

Частное общеобразовательное учреждение
«Лицей №36 Открытого акционерного общества
«Российские железные дороги»

**«ДЕЛО НЕОТЛОЖНОЕ И БОЛЬШОЙ ВАЖНОСТИ...
(У ИСТОКОВ СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ)»**



Автор: Остапчук Надежда,
Ученица 11 класса
Лицей № 36 ОАО «РЖД»
Руководитель:
Томилова Татьяна Павловна,
Лицей № 36 ОАО «РЖД»

г. Иркутск, 2013

Цель работы: создание экспозиции музея по теме работы.

Задачи работы:

Сбор и анализ материала по истории возникновения среднего профессионального железнодорожного образования:

1. В России
2. в Иркутске

Структура работы:

№ п/п	Наименование	Стр.
1.	Введение.	2
2.	Основная часть. «Дело неотложное и большой важности...» Причины основания среднего железнодорожного профессионального образования. Кто стоял у истоков. Основание средних училищ. Программа училищ. Основание средних училищ в Сибири и г. Иркутске.	3 - 9
3.	Заключение.	10
4.	Список источников и литературы.	10
5.	Приложение.	11 - 13

Введение.

Истоки создания учебных заведений на железнодорожном транспорте для подготовки профессиональных кадров восходят к началу XX века. В России появляются элементы нового строя – капитализма. Увеличивается товарный обмен между регионами, появляется всероссийский рынок. Эти процессы влияли на развитие путей сообщения. Принимаются меры по улучшению состояния дорог.

В 1809 году по инициативе М.М. Сперанского и Н.П. Румянцева издан Манифест об учреждении Главного управления водными и сухопутными сообщениями (через год ГУПС). В 1809 же году в Петербурге учреждён Институт инженеров путей сообщения. Это было первое в России высшее транспортное учебное заведение. Он готовил инженеров путей сообщения.

Сначала в России были только водные и сухопутные тракты. В середине XIX века в России начинается появляться сеть железных дорог. В 1891 году – началось строительство Транссибирской железной дороги. Институт не готовил младших железнодорожных служащих. А новые железные дороги нуждались в машинистах и работниках других специальностей. Нужны были особые образовательные учреждения, которые готовили бы таких специалистов

«Дело неотложное и большой важности...».

В 1895 году только что назначенный министр путей сообщения М.И. Хилков в своем Всеподданнейшем докладе императору Николаю II писал: «Озабочиваясь образованием контингента лиц, надлежащим образом подготовленных для замещения второстепенных технических должностей на сооружаемой ныне Сибирской железной дороге, Министерство путей сообщения с осени прошлого 1894 года приступило к открытию для означенной дороги технических железнодорожных училищ установленного Положением 1886 года типа.¹

В 1897 году был учреждён благотворительный капитал им. Императора Александра III – более 100 тыс руб. Проценты с этого капитала предназначались для выдачи стипендий учащимся в училищах, в виде пособий для уплаты за помещение и содержание в общежитиях. С разрешения министра путей сообщения на частные пожертвования учреждались стипендии имени различных лиц, частично на пособия для взноса платы за обучение бедных воспитанников училищ. В большинстве училищ ежедневно проводились гимнастические упражнения: летом – на дворе, зимой и в плохую погоду – в зале.

Много для быстрого развития школьного строительства на дороге сделал лично управляющий делами Комитета Сибирской железной дороги А.Н. Куломзин. Он организовал пожертвования меценатов по России. А.Н. Куломзин лично посещал и

¹ Томилова Т.П. Начало среднего профессионального образования на железных дорогах.// Культура. Наука. Образование.. - 2011, № 2. – С. 65-77.

осматривал вновь построенные школы и давал указания по дальнейшему их устройству. Отношение высокопоставленных лиц к делу школьного строительства стало примером и для служащих дороги, они личными посильными средствами стали создавать и поддерживать на линии школы для обучения своих детей. Кроме этого, при Управлении дороги был организован особый Строительный Комитет, занимавшийся специально вопросами строительства.

«Техническое образование в Сибири, - замечал он позже, анализируя положение дел в деле народного образования Сибири «непосредственно связано с успехом постройки и эксплуатации Сибирской железной дороги», с развитием местной промышленности.

«На все места, требующие технических назначений - дорожных мастеров, машинистов, мастеровых железнодорожных мастерских придется больше материальных затрат, выписывая людей за тысячи верст из России. Поэтому учреждение технических училищ для нужд железнодорожной эксплуатации должно быть признано делом неотложным и большой важности.

Во всей Сибири – один вуз – Томский университет. ... Так, что все, кроме медиков, лица с высшим образованием как техническим, так и не техническим, служащие на железной дороге по необходимости должны быть людьми пришлыми, обучавшимися в Европейской России.

