

УДК 94(47).08:[656.612+37]

DOI: 10.37482/2687-1505-V252

*ХРОМЦОВА Татьяна Валерьевна, аспирант
кафедры отечественной истории Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова. Автор 5 научных публикаций**
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7261-1324>

ПОДГОТОВКА КОМАНДНЫХ КАДРОВ ДЛЯ МОРСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX века (на материалах Архангельской губернии)

Статья посвящена созданию и деятельности в Архангельской губернии мореходных учебных заведений, готовивших специалистов для торгового флота. В XIX веке в России еще отсутствовала единая система обучения профессиональных судоводителей для морского торгового флота. Их подготовку в середине столетия осуществляли 6 навигационных школ, возможностей которых было недостаточно. Поэтому правительство утвердило ряд документов, которые заложили основу для открытия в стране большого числа мореходных классов и организации работы государственных испытательных комиссий, принимавших экзамены на судоводительские звания. Выгодное географическое положение Архангельской губернии, заинтересованность центральных и местных властей в подготовке судоводителей для нужд торгового мореплавания позволили открыть в регионе ряд навигационных школ, готовивших специалистов для северного мореходства. В статье исследуется процесс реализации правительственных инициатив на примере работы в губернии шкиперских курсов и мореходных классов. Значительное внимание уделено законодательному обеспечению функционирования мореходных учебных заведений, проанализированы правительственные документы, регламентировавшие их деятельность. Показан процесс создания навигационных школ, их финансирования, повседневной деятельности, организации учебного процесса. Немало внимания в публикации уделено трудностям, с которыми сталкивались в своей работе мореходные классы. Выделенные проблемы, характерные для большинства навигационных учебных заведений в стране, свидетельствовали о том, что вопрос развития мореходного образования нуждался в пристальном внимании властей и дальнейшей серьезной доработке. Несмотря на трудности, в мореходных учебных заведениях губернии было подготовлено немалое число командных кадров для нужд северного флота.

Ключевые слова: история мореходного образования, мореходное учебное заведение, шкиперские курсы, мореходный класс, торговый флот, судоводитель, шкипер, штурман.

*Адрес: 163002, г. Архангельск, просп. Ломоносова, д. 2; e-mail: khromtsovat@mail.ru

Для цитирования: Хромцова Т.В. Подготовка командных кадров для морского торгового флота во второй половине XIX века (на материалах Архангельской губернии) // Вестн. Сев. (Арктич.) федер. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2023. Т. 23, № 2. С. 34–46. DOI: 10.37482/2687-1505-V252

Введение

Значение российского морского и речного флота для освоения северной части страны и осуществления торговых коммуникаций с зарубежными государствами издавна было очень велико. Транспортное обеспечение по водным путям и сегодня играет важнейшую роль при исследовании обширных территорий. Реализация Морской доктрины Российской Федерации должна базироваться на качественной подготовке кадров для морского торгового флота. Для современной системы профессионального образования актуальным является исторический опыт успехов и трудностей в обучении специалистов данной области во второй половине XIX века. Цель исследования – раскрыть процесс становления мореходного образования на примере деятельности учебных заведений, готовивших командные кадры для морского торгового флота в Архангельской губернии второй половины XIX века.

Историографию, посвященную изучаемой теме, можно разделить на три группы: дореволюционная, советская и современная. В дореволюционный период данный вопрос рассматривал в своих работах Ю.Д. Филипов, анализировавший состояние отечественного торгового мореплавания [1]. В.В. Виноградов раскрывает порядок профессиональной подготовки судоводителей до 1912 года [2]. Работа Ф.Ф. Шперка была посвящена региональному опыту обучения специалистов на примере деятельности беломорских учебных заведений [3].

В советский период специалисты обращались к исследуемой теме чаще всего в рамках обобщающих работ по истории специального образования или отдельных учебных заведений. В работах А.И. Веселова [4, 5] и Н.Н. Кузьмина [6] отражено место мореходных учебных заведений в формирующейся системе профессионального образования, в них можно найти фактические сведения по истории подготовки капитанов для российского торгового флота и отдельных учебных заведений. В монографии Н.И. Барбашева [7] показано развитие отечественного военно-морского и торгового море-

ходного образования с XVIII по XIX век. В ней рассмотрены вопросы организации процесса обучения, представлена роль известных деятелей образования и науки в развитии молодежи, разобран опыт формирования педагогических кадров. Г.П. Попов и К.М. Бурсин раскрывали региональный аспект подготовки судоводителей на беломорском Севере России [8–10].

