мария Николаевна» сохранила часть грузовых помещений. Барк не имел машины, и при прохождении проливов Босфор и Дарданеллы возникали трудности.

Некоторое время учебным судном командовал известный капитан и писатель Д.А. Лухманов, у которого старшим помощником был М.В. Васильев — автор популярного учебника по морской практике. «Великая княжна Мария Николаевна» ходила на Черном море до 1911 года, а затем была передана на Балтику. На смену барку пришло другое, уже парусно-паровое судно на 100 практикантов — «Великая княжна Ксения Александровна». Оно было построено на Сормовском заводе в 1900 году и предназначалось вначале для Бакинского мореходного училища.

В том, что мореходные классы были общедоступными, заключалось их основное достоинство, позволявшее быстро увеличить число дипломированных судоводителей. Поэтому законом было предусмотрено обязательное морское образование для всех штурманов и шкиперов. Не требовалось свидетельство о сдаче экзаменов в «испытательных» комиссиях только у тех, кто до издания закона уже командовал судами.

Однако уже при своем рождении мореходные классы оказались поражены пороками, вскоре давшими о себе знать. Прежде всего, стала

сказываться их многочисленность и малолюдность. Даже в самых крупных классах (к ним относились, например, классы, созданные в Херсоне) количество учеников едва превышало 100 человек. Зато в Поти насчитывалось всего 8 учеников. Малочисленные учебные заведения было очень сложно финансировать, обеспечивать учебными пособиями и подбирать для классов квалифицированных преподавателей. В мореходных классах часто преподавали случайные люди, порой недостаточно грамотные. Обнаружилось и другое зло. Освобождение от воинской повинности привлекло в мореходные классы людей весьма далеких от моря, изгнанных из других учебных заведений за неуспеваемость или плохое поведение. Оканчивая классы, они не спешили уйти в плавание и оседали на берегу.

Вот некоторые любопытные цифры, которые характеризуют сложившееся положение. За 22 года существования мореходных классов в них прошло обучение 25 308 человек. На звание судоводителя сдали экзамены всего 6 580 человек! При этом на русских судах со шкиперскими дипломами плавало 1 123 человека, а без дипломов — 1 407 человек. Но даже те, кто окончил классы и работал на судах, по уровню своих знаний стояли исключительно низко. Недаром в печати конца того века эти классы называли «пигмейскими школами». Это понимали и крупные судовладельцы. Так, Русское общество пароходства и торговли (РОПИТ), которое к 1869 году располагало 63 пароходами и обслуживало 20 судоводных линий, в том числе дальние международные, в 1871 году объявило свои правила подготовки командиров для судов

компании. Юноша (не моложе 16 лет), желающий стать штурманом, должен был сдать экзамен по специальной программе. После этого он назначался на суда дальнего плавания и именовался волонтером. После шестимесячного плавания на судне капитан должен был дать заключение о пригодности волонтера к морской службе. При положительном заключении капитана волонтер утверждался в этом звании. Ему безвозмездно предоставлялось питание и учебные пособия. Волонтер плавал на судах еще два года. С помощью капитана и того помощника, с которым стоял вахту, он изучал морскую практику уставы, мореходную астрономию, навигацию и законодательство. После двухлетнего плавания волонтер экзаменовался и получал звание Штурманского ученика. Ему назначалось жалование от 300 до 500 рублей в год, в зависимости от аттестации. Штурманским учеником он оставался еще не менее двух лет. В течение этого срока штурманский ученик летом плавал на судах, а пять зимних месяцев изучал теоретический курс морских дисциплин на берегу в специальных классах, после чего сдавал экзамен на штурмана дальнего плавания.

Однако такую систему могли себе позволить не все судовладельцы. В печати появляются новые проекты реформы морского образования. В них резко осуждалась практика мореходных классов, а существовавшие прежде Кронштадское и Херсонское мореходные училища закрытого типа признавались нужными и полезными. Большинство авторов сходились во мнении на том, что необходимо восстановить морские учебные заведения закрытого типа со сроком

обучения 5-6 лет.

