

6. Сухомлин В. А. Принципы построения ИТ-образования / В. А. Сухомлин // Открытые системы. 2005. № 9. С. 34–36.

7. Тарасюк О. В. К вопросу о педагогическом проектировании / О. В. Тарасюк // Профессиональная педагогика: категории, понятия, дефиниции: сборник научных трудов. Екатеринбург: Изд-во Рос. гос. проф.-пед. ун-та, 2003. Вып. 1. С. 142–162.

8. Тарасюк О. В. Технология обучения как объект дидактического проектирования / О. В. Тарасюк // Профессиональная педагогика: категории, понятия, дефиниции: сборник научных трудов. Екатеринбург: Изд-во Рос. гос. проф.-пед. ун-та, 2004. Вып. 2. С. 113–132.

9. Экономическая информатика: введение в экономический анализ информационных систем: учебник / М. И. Лугачев [и др.]. Москва: ИНФРА-М, 2005.

С. Ю. Мосягина

ПОДГОТОВКА КАДРОВ ДЛЯ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ В УЧРЕЖДЕНИЯХ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ (на примере Олонецкой губернии дореволюционного периода)

В дореволюционный период на Европейском Севере России в связи с развитием социально-экономических отношений, торговли и промыслов возникла потребность в организации профессиональных учебных заведений, занимающихся подготовкой кадров для морской отрасли.

В рамках данной статьи предпринята попытка рассмотреть вопросы организации профессионального образования в Олонецкой губернии (Республика Карелия) на примере шкиперских курсов и низшего технического училища.

В феврале 1842 г. в поселке Кемь «в виде испытания на 6 лет» были открыты шкиперские курсы на основании Положения о шкиперских курсах от 31 октября 1841 г. для подготовки специалистов по морскому судовождению. При рассмотрении этого проекта в морском ведомстве вице-адмиралы И. Ф. Крузенштерн и М. Ф. Рейнеке признали целесообразным учреждение шкиперских школ с двухгодичным курсом, «...в которых, как специальных, преподавались бы только науки, относящиеся к мореплаванию и судостро-

ению, но чтобы в школы принимались молодые люди, окончившие курсы уездного училища» [1]. Целью создания курсов являлось и ознакомление слушателей с корабельной архитектурой и вооружением судов для устранения аварий и правильной постройки судов, а также для улучшения такелажа.

Министерство финансов, в ведении которого находились шкиперские курсы, выделило средства на организацию профессионального обучения в данных учебных заведениях из сбора за грамоты на почетное гражданство. Кемские курсы получили 1800 р.

Данное учебное заведение пользовалось популярностью среди местного населения, о чем свидетельствует рост численности обучаемых. К 1860 г. число курсантов выросло до 60 [1]. В этом же году на курсы стали принимать, кроме зачисленных на казенный счет, «вольноприходящих из всех званий и всякого возраста без всякой платы» [8], а с 1873 г. вместо содержания в учебном заведении бедным воспитанникам, отличившимся успехами в занятиях, выдавалась стипендия в размере 6 р. в месяц.

Процесс обучения был рассчитан на два зимних периода (теоретическое обучение с 15 октября до 15 марта) и летнюю практику на частных или казенных судах. Положением о мореходных классах 1867 г., которым должны были руководствоваться и шкиперские курсы, была утверждена программа преподавания, согласно которой все учащиеся делились на два класса: начальный и окончательный. Изучались следующие предметы: арифметика, геометрия, тригонометрия, навигация, паровая механика, морская практика и такелажная работа. Также учащихся знакомили с правилами оказания медицинской помощи в случае заболевания людей и с мерами по спасению утопающих и возвращению их к жизни.

По окончании практики учащиеся получали аттестат. Примером такого документа может служить аттестат, находящийся в Национальном архиве Республики Карелия, выданный «...ученику Кемского шкиперского учебного курса Михаилу Михайлову Ракитину, в том, что он совершал плавание от Норвегии Вардо до города Архангельска на мореходном судне яхта “Любовь”, принадлежащему кемскому судовладельцу Ивану Ремягину, поведения был хорошего и судовые работы исполнял добросовестно, вел шканечный журнал» [2]. Аттестат удостоверен подписью владельца судна с приложением именной печати.

Первоначально специализацией выпускников являлось каботажное плавание, впоследствии, с 1876 г., в процесс подготовки было введено изуче-

ние иностранных языков – английского и норвежского, а курс читаемых предметов расширился до пределов программы, соответствующей подготовке штурманов и шкиперов дальнего плавания. Выпускники Кемских шкиперских курсов сдавали экзамен на звание штурмана каботажного плавания в Архангельской портовой комиссии.

По окончании курсов выпускники «держали испытание» по следующим предметам: география, навигация, мореходная астрономия, корабельная архитектура и мореходная практика. Выпускники курсов освобождались от рекрутской повинности, с января 1863 г. им были даны некоторые права, сходные с правами выпускников училищ мореходного плавания. Разрешалось, в частности, допускать к экзамену на звание штурманского помощника после четырех лет плаваний в Норвегию, а через четыре года плаваний штурманским помощником – к экзаменам на звание штурмана. Получив звание штурманского помощника, выпускники шкиперских курсов освобождались от подушного налога и снабжались бессрочными паспортами. Данная привилегия была очень важной для российских моряков в исследуемый период.