Эти лица выписываются на Сибирскую железную дорогу за усиленное содержание, с назначением значительных подъемных и прогонных денег. Семейные люди спешат вернуться в Европейскую Россию, так как условия не дают возможности детям дать хорошее образование».²

Эксплуатация более семи тысяч километров железной дороги требует большого количества грамотных и образованных людей. Местные учебные заведения дать их не в состоянии. А.Н Куломзин замечал, что «желательно, чтобы весь нижний железнодорожный персонал был грамотным и набирался из местных жителей. Необходимо, чтобы служащие из местных жителей, имели средний образовательный ценз, могли бы занимать высшие по

² Положение народного образования в районе Сибирской железной дороги. Записка, составленная Канцелярией Комитета министров. Спб, 1900. - Л.138.

² Положение народного образования в районе Сибирской железной дороги. Записка, составленная Канцелярией Комитета министров. Спб, 1900. - Л.138.

должности по железнодорожной службе места, которые не требуют специальных тех знаний».³

Газета «Восточное обозрение» сообщала: «Открытая 23 марта (1897 г.) в Глазковском предместье иркутская воскресная школа для железнодорожных рабочих, хотя и в скромных пока размерах, проявляет свою просветительскую деятельность... число учащихся может быть, конечно, много больше имеющегося в настоящее время, и увеличение состава учащихся есть, без сомнения только вопрос времени. С открытием больших работ и наплывом рабочего люда школа будет многолюднее и шире разовьёт свое просветительское дело».⁴

Со строительством железной дороги и продвижением её далее на восток всё более ощущалась нехватка грамотных образованных специалистов среднего звена: механиков, техников, мастеров. Газета «Сибирь писала: «...дело постройки, рассчитанное на несколько лет, требует систематичности, ознакомления с местными условиями и ходом работ. Во многих случаях на изыскания и постройку попадали люди, ... не имеющие никакого строительного опыта. Среди начальников дистанций много молодых инженеров, только что покинувших школьную скамью и не приобретших ещё не только строительного, но даже простого житейского опыта и умение разбираться в сложном деле».⁵

Государственный Совет, упорядочивая работу различных существующих железнодорожных курсов издал Указ от 6 мая 1902 года о создании при крупных железнодорожных мастерских вечерних технических классов (курсов) для взрослых служащих, мастеровых рабочих, учеников мастеровых.

1 ноября 1902 года на заседании Комитета ЗБЖД было принято решение о создании в Иркутске и Чите особых ремесленно-технических курсов для взрослых служащих Забайкальской железной дороги. «Открытие этих классов вызывается невозможностью пополнять из местного населения кадры второстепенных служащих Забайкальской дороги и имеет целью приготовить теоретически и практически дорожных мастеров, артельных старост, машинистов водокачек, помощников поездных машинистов и других служащих железной дороги».⁶

³ Положение народного образования в районе Сибирской железной дороги. Записка, составленная Канцелярией Комитета министров. Спб, 1900. - Л.138.

⁴ Восточное обозрение. – 1897. - № 45, 13 апреля.

⁵ Сибирь. - 1898. - №10. – С. 3.

⁶ Сборник распоряжений по службе движения в период с 16.07.1900 г по 1.01. 1907 года. Иркутск, 1907. – № 2610.

В 1906 году в технических классах обучалось 252 ученика, из них окончило курс около 83% учащихся.

7 февраля 1906 года был опубликован приказ Министра путей сообщения Немешаева № 16: «В числе намеченных в приказе моем от 14 ноября минувшего года мероприятий к улучшению быта служащих на железных дорогах было указано на необходимость удовлетворения просветительных нужд железнодорожных служащих, в особенности младших.

Среди задач, предстоящих нашему ведомству в указанном направлении, первенствующее значение принадлежит, несомненно, широкому развитию школьного дела; условия расселения железнодорожного персонала по всему протяжению линий, часто, при том, пролегающих по малонаселённым местностям, создают особенные затруднения удовлетворению потребности этого персонала в воспитании детей, и потому полное удовлетворение этой нужды вызовет значительные расходы; однако, расходы эти, по мнению моему, оправдываются даже с чисто хозяйственной точки зрения, так как затруднение в воспитании детей служит ныне одним из серьёзных препятствий к удовлетворительному укомплектованию личного состава на железных дорогах.

Ныне мною изысканы соответственные средства, предназначенные специально на устройство школ и общежитий для учащихся детей служащих; ассигнованные на сей предмет суммы будут в самом непродолжительном времени распределены по казенным железным дорогам применительно к заявленным потребностям и в соответствии с числом детей школьного возраста, лишённых ныне возможности получить первоначальное образование за отсутствием школ вблизи места жительства их родителей.