В последние десятилетия появились исследования, рассматривающие темы профессионального образования в контексте развития отечественного торгового флота и законодательного обеспечения обучения моряков, некоторые изыскания направлены на изучение повседневной деятельности учебных заведений, роли отдельных личностей или местных сообществ в деле распространения специальных знаний, периодизации развития системы отечественного мореходного образования [11–15]. Расширение тематики работ, посвященных истории подготовки специалистов для морского торгового флота, говорит о возросшем интересе к проблеме, необходимости дальнейшего ее исследования, особенно региональной специфики.

Материалы и методы

Источниками стали: нормативно-правовые документы, в соответствии с которыми осуществлялась деятельность мореходных учебных заведений во второй половине XIX века; издание «Архангельские губернские ведомости», регулярно публиковавшее отчеты о деятельности навигационных школ; архивные документы фондов № 1 (Фонды местных органов государственного управления) Государственного архива Архангельской области (ГААО), № 741 (Отдел промышленных училищ Министерства народного просвещения) и № 95 (Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности) Российского государственного исторического архива (РГИА); а также опубликованные материалы по истории мореходного образования.

В работе применялся историко-системный метод, с помощью которого показано, что мореходное образование являлось частью общенациональной системы образования и отражало

особенности политического и экономического развития страны. Сравнительно-исторический метод позволил выявить сходства и некоторые различия происходивших процессов при рассмотрении ситуации в стране и губернии. С помощью формально-юридического метода рассмотрено законодательное обеспечение функционирования мореходных учебных заведений. Статистический метод применялся при анализе итогов работы мореходных школ.

Результаты

Белое и Баренцево моря издавна являлись районами интенсивного морского промысла и торгового судоходства. История северного мореплавания тесно связана с развитием отечественного торгового флота. Первым на Севере учебным заведением по подготовке судоводителей стала мореходная школа, открытая в 1781 году в г. Холмогоры Архангельской губернии. В 1786 году она была переведена в Архангельск, где функционировала как мореходный класс при Главном народном училище. Учебное заведение просуществовало недолго. В 1804 году класс был закрыт [16, с. 5–7].

Недостаток профессиональных судоводителей не был проблемой для судов каботажного плавания, которые перемещались в бассейне Белого и Баренцева морей. Моряки использовали опыт судовождения, передававшийся из поколения в поколение [10, с. 253]. Трудности создавали дальние морские рейсы. По правилам международного судоходства на каждом судне должен работать хотя бы один дипломированный шкипер или штурман, чтобы обеспечивать безопасность перевозки пассажиров и грузов [7, с. 137]. Для таких рейсов даже в столичном порту трудно было найти опытного отечественного капитана. Судовладельцы обращались к услугам иностранных моряков, запросы которых были чрезмерно велики. Отсутствие отечественных судоводителей заметно тормозило развитие су-

доходства. Поэтому правительство и местные власти стали обращаться к вопросу о создании специальных учебных заведений.

В феврале 1842 года в Архангельске и Кеми были открыты шкиперские учебные курсы с «целью распространения сведений для мореходства необходимых» [17, с. 922] для подготовки шкиперов, штурманов и помощников штурманов торгового флота. Обучение было бесплатным, без ограничений по возрасту и социальному происхождению¹.

Курсы рассчитаны на два зимних срока (начальный и окончательный) и летнюю практику [18, с. 2]. Помимо изучения общеобразовательных и специальных предметов ученики знакомились с постройкой и оснащением судов. На летнее время для практических занятий по мореплаванию нанималось парусное судно².

Выпускники курсов, «сделавшие четыре морских кампании» к берегам Норвегии, допускались к экзамену на звание штурманского помощника. После четырех лет службы на купеческих судах в этой должности они могли сдать экзамен на звание штурмана. С 1863 года справившиеся с испытанием получали бессрочные паспорта и освобождались от подушного оклада [19, с. 66]. Теперь судовладельцы могли нанимать на суда русских моряков, не опасаясь окончания срока действия их паспортов и отправки работников на родину.

Правительство было заинтересовано в подготовке судоводителей для торгового мореплавания, поэтому учебные заведения на протяжении всего срока работы пользовались государственной поддержкой. На содержание курсов Министерство финансов выделяло по 2,7–3,8 тыс. р. ежегодно³ [19, с. 66]. С 1842 по 1874 год на содержание архангельских и кемских шкиперских курсов из государственного бюджета было выделено почти 180 тыс. р. За этот период в учебных заведениях завершили

¹РГИА. Ф. 741. Оп. 1. Д. 173. Л. 46.

²Там же.

³Там же.