С 70-х гг. XIX в. экипажи рыболовных и торговых судов уже комплектовались русскими мореходами, а число иностранных подданных на судах с каждым годом уменьшалось. Архивные источники свидетельствуют: «...в 1869 году – 89 иностранцев, в 1875 – 19» [2]. Согласно данным за 1877 г., впервые было отмечено: «Все команды судов состоят из русских подданных – шкиперов и штурманов, а также матросов из мещан и крестьян, изучавших мореплавание с детства» [2].

Обучением будущих шкиперов занимались заведующий, законоучитель, преподаватели математики, навигации, мореходной астрономии, географии, паровой механики, вооружения судов и такелажных работ, русского языка, английского языка. К испытаниям для получения свидетельства на право преподавания в мореходных учебных заведениях допускались лица не моложе 21 года. От лиц, экзаменуемых на звание преподавателя предметов морской специальности, требовался общеобразовательный ценз в объеме курса приготовительной мореходной школы или городского училища. С 1881 г. преподаватели курсов были уравниены в правах с учителями средних учебных заведений, находящихся в ведении Министерства народного просвещения.

Первоначально курсы состояли в морском ведомстве, затем находились в ведении Министерства финансов до передачи их в 1881 г. Мини-

стерству народного просвещения, а с 1 января 1898 г. были вновь переданы в ведение Министерства финансов. В 1903 г. Кемские шкиперские курсы были преобразованы в Кемскую мореходную школу.

В исследуемый период данные учебные заведения внесли значительный вклад в развитие морской отрасли на Европейском Севере России, способствовали укреплению позиций российского торгового и промыслового флотов. Деятельность шкиперских курсов является примером сотрудничества государственных органов, общественных организаций, заинтересованных частных лиц, практических работников системы профессионального образования, предпринимателей России в конце XIX – начале XX в.

Таким образом, деятельность шкиперских курсов способствовала укомплектованию флота, как промыслового, так и торгового, профессиональными кадрами.

В исследуемый период на территории Олонецкой губернии функционировали и другие учебные заведения, занимающиеся подготовкой кадров для морской отрасли. Так, в начале XX в. для обслуживания нужд местного населения и Олонецкого пароходства было открыто Петрозаводское низшее техническое училище судовых машинистов, директором которого был назначен представитель пароходства Ефим Аверкиевич Кривошеев. Программа обучения была составлена в соответствии с § 32 Устава ремесленных учебных заведений, утвержденного Министерством народного просвещения 27 сентября 1889 г.

Архивные данные свидетельствуют о том, что выпускники получали аттестат: «Дан сей от Педагогического совета сыну петрозаводского мещанина... православного вероисповедания, родившемуся в г. Петрозаводске в том, что он успешно окончил полный курс учения в Петрозаводском низшем техническом училище по слесарному отделению и при (отличном, хорошем или удовлетворительном) поведении оказал успехи: по Закону Божию, русскому языку, арифметике, геометрии, по общим понятиям из физики, технологии металлов, рисованию, черчению, технической геометрии, чистописанию, по слесарно-токарному ремеслу и удостоен звания подмастерья ремесленного училища» [3].

На Севере России (в Архангельской, Олонецкой губерниях) развивались промышленность, торговля. В начале XX в. северные губернии стали утрачивать статус отсталых территорий. Так, например, в Петрозаводске появились моторные суда. Поэтому наряду с потребностью в машинистах, подготовлен-

ных к управлению паровыми двигателями, возникла «надобность в машинистах для моторных двигателей» [4]. В докладе Петрозаводской уездной земской управы Министерству внутренних дел от 29 октября 1916 г. № 354 об открытии курсов по мотороведению при Петрозаводском низшем техническом училище судовых машинистов говорилось следующее: «Если в настоящее время во многих местах имеется моторное движение, то с окончанием постройки железной дороги на Мурмане моторное движение еще больше распространится, как служащее облегчением доступа к разработке местных природных богатств. Отсутствие на месте лиц, знакомых с конструкцией моторных двигателей, вынуждает владельцев моторных судов прибегать к услугам самоучек и даже простых рабочих, совершенно не умеющих обращаться с подобного рода судами, благодаря чему, суда эти скоро изнашиваются и приходят в совершенную негодность. Ремонт их за отсутствием специальных мастеров не предоставляется возможным» [6].