Нужды школьного дела на железных дорогах, однако, не исчерпываются недостатком денежных средств; не меньшее значение имеет назревшая потребность в упорядочении настоящей постановки школьного дела в смысле ясного и точного установления прав и обязанностей железнодорожной администрации по отношению к школам, так как действующие ныне правила 25.09. 1898 г., коими Министерство путей сообщения должно руководствоваться ныне в управлении школьным делом, представляют в этом отношении весьма существенные пробелы...».⁷

⁷ Томилова Т.П. Начало среднего профессионального образования на железных дорогах. Культура. Наука. Образование. 2011, № 2. – С. 65-77.

В 1908 году Министерство путей сообщения выработало проект об учреждении училищ для подготовки средних железнодорожных агентов, преимущественно из детей железнодорожных служащих. В октябре 1908 года состоялось утверждение Положения о Московских железнодорожных курсах, а 1 сентября 1909 года состоялось их открытие, и с этого времени курсы начали действовать.⁸

В 1910 году подготовлено открытие ещё двух училищ. Учебный курс для подготовки агентов – трёхгодичный. Далее ученики, окончившие полный курс, поступают на один год на железнодорожную практику по службе движения или по коммерческой части.

Курс преподавания особый:

1. чистописание (скорось, письмо на машине и стенография)
2. первоначальное черчение и рисование
3. коммерческая арифметика
4. коммерческая география
5. железнодорожная сигнализация
6. техническая эксплуатация и правила телеграфной корреспонденции
7. коммерческая эксплуатация и железнодорожное право
8. вагонное хозяйство
9. товароведение
10. администрация, железнодорожное законоведение железнодорожное хозяйство
11. железнодорожная гигиена и первоначальная врачебная помощь
12. бухгалтерия, станционное счетоводство и ведомственная отчетности
13. пение и гимнастика
14. практические занятия: а) телеграфия, сигнализация, телефония, упражнение на весах; б) счетоводство, таксировка грузов, вычисление на счетах, товароведение, экскурсии.

Преподавание иностранных языков на железнодорожных курсах почти не предусматривалось.⁹

⁸ Там же.

⁹ Самообразование. - М., 1910. – С. 414.

Согласно утверждённому Положению о Курсах, администрация должна была организовать своим слушателям практические занятия на железных дорогах страны. Циркуляр Управления железных дорог от 7/10 июля 1909 г за № 17367/140 регулировал правила приёма железными дорогами слушателей Курсов на практические занятия.¹⁰

После трёхгодичного курса обучения в училище ученики выбирают специальность и уезжают с рабочим журналом на двухгодичную практику на железную дорогу. Заполняя в течение двух лет рабочий журнал, работают в мастерских и паровозных депо. Окончив практику с заключением администрации дороги о прохождении практики, отправляется назад, в училище. Особая комиссия в училище даёт учащемуся заключение на право получения аттестата. После сдачи экзаменов ученик получает аттестат и имеет право работать на железной дороге. Получив такое образование и аттестат об образовании, специалист может занимать административные должности. Таким образом, весь курс обучения вместе с практикой занимал пять лет. Обучение регулировалось циркулярным распоряжением МПС № 894/ 5/12/19 от 11.01.16 года. На практике такое серьёзное обучение выдерживали не все учащиеся. Поступало, например, тридцать два человека, а оканчивало восемнадцать – двадцать шесть человек.¹¹

В 1910 году иркутяне ставят вопрос об открытии технического железнодорожного училища в Иркутске: «...не мешало бы сделать сбор по подписке на постройку Технического училища - с мира по нитке - и нашим детям не пришлось бы ездить в Красноярск и Омск для поступления в техническое училище, откуда часто возвращаются обратно, не имея возможности поступить, вследствие громадного наплыва желающих иметь техническое образование».¹²

1 февраля 1910 года Управление Забайкальской железной дороги принимает постановление об открытии в Иркутске технического железнодорожного училища, так как дорога имеет «...особую нужду в теоретически подготовленных техниках низшего разряда: дорожных мастеров, артельных старост, машинистов, телеграфистов и других; что Иркутск – наиболее населённый город Восточной Сибири. За ним остаётся преимущество в отношении благоустройства и дешевизны жизни, и в отношении культурно-просветительном он представляет собою средоточие всего обширного края. Это пункт, где находится Управление дороги, учебно-демонстрационные мастерские Иркутского депо и

¹⁰ Томилова Т.П. Начало среднего профессионального образования на железных дорогах. Культура. Наука. Образование. 2011, № 2. – С. 65-77.

¹¹ Иркутская жизнь. - 1916, 24.12. - № 323.

¹² Вестник Забайкальской железной дороги. – 1910.