В 1886 году появился «Проект положения об училищах судоходства и «Проект правил для производства испытаний на звание корабельщика (шкипера) и кормчего (штурмана)». Началось обсуждение предполагаемой реформы морского образования, длившееся несколько лет. Только в 1902 году состоялось утверждение Положения о мореходных учебных заведениях. По этому Положению создавались четыре вида учебных заведений и 8 судоводительских званий, каждое из которых давало право на занятие определенной должности на судне, причем отдельно для паровых и парусных судов.

Самая низкая ступень морского образования — подготовительные мореходные школы с трехлетним сроком обучения. Для поступления в них требовалось только умение читать и писать. Возраст поступающих — от 13 до 17 лет. Судоводительского звания школа не давала. Она только готовила для поступления на курсы мореходных знаний, в мореходные школы или мореходные училища.

Курсы мореходных знаний были двух- и трехгодичные. Они содержались за счет казны и предназначались для обучения уже плававших лиц. Для поступления на них требовался плавательный ценз не менее 24 месяцев и возраст не менее 20 лет.

Мореходные школы готовили судоводителей только для парусных судов. Они содержались за счет общественных средств, государство давало дотацию. Школы также были двух- и трехгодичные. В них принимались юноши не моложе 17 лет, для поступления требовался плавательный ценз не менее 12 месяцев и образование в объеме начального народного училища.

Мореходные училища учреждались двух видов: малого плавания (двухгодичные) и дальнего плавания (четырёхгодичные). Они содержались за счет государства, для поступления в училище надо было совершить двухмесячное пробное плавание и иметь образование в объеме городского училища или подготовительной мореходной школы. Возрастной ценз устанавливался 15 лет.

Начало XX столетия было ознаменовано законом императора Николая II "О судоводителях на мореходных судах торгового флота" и Положением о мореходных учебных заведениях. Согласно этим документам в столице России под патронатом городской думы открылось первое училище дальнего плавания первого разряда, в задачи которого входила теоретическая подготовка "...готовящихся к исполнению обязанностей капитанов и штурманов первого разряда на торговых судах дальнего плавания".

XX век объективно потребовал дальнейшего развития морского образования, и связано это было, прежде всего, с заменой парусных судов пароходами, число которых за 10 лет (с 1895 по 1905 годы) увеличилось почти до 900 единиц. В 1902 году в Одессе было открыто училище торгового мореплавания, на механическом отделении которого (единственном в стране) готовили судовых механиков. Но и это не удовлетворяло потребностей флота, которому уже в 1908 году нужно было 1700 дипломированных специалистов. В июне 1905 года указом Николая II утверждается новое Положение об учебных заведениях для подготовки судовых механиков торгового флота. Это расширило географию морских учебных заведений страны, среди

которых были курсы механиков-практиков, школы судовых механиков 3-го разряда и училища для подготовки судовых механиков 2-го разряда.

С быстрым ростом российского торгового флота (в 1910 году он насчитывал около 950 судов) назрела необходимость изменения законов, которые бы регламентировали подготовку судоводителей и судомехаников. В июне 1914 года министерство торговли и промышленности России вносит на рассмотрение Государственной Думы новый законопроект реформы мореходных и судомеханических учебных заведений. Однако из-за начавшейся Первой мировой войны он не был реализован. С 1917 года начинается новая страница в истории морского образования. 23 января 1918 года председателем Совнаркома был подписан декрет о национализации торгового флота, и осенью того же года проходит реорганизация мореходных и судомеханических училищ.

Осуществляются преобразования в морских учебных заведениях: вводится выборность отдельных должностей, отменяется плата за обучение и наказания за неуспеваемость.