обучение 164 человека [18, с. 3]. Из них впоследствии выдержали испытания на звание шкипера дальнего плавания 6 выпускников, на звание штурмана дальнего плавания и шкипера каботажного плавания – 36 выпускников, на звание помощника штурмана дальнего плавания – 104 выпускника⁴.

К середине XIX века в Российской империи судоводителей на мореходные суда торгового флота готовили 6 учебных заведений: Архангельские и Кемские шкиперские учебные курсы, Кронштадтская рота торгового мореплавания, училище торгового мореплавания в Херсоне, навигационный курс Либавской прогимназии и училище торгового мореплавания в Риге [1, с. 31]. Такого количества мореходных школ было недостаточно для всей страны. Итоги Крымской войны 1853–1856 годов показали общую отсталость страны по сравнению с государствами Европы, в т. ч. и в области торгового флота.

В правительственных кругах назрел вопрос о необходимости реформы морского образования. «Комитет для развития торгового флота», созданный в 1856 году, сделал вывод, что одной из причин, препятствовавших развитию отрасли, стал недостаток квалифицированных судоводителей. Организованная в 1864 году «Комиссия для принятия мер к преобразованию существующих учебных заведений торгового мореплавания» предложила открыть по всей стране сеть навигационных школ, в которых жители прибрежных территорий могли бы бесплатно получать необходимые знания по мореходному делу [2, с. 15–16]. Комиссия разработала законодательную базу для внедрения реформы мореходного образования. 27 июня 1867 года император Александр II утвердил «Положение о мореходных классах» и мнение Государственного совета «О преобразовании учебных заведений по части торгового мореплавания» [20, 1048–1051], а также «Правила о порядке признания шкиперов и штурманов в сих званиях», «Правила для произ-

водства испытаний на звание шкипера и штурмана»⁵ [21, с. 1054].

С этого времени управлять мореходным судном можно было, сдав экзамен государственной испытательной комиссии и получив диплом судоводителя. Исключением стали лишь те шкиперы и штурманы, которые до 27 июня 1867 года уже управляли морскими судами. Необходимые изменения были внесены в «Устав торговый» (статья 853) [21, с. 1054]. Предусматривались увеличение количества мореходных учебных заведений, доступ к обучению желающих всех сословий и возрастов [20, с. 1049]. Городским, купеческим и иным обществам было разрешено учреждать в приморских населенных пунктах мореходные классы, готовившие выпускников к сдаче квалификационных экзаменов на установленные «Положением о мореходных классах» звания шкипера или штурмана [20, с. 1049–1050]. Таким образом, обучение в мореходных классах еще не давало выпускникам права занимать судоводительские должности, но облегчало им подготовку к сдаче государственных экзаменов на мореходные звания [22, с. 173].

Экзамены проводились по программам, подготовленным для трех судоводительских званий: 1) штурман каботажного плавания; 2) шкипер каботажного плавания и штурман дальнего плавания; 3) шкипер дальнего плавания. В соответствии с этими званиями мореходные классы делились на разряды [20, с. 1050]. Программы экзаменов Министерство финансов утвердило 2 ноября 1867 года. Объем преподавания в классе первого (низшего) разряда соответствовал программе испытаний на звание штурмана каботажного плавания, второго – программе на звание шкипера каботажного и штурмана дальнего плавания, третьего (высшего) разряда – на звание шкипера дальнего плавания [22, с. 172].

В крупных портовых городах создавались экзаменационные комиссии, состав которых

⁴РГИА. Ф. 95. Оп. 19. Д. 5. Л. 125 об.

⁵РГИА. Ф. 741. Оп. 1. Д. 173. Л. 49–51.

утверждался губернатором или начальником края. В подобную комиссию входили начальники учебных заведений, педагоги, действующие шкиперы, морские офицеры, представители судовладельцев, купечества и члены попечительских комитетов [23, с. 574]. Диплом могли получить лица не моложе 21 года, имеющие соответствующий опыт работы в море: для штурмана каботажного плавания – не менее 16 месяцев плавания, для шкипера каботажного и штурмана дальнего плавания – не менее 24 месяцев и для шкипера дальнего плавания – 36 месяцев. Сдавшие экзамен и получившие диплом шкиперы и штурманы обеспечивались бессрочным паспортом, освобождались от подушного обложения и рекрутской повинности на весь период службы на торговых судах [23, с. 574–575].

После утверждения правительственных документов о реформе мореходного образования продолжили свою работу Архангельские, Кемские шкиперские учебные курсы и навигационный курс Либавской прогимназии. Херсонское училище торгового мореплавания было закрыто. Кронштадтская рота торгового мореплавания хотя и оставлена без изменений, но для нее был определен срок завершения деятельности [20, с. 1049].