Уездная управа считала необходимым поставить вопрос о введении в курс Петрозаводского низшего технического училища обучения моторному делу. Для подготовки моторных машинистов ходатайствовали перед губернским земством о введении в курс училища изучения конструкций моторных судов и ознакомления с двигателями внутреннего сгорания и об открытии в училище вечерних курсов по мотороведению, при этом просили ограничиться организацией дополнительных практических занятий учеников по уходу за двигателями и управлению ими, пользуясь для этого автомобилями частных лиц, а с открытием навигации — моторными лодками. Для руководства занятиями признавалось необходимым в помощь педагогическому персоналу пригласить особого практика — монтера с вознаграждением до 1800 р. в год с 1 июля 1917 г.

Показателен тот факт, что учащиеся, находившиеся на практике, выполняли заказ для мастерских на изготовление мелких деталей (арматура котла, пробки, краны и т. п.), что являлось, с одной стороны, значительной помощью в деле государственной обороны, а с другой — давало нужную практику воспитанникам. С этой целью в училище было командировано «сведущее лицо», от которого получали все необходимые для приема заказа сведения. В архивных источниках есть пример такого заказа: «...изготовить фланцы водопроводных труб согласно прилагаемого при сем шаблона больших — 6, малых — 24, изготовление моделей для брадспойта из чугуна, кронциркулей — 20, нутромеров — 20, рейсмасов — 20, метчиков — 45, комплектов плашек шабло-

нов для измерения расстояния между колесами – 5, моделей колосника паровозов для угольного отопления, чугунного подшипника 6 штук» [5].

К уровню образования преподавателей училища предъявлялись довольно высокие требования. Так, инспектор инженер-технолог Ершов Михаил Петрович закончил Санкт-Петербургский технологический институт, а титулярный советник Владимир Иванович Елецкий, преподаватель русского языка, – Санкт-Петербургский учительский институт. Педагогический коллектив училища заботился об улучшении питания учащихся, так как от этого зависело не только их здоровье, но и «...настроение, восприимчивость, психическое равновесие и, следовательно, успешность достижения учебно-воспитательных целей» [7]. Педагоги считали, что в сложный для России период (1914–1917) необходимо принять все меры для облегчения положения учащихся: помогать им в поиске квартир, устраивать общежития, оказывать материальную помощь.

Газета «Правительственный вестник» в № 212 от 17 октября 1916 г. напечатала обращение товарища министра народного просвещения А. Рачинского к попечителям учебных округов, общественности, частным лицам, в котором говорилось, что очень важно «...для облегчения снабжения платьем, обувью, книгами, учебными пособиями, другими необходимыми предметами, организовать коллективные закупки, обратиться за помощью к родительским комитетам, попечительным советам, собраниям начальников учебных заведений, объединить усилия для совместной деятельности в данном направлении» [7].

В соответствии с этим директор училища обращался в Петрозаводский городской продовольственный комитет с просьбой об отпуске одного пуда в неделю мяса из городской лавки для воспитанников общежития технического училища. В его служебной записке начальнику Олонецкого правления земледелия и государственных имуществ содержалась просьба «...отпустить взаимнообразно из запасов Продовольственного Комитета при... управлении 1 мешок сахара рафинаду для общежития... училища» [6]. В архиве сохранилось ходатайство об отпуске из запасов Управления Кемской железной дороги мяса в количестве 5 пудов 10 фунтов в неделю на 60 чел. из расчета по ½ фунта на человека в день для воспитанников, живущих в общежитии, и для мастеров и рабочих мастерских училища. «...Означенные лица работают на государственную оборону, исполняя заказы, даваемые учащимся Кемской железной дорогой. Добыть мяса в г. Петрозаводске в большинстве случаев совершенно невозможно. Пло-

хое же питание лиц, обслуживающих мастерские, сказывается на производительности их работ» [5].

Таким образом, изучение архивных источников позволяет сделать следующие выводы:

1) обучение учащихся в учреждениях профессионального образования в Олонецкой губернии имело практико-ориентированный характер;

2) в организации учебных заведений и их деятельности принимал активное участие не только преподавательский состав, но и общественные организации, предприятия;

3) учебные заведения выполняли социальный заказ, были ориентированы на нужды региона;

4) преподавательский состав учебных заведений занимался не только обучением, передачей знаний, формированием умений и навыков, но и воспитывал учащихся, уделяя внимание их поведению, дисциплинированности;

5) подготовка кадров для морской отрасли способствовала развитию не только торговли, промышленности Европейского Севера России, но и региона в целом.

Библиографический список

1. НАРК. Ф. 398. Оп. 1. Д. 1/1. Л. 40.
2. НАРК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 6/10. Л. 1 об.
3. НАРК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 6/13. Л. 1 об.
4. НАРК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 16/17. Л. 2.
5. НАРК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 22/14. Л. 2.
6. НАРК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 22/16. Л. 2.
7. НАРК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 22/19. Л. 4.
8. НАРК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 22/19. Л. 7.

Н. А. Бологова

РОЛЬ РЕФЛЕКСИИ В ИННОВАЦИОННОМ РАЗВИТИИ ОБРАЗОВАНИЯ

Широкомасштабные социально-экономические и политические реформы, проводимые в нашей стране, развитие инновационных процессов кардинальным образом меняют смысл и содержание управленческой деятель-