К 1919 году в основном завершается создание новых учебных заведений морского профиля. Морские учебные заведения были реорганизованы в техникумы водных путей сообщения. Подобные техникумы открываются во многих городах страны, в том числе и в Одессе. В них устанавливается четырехлетний срок обучения, и действуют единые правила для средних специальных учебных заведений. В ряде морских портов (Баку, Херсон, Батуми и др.) были открыты рабочие техникумы водного транспорта на базе пяти классов неполной средней школы с пятилетним сроком обучения.

В июле 1924 года по инициативе правительства создается "Совторгфлот" — акционерное общество, на которое возлагается организация и восстановление пароконств, судов, портов и судоремонтных предприятий. Решение этих задач требовало высококвалифицированных кадров, поэтому руководство "Совторгфлота" расширяет учебно-материальную базу учебных заведений. До 1930 года инженеров для морского транспорта готовили Ленинградский институт инженеров путей сообщения, Московский институт инженеров транспорта, Одесский политехнический институт и другие учебные заведения. В июле 1930 года были открыты первые три института инженеров водного транспорта, в том числе и одесский. В 1931 году техникумы водных путей сообщения и рабочие техникумы водного транспорта в Архангельске, Баку, Батуми, Владивостоке, Херсоне, Ленинграде, Одессе, Ростове-на-Дону преобразуются в морские техникумы.

Подготовка специалистов для морского транспорта осуществлялась на нескольких уровнях:

- специалистов со средним специальным образованием готовили морские техникумы;

- специалистов с высшим образованием готовили в Одесском институте водного транспорта и на отдельных факультетах Ленинградского института инженеров водного транспорта; кадры высшего командного состава готовила Академия водного транспорта, созданная в 1936 году по решению СНК СССР.

В 1933-1937 годах страна пополнилась новым флотом общей грузоподъемностью свыше 500 тысяч тонн. В этот период предпринимаются

меры по повышению качества обучения, улучшения руководства вузами, совершенствуются правила приема учащихся.

В 1939 году создается Народный комиссариат морского флота, в который входит 14 пароходств, 51 порт, 27 судоремонтных заводов, 14 строительных и 4 проектные конторы, 2 вуза и 11 морских техникумов.

Начало Великой Отечественной войны прервало мирное развитие морского флота. Война потребовала активного участия транспортного флота в оборонительных операциях, эвакуации населения и промышленных предприятий.

Морской транспорт страны, имевший к началу войны 870 судов общим дедвейтом 2,1 миллиона тонн, подчинил всю свою деятельность военным нуждам.

Что касается учебных заведений, то некоторые из них прекратили работу, другие были эвакуированы. Многие учащиеся и работники учебных заведений ушли на фронт, в частности принимали участие в героической обороне Одессы. Немалый их вклад в то, что родная Одесса стала городом-героем. Моряки, портовики, судоремонтники показали яркие примеры мужества и героизма при защите Родины.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Аксютин Л.Р.* От кормчего до капитана.// Морское образование. – 2006. – № 1. – С. 34-37.

2. *Антоненко Г.Я.* Общие основы структурно-содержательного метода в системе обучения. – К., 1988. – 34 с.

3. *Воробьев Ю.А.* Транспортной Академии 5 лет.// Судостроение, 1997. – №7-8. – С 64.

4. *Егоров А.Н.* Украша морська держава.// Зб. статей. – Одеса: Маяк, 2001. – 280 с.

5. *Миусов М.В.* Мировой стандарт морских вузов Украины.// Бизнес марин. – 2004. – № 1.

6. Одесская Национальная Морская Академия. 1944-2004. строки истории. Документы. Архивы. (К 60-летию ОНМА). – Одесса: Астпропринт, 2004.

Подано до редакції 01.12.06

РЕЗЮМЕ

Стаття присвячена історії розвитку морської освіти України та Чорноморського регіону.

SUMMARY

This article is devoted to the history of developing marine education in Ukraine and at the Black Sea Region.