В дополнение к работающим с 1842 года Архангельским и Кемским шкиперским учебным курсам в губернии открылись четыре мореходных класса для подготовки шкиперов и штурманов каботажного плавания: в с. Сумской посад Кемского уезда (1871), с. Патракевка Архангельского уезда (1874), с. Кушерека (1874) и г. Онега Онежского уезда (1876). Таким образом, в Архангельской губернии во второй половине века работали уже 6 мореходных учебных заведений⁶.

Создаваемые мореходные классы находились под управлением Министерства финан-

сов, а по учебной части подчинялись Министерству народного просвещения. Выбранный из среды местного населения комитет должен был ежегодно представлять губернатору отчет о числе учащихся и выпускников, далее последний информировал Министерство финансов о ходе обучения [24, с. 2].

Из государственного бюджета на содержание каждого учебного заведения в соответствии с «Положением о мореходных классах» выделялось от 500 до 1000 рублей ежегодно [20, с. 1049]. Местные крестьяне и судовладельцы должны были найти помещение для занятий и собрать денежные средства на текущие нужды. Размер этой суммы не превышал обычно 170–200 рублей в год⁷ [10, с. 6].

Обучаться принимали юношей из прибрежных населенных пунктов, подавших следующие документы: удостоверение личности, свидетельства об умении читать и писать и о сроке плавания на морских судах [20, с. 1049]. Бесплатное обучение, освобождение от воинской повинности и отсутствие необходимости ехать далеко в город обуславливали интерес молодых людей к мореходным классам⁸. Конкретного срока окончания обучения не было, оно считалось завершенным, когда слушатель осваивал всю программу [22, с. 173].

Занимались в зимние месяцы, после окончания навигации [24, с. 2]. Изучали математику, географию, лоцию, теорию и практику кораблестроения. Уровень грамотности учеников нередко был таков, что преподавателю приходилось начинать обучение не с морского дела, а с русского языка. Практические занятия заключались в такелажной работе, шитье парусов, управлении судном в море под парусами и на якоре [25, с. 3].

Финансирование мореходных классов было недостаточным, поэтому больше одного сотрудника в штате учебные заведения иметь не

⁶РГИА. Ф. 741. Оп. 1. Д. 173. Л. 55–56.

⁷Там же. Оп. 2. Д. 253. Л. 210.

⁸Там же. Оп. 1. Д. 173. Л. 68.

могли. Преподававшие дисциплины наставники одновременно были и начальниками классов, т. е. совмещали сразу две должности [25, с. 4]. Каждый сотрудник имел практический мореходный опыт, опыт судовождения или руководства морским судном⁹. При обучении молодежи на первый план выдвигался имеющийся практический опыт преподавателя, потому что на момент открытия мореходных классов в стране не существовало единых программ и методик преподавания в подобных учебных заведениях [13, с. 9]. Не были регламентированы и требования к образованию педагогов. Наставник обучал юношей тому, что знал и умел сам, и делал это так, как умел, поскольку у большинства преподавателей не было опыта педагогической деятельности¹⁰.

Учебный день наставника был организован следующим образом: «придя в класс и занявшись с каким-нибудь отделением в то время, как другие готовят к своим предметам, он переходит к следующим только тогда, когда вполне убедится, что урок надлежащим образом понят и усвоен, а если рассказано вновь, то всеми ли хорошо понято. С другим отделением делается то же самое и так до последнего ученика» [25, с. 4]. Слушатели поступали на обучение в разные периоды в течение учебного года, поэтому в классе ученик, еще плохо умеющий читать и писать, мог заниматься рядом с тем, кто уже завершал курс навигации и астрономии¹¹. Затруднял образовательный процесс и недостаток учебников. Только в 80-е годы XIX века стали издаваться специально для торгово-мореходных учебных заведений пособия по лодии, кораблевождению, навигации, тригонометрии, астрономии. Тогда же появилась учебная литература, переведенная с иностранных языков [7, с. 171].

С наступлением навигации слушатели отправлялись на летнюю практику в море. Для

судовладельцев польза классов заключалась в том, что во время практики обучающиеся использовали морские карты и навигационные инструменты, которые местные мореходы ранее не применяли [18, с. 2]. Преподаватель Сумского мореходного класса А.В. Растов сообщал: «В нынешний рейс я лично видел своих учеников на деле. При этом счисление пути корабля, прокладка по карте и ведение корабельного журнала лежали на их ответственности» [26, с. 3].

Проанализируем результаты деятельности мореходных учебных заведений за период с 1876 по 1895 год, используя данные из аналитической справки, подготовленной Министерством финансов Российской империи¹².