много частных промышленных предприятий, а также тот факт, что здесь находятся многочисленные среднеобразовательные учреждения и специальные школы, классы, педагогические персонал которых можно пригласить в техническое железнодорожное училище».¹³

5 марта 1910 года Учебный отдел МПС заслушал докладную записку – ходатайство об учреждении Иркутского технического железнодорожного училища. Начальник ЗБЖД Ф.И. Кнорринг писал, что железная дорога «как пролегающая по окраине с населением бедным, не только ремесленным образованием и техническими навыками, ни и примитивную культурную грамотностью, особенно нуждается в теоретически подготовленных техниках низшего разряда. Техники приезжают и поступают на службу в такой далёкой окраине только при условии сравнительно высокого вознаграждения и затем остаются здесь до сих пор, пока не появится вакансия даже с низким окладом в Европейской России. Поэтому большая часть таких ответственных областей как паровозные машинисты и его помощник, дорожный мастер и другие замещаются на дорогах практиками, отсутствие технического образования коих нередко сказывается более или менее крупными дефектами на деле» Управление ЗБЖД приводило статистические данные о замещении должностей среднего технического железнодорожного персонала на дороге. Так из 125 дорожных мастеров, работающих на дороге, только 19 человек имело техническое образование. Из 325 руководителей среднего звена – 3 человека имело соответствующее образование, старшие ремонтные рабочие из 1448 – только 22, паровозные машинисты из 217 – только 48, телеграфисты из 50 – 5 человек и т.д.¹⁴ Цифры красноречиво и убедительно говорят о технической бедности персонала и указывают на необходимость скорейших мероприятий.

ⁱ Соседняя Средне-Сибирская железная дорога была поставлена в лучшие условия её эксплуатации. Там уже были открыты училища в Омске, Томске и Красноярске. В Иркутске имеются учреждения, которые могут стать учебными базами. Это мастерские Иркутского депо и мастерские на ст. Иннокентьевской и другие предприятия, где учащиеся могут познакомиться с техникой разнообразного производства. Открытие железнодорожного училища в Иркутске – это мера технического усиления дороги и улучшение быта её служащих. Планировалось открыть училище в Иркутске на 200 учащихся по 35-40 учащихся в классе. При училище Управление просило открыть общежитие.

¹³ ГАИО. Ф. 72 – Оп.1 – Д. 297.

¹⁴ Томилова Т.П. Начало среднего профессионального образования на железных дорогах. Культура. Наука. Образование. 2011, № 2. – С. 65-77.

23 октября 1912 года техническое железнодорожное училище на станции Иркутск было открыто на основании Положения о технических железнодорожных училищах от 7 апреля 1886 года. В училище, с учебным курсом три года и два года железнодорожной практики, принимались учащиеся от 14 до 18 лет, окончившие полный курс двухклассных сельских, городских, уездных училищ.¹⁵

В 1917- 1922 годах на базе бывшего технического железнодорожного училища была открыта профессиональная школа, затем переименованная в школу военных техников.

Технические железнодорожные училища, предназначенные для подготовки техников, свою задачу выполняли, и очень успешно.

В 1915 году в ведении МПС состояло 42 училища, которые готовили специалистов железнодорожной службы. Министерство путей сообщения в начале XX века осуществляло поступательное и прогрессивное движение по пути решения социальных проблем железнодорожников.

Заключение.

В результате исследовательской работы я узнала много нового для себя, участвовала в создании музея лица по теме «История образования на железной дороге». Собран материал для продолжения экспозиции. Создана презентация.

Список источников и литературы:

1. ГАИО. Ф. 72 – Оп.1 – Д. 297.
2. Положение народного образования в районе Сибирской железной дороги. Записка, составленная Канцелярией Комитета министров. Спб, 1900. - Л.138.
3. Восточное обозрение. – 1897. - № 45, 13 апреля.
4. Сборник распоряжений по службе движения в период с 16.07.1900 г по 1.01. 1907 года. Иркутск, 1907. – № 2610
5. Сибирь. - 1898. - №10. – С. 3.

¹⁵ Вёрсты большого пути. От вечерних технических классов до Сибирского гос. Колледжа строительства и предпринимательства.1902-2002. – Иркутск, Отгиск, 2002. – С. 6.

-
6. Иркутская жизнь. - 1916, 24.12. - № 323.
 7. Самообразование. - М., 1910. – С. 414.
 8. Вестник Забайкальской железной дороги. – 1910.
 9. Томилова Т.П. Начало среднего профессионального образования на железных дорогах. Культура. Наука. Образование. 2011, № 2. – С. 65-77.
 10. Вёрсты большого пути. От вечерних технических классов до Сибирского гос. Колледжа строительства и предпринимательства.1902-2002. – Иркутск, Оттиск, 2002. – С. 6.