Согласно данным, приведенным в *табл. 1*, всего по стране за период с 1876 по 1895 год завершили обучение в мореходных учебных заведениях и сдали экзамены 4154 чел. Если это количество сопоставить с количеством паровых и парусных судов в стране, равнявшимся 2657 (*табл. 2*), то можно прийти к выводу, что контингент лиц, имеющих судоводительские звания, в целом соответствовал потребности торгового флота в шкиперах и штурманах. В действительности картина была иной.

Из *табл. 3* следует, что на 101 из 522 паровых судов шкиперами служили капитаны-практики, не получившие образовательной подготовки, но обладавшие практическими навыками. Из этой же таблицы видно, что в парусном флоте судоводителей с дипломами было еще меньше. За исключением Балтийского моря, где на 255 шкиперов-практиков приходился 271 командир с дипломом, на всех остальных морях работали преимущественно судоводители без дипломов. При этом на Белом море из всех

⁹ГААО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 630. Л. 115.

¹⁰РГИА. Ф. 741. Оп. 2. Д. 253. Л. 210; ГААО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 630. Л. 115.

¹¹РГИА. Ф. 95. Оп. 14. Д. 237. Л. 20 об.–21.

¹²РГИА. Ф. 741. Оп. 1. Д. 173. Л. 57–59.

Таблица 1

**СВЕДЕНИЯ О ВЫПУСКНИКАХ МОРЕХОДНЫХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ
В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ ЗА ПЕРИОД С 1876 ПО 1895 ГОД¹³**

**INFORMATION ABOUT GRADUATES OF MARITIME EDUCATIONAL INSTITUTIONS
IN THE RUSSIAN EMPIRE FOR THE PERIOD FROM 1876 TO 1895**

Локализация мореходного учебного заведения	Число выдержавших экзамен на звание			
	шкипер дальнего плавания	штурман дальнего плавания или шкипер каботажного плавания	штурман каботажного плавания	Всего
г. Архангельск	2	34	53	89
с. Патракеевка	–	–	64	64
г. Онега	–	–	14	14
с. Кушерека	–	–	29	29
с. Сумский посад	–	1	35	36
г. Кемь	1	1	46	48
Беломорский регион	3	36	241	280
Российская империя	541	1466	2325	4154

Примечание: в настоящем исследовании мы берем информацию, касающуюся ситуации в Архангельской губернии и по стране в целом, подробные данные по акваториям других морей в таблице не приведены.

Таблица 2

**СВЕДЕНИЯ О ЧИСЛЕ СУДОВ РУССКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА
НА 1 ЯНВАРЯ 1896 ГОДА¹⁴**

**INFORMATION ON THE NUMBER OF SHIPS OF THE RUSSIAN MERCHANT
FLEET AS OF JANUARY 1, 1896**

Море	Количество судов		Всего
	Паровых	Парусных	
Белое	28	344	372
Балтийское	85	530	615
Черное и Азовское	228	754	982
Каспийское	181	507	688
Всего	522	2135	2657

¹³РГИА. Ф. 741. Оп. 1. Д. 173. Л. 57–58.

¹⁴Там же. Л. 59.

Таблица 3

СВЕДЕНИЯ О ШКИПЕРАХ НА РУССКИХ ТОРГОВЫХ ПАРОВЫХ И ПАРУСНЫХ СУДАХ¹⁵

INFORMATION ABOUT SKIPPERS ON RUSSIAN MERCHANT STEAMERS AND SAILING SHIPS

Уровень подготовки шкиперов	Паровые суда					Парусные суда				
	Море					Море				
	Белое	Балтий-ское	Черное и Азовское	Каспий-ское	Всего	Белое	Балтий-ское	Черное и Азовское	Каспий-ское	Всего
С дипломом	13	59	193	149	414	36	271	285	117	709
Без диплома	15	22	32	32	101	306	255	434	311	1306
Нет сведений	–	4	3	–	7	2	4	35	79	129
Итого	28	85	228	181	522	344	530	754	507	2135

шкиперов, командующих парусными судами, всего 10 % (36 из 344) имели дипломы судоводителей¹⁶.

В чем же причина таких результатов? При утверждении «Положения о мореходных классах» от 27 июня 1867 года подразумевалось, что главная их задача – обучение квалифицированных шкиперов и штурманов – будет достигнута в ближайшем будущем. Поэтому, одновременно с изданием документа приняли решение, что впредь русские шкиперы и штурманы должны допускаться к вождению судов, если они выдержали экзамены и получили соответствующий аттестат¹⁷. Вскоре обнаружилось, что реализация этих планов пока невозможна. Большинство мореходных классов открыто в середине 70-х годов XIX века. Следовательно, только к концу 1870-х годов выпускники должны были завершить обучение, а после этого еще получить необходимый мореходный стаж и только потом сдавать экзамены на судоводительские звания. Поэтому, пока не было достаточного количества лиц с дипломами, настаивать на их присутствии на судах не имело смысла.

Вторая причина сложившейся ситуации заключалась в низком уровне знаний и практических навыков выпускников мореходных классов по всей стране¹⁸. Судовладельцы предпочитали доверять свое имущество опытным морякам-практикам, а не выпускникам мореходных классов. Тем более, что в соответствии с «Уставом торговым» судоводители, уже имевшие опыт работы до 27 июня 1867 года, могли продолжать деятельность и без диплома [21, с.1054]. Были случаи, что выпускников с дипломом нанимали только на 1-2 рейса, когда судно шло в порт, где руководство строго проверяло документы судоводителей. В ходатайствах, поступавших в Министерство финансов от судовладельцев с разных концов страны, указывалось, что при слабой подготовке воспитанников мореходных классов им опасно доверять судовое имущество, что шкиперы-практики хоть и менее образованны теоретически, но значительно лучше знакомы с требованиями судовождения благодаря продолжительной работе в качестве командиров на торговых судах¹⁹.

¹⁵РГИА. Ф. 741. Оп. 1. Д. 173. Л. 59.

¹⁶Там же. Л. 67.

¹⁷Там же. Л. 66–67.

¹⁸Там же. Л. 67.

¹⁹РГИА. Ф. 741. Оп. 1. Д. 173. Л. 67, 67 об., 68.

Такова была картина по стране. На беломорском флоте имела еще одна причина малого числа моряков с дипломами. Нередко выпускникам было невыгодно оставаться служить на судах беломорского каботажного флота, за исключением детей тех родителей, которые имели свои суда или промыслы. Дело в том, что навигация в Белом и Баренцевом морях продолжается всего четыре месяца. Далее морские магистрали начинают замерзать. За всю навигацию начинающий судоводитель мог заработать жалование не более 100 р.²⁰ [26, с. 4]. Для сравнения – в Архангельской губернии в конце XIX века фельдшер получал в среднем 350–360 р. в год²¹. Зимой заработков для мореходов в Поморье не было. Поэтому выпускники из бедных семей старались поступить не на местные, а на дальневосточные или иностранные суда, обеспечивавшие содержанием круглый год и дававшие отличный практический опыт и возможность изучить иностранные языки. На дальних рейсах выпускники восполняли недостаток теоретической и практической подготовки в мореходных классах [27, с. 4].

Система подготовки судоводителей постепенно начала формироваться после проведения реформы мореходного образования 1867 года. Ее основой стали мореходные классы и шкиперские курсы. Но действительность показала, что их финансирование, организация работы и содержание учебного процесса требовали значительной доработки. К 1897 году в стране работало 41 мореходное учебное заведение, включая Архангельские и Кемские шкиперские курсы и Рижское навигационное училище [2, с. 23–24]. Из них только Архангельские и Кемские шкиперские курсы полностью содержались за счет ассигнований государственного казначейства [6, с. 137]. Мореходные классы регулярно испыты-

ывали финансовые трудности. Не было создано общего руководящего органа, который осуществлял бы координацию деятельности мореходных учебных заведений и курировал учебный процесс²². Кроме того, предоставив значительную роль в организации и работе навигационных школ местным обществам, законодатель ограничился лишь общими указаниями относительно их образовательной деятельности, что на практике привело к разнообразию в организации работы, учебных программах и способах преподавания знаний. В итоге нередко выпускники мореходных учебных заведений или не справлялись с требованиями экзамена на звание шкипера и штурмана [6, с. 142], или, получив диплом судоводителя, еще длительное время доучивались на практике [27, с. 4]. В конце XIX века Министерство финансов провело оценку деятельности навигационных школ и, выявив недостатки, подготовило предложения о возможных изменениях в работе учебных заведений. Впоследствии они легли в основу реформы мореходного образования 1902 года [2, с. 31].

Кроме того, обсуждался вопрос об открытии нескольких образовательных учреждений, где подготовка судоводителей осуществлялась бы на должном уровне. Подходящими для такого проекта признали Черное и Белое моря. Решено было открыть мореходные школы в Архангельске и Одессе, взяв за основу опыт работы Морского кадетского корпуса – старейшего военно-морского учебного заведения России [2, с. 31, 32, 36]. В итоге 15 октября 1899 года в Архангельске состоялось торжественное открытие торгово-мореходного училища²³. Организация работы этого учебного заведения вывела подготовку специалистов для морского торгового флота на качественно новый уровень, обеспечив в дальнейшем регион достаточным количеством профессиональных судоводителей.

²⁰ГААО. Ф. 517. Оп.1. Д. 65. Л. 33.

²¹ГААО. Ф. 95. Оп. 1. Д. 26. Л. 23–24.

²²РГИА. Ф. 741. Оп. 1. Д. 173. Л. 68 об.

²³ГААО. Ф. 207. Оп. 1. Д. 5. Л. 19.

Список литературы

1. *Филипов Ю.Д.* История русского торгового флота со второй половины XIX века. СПб.: Тип. Ред. период. изд. М-ва финансов, 1908. 63 с.
2. *Виноградов В.В.* Торгово-мореходное образование в России. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1912. 166 с.
3. *Шперк Ф.Ф.* Краткий очерк народного образования в городе Архангельске. Архангельск: Губ. тип., 1905. 95 с.
4. *Веселов А.Н.* Низшее профессионально-техническое образование в РСФСР: (Очерки по истории профтехобразования). М.: Трудрезервиздат, 1955. 327 с.
5. *Веселов А.Н.* Профессионально-техническое образование в СССР: Очерки по истории среднего и низшего профтехобразования. М.: Профтехиздат, 1961. 435 с.
6. *Кузьмин Н.Н.* Низшее и среднее специальное образование в дореволюционной России. Челябинск: Юж.-Урал. кн. изд-во, 1971. 280 с.
7. *Барбашев Н.И.* К истории мореходного образования в России. М.: Изд-во Акад. наук СССР, 1959. 216 с.
8. *Бурсин К.М., Попов Г.П.* Старейшее мореходное: (Краткий ист. очерк Арханг. мореход. училища). Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1976. 256 с.
9. *Попов Г.П.* Сумский мореходный класс. К истории мореходного образования на Севере. Архангельск: Помор. гос. ун-т им. М.В. Ломоносова, 2000. 57 с.
10. *Попов Г.П.* Ногою твердой стать при море...: Штрихи к портрету Арханг. порта. Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1992. 349 с.
11. *Бордученко Ю.Л.* Мореходное образование в России. 1867–1919 гг.: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 1998. 264 с.
12. *Зуев А.В.* Капитаны морских торговых судов Российской империи (вторая половина XIX – начало XX вв.): подготовка, статус, повседневность: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2010. 256 с.
13. *Зуев А.В.* Проблемы подготовки кадров морского торгового флота во второй половине XIX века // Изв. Рос. гос. пед. ун-та им. А.И. Герцена. 2012. № 149. С. 7–15.
14. *Дельвиц Н.А.* Исторические этапы развития морского образования на Черноморском флоте (1783–1917 гг.) // Вестн. Череповец. гос. ун-та. 2018. № 3(84). С. 128–134. DOI: [10.23859/1994-0637-2018-3-84-17](https://doi.org/10.23859/1994-0637-2018-3-84-17)
15. *Мосягина С.Ю.* Исторический опыт организации морского образования в Архангельске в дореволюционный период // Образование и наука. Изв. УРО РАО. 2009. № 9(66). С. 75–81.
16. *Сибирцев И.М.* Мореходная школа в Холмогорах в конце XVIII века. М.: Унив. тип., 1899. 14 с.
17. Положение о шкиперских учебных курсах в Архангельске и Кеми // ПСЗРИ. Собр. второе. Т. 16. Отд-ние I. 1841. СПб.: Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е.И.В. Канцелярии, 1842. С. 922–923.
18. Беломорские шкиперские учебные курсы // Арханг. губ. вед. 1875. № 68. С. 2–3.
19. О продолжении срока существования Архангельского и Кемского шкиперских учебных курсов, и о правах воспитанников, окончивших учение в сих курсах // ПСЗРИ. Собр. второе. Т. 38. Отд-ние I. 1863. СПб.: Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е.И.В. Канцелярии, 1866. С. 66.
20. Положение о мореходных классах // ПСЗРИ. Собр. второе. Т. 42. Отд-ние I. 1867. СПб.: Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е.И.В. Канцелярии, 1871. С. 1048–1051.
21. О порядке признания шкиперов и штурманов в сих званиях и о правилах для производства испытаний на звание шкипера и штурмана // ПСЗРИ. Собр. второе. Т. 42. Отд-ние I. 1867. СПб.: Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е.И.В. Канцелярии, 1871. С. 1054.
22. Историко-статистический очерк общего и специального образования в России: Составлен по поручению Комиссии по устройству Всерос. пром.-худ. выставок в Москве, 1882 / под ред. А.Г. Небольсина. СПб.: тип. В. Киршбаума, 1883. 259 с.
23. Правила для производства испытаний на звание шкипера и штурмана // ПСЗРИ. Собр. второе. Т. 42. Отд-ние II. 1867. СПб.: Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е.И.В. Канцелярии, 1871. С. 574–575.

24. Положение о мореходных классах в г. Онеге Архангельской губернии // Арханг. губ. вед. 1875. № 75. С. 2.
25. Протоколы собраний по вопросам, касающимся мореходных школ Архангельской губернии // Арханг. губ. вед. 1876. № 9. С. 3–4.
26. Протоколы собраний по вопросам, касающимся мореходных школ Архангельской губернии // Арханг. губ. вед. 1876. № 10. С. 3–4.
27. Беломорские шкиперские учебные курсы // Арханг. губ. вед. 1875. № 69. С. 3–4.

References

1. Filipov Yu.D. *Istoriya russkogo torgovogo flota so vtoroy poloviny XIX veka* [History of the Russian Merchant Fleet from the Second Half of the 19th Century]. St. Petersburg, 1908. 63 p.
2. Vinogradov V.V. *Torgovo-morekhnodnoe obrazovanie v Rossii* [Merchant Marine Education in Russia]. St. Petersburg, 1912. 166 p.
3. Shperk F.F. *Kratkiy ocherk narodnogo obrazovaniya v gorode Arkhangel'ske* [A Brief Outline of Public Education in the Town of Arkhangelsk]. Arkhangelsk, 1905. 95 p.
4. Veselov A.N. *Nizshee professional'no-tekhnicheskoe obrazovanie v RSFSR: (Ocherki po istorii proftekhobrazovaniya)* [Primary Vocational Education in the RSFSR: (Essays on the History of Vocational Education)]. Moscow, 1955. 327 p.
5. Veselov A.N. *Professional'no-tekhnicheskoe obrazovanie v SSSR: Ocherki po istorii srednego i nizshego proftekhobrazovaniya* [Vocational Education in the USSR: Essays on the History of Secondary and Primary Vocational Education]. Moscow, 1961. 435 p.
6. Kuz'min N.N. *Nizshee i srednee spetsial'noe obrazovanie v dorevolyutsionnoy Rossii* [Primary and Secondary Vocational Education in Pre-Revolutionary Russia]. Chelyabinsk, 1971. 280 p.
7. Barbashev N.I. *K istorii morekhnodnogo obrazovaniya v Rossii* [On the History of Maritime Education in Russia]. Moscow, 1959. 216 p.
8. Bursin K.M., Popov G.P. *Stareyshee morekhnodnoe: (Kratkiy istoricheskiy ocherk Arkhangel'skogo morekhnodnogo uchilishcha)* [The Oldest Maritime School: (A Brief History of the Arkhangelsk Maritime School)]. Arkhangelsk, 1976. 256 p.
9. Popov G.P. *Sumskiy morekhnodnyy klass. K istorii morekhnodnogo obrazovaniya na Severe* [Sumsky Maritime Class. On the History of Maritime Education in the North]. Arkhangelsk, 2000. 57 p.
10. Popov G.P. *Nogoyu tverdoy stat' pri more...: Shtrikhi k portretu Arkhangel'skogo porta* [And Guard Our Seaboard with Conviction...: Some Touches to the Portrait of the Port of Arkhangelsk]. Arkhangelsk, 1992. 349 p.
11. Borduchenko Yu.L. *Morekhnodnoe obrazovanie v Rossii. 1867–1919 gg.* [Maritime Education in Russia. 1867–1919: Diss.]. St. Petersburg, 1998. 264 p.
12. Zuev A.V. *Kapitany morskikh torgovykh sudov Rossiyskoy imperii (vtoraya polovina XIX – nachalo XX vv.): podgotovka, status, povsednevnost'* [Captains of Merchant Ships of the Russian Empire (Second Half of the 19th – Early 20th Centuries): Training, Status, and Everyday Life: Diss.]. St. Petersburg, 2010. 256 p.
13. Zuev A.V. Problemy podgotovki kadrov morskogo torgovogo flota vo vtoroy polovine XIX veka [The Issues of Training Marine Merchant Fleet Staff in the Second Half of the 19th Century]. *Izvestiya Rossiyskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A.I. Gertsena*, 2012, no. 149, pp. 7–15.
14. Delvig N.A. Historical Stages of Maritime Education Development in the Black Sea Fleet Area (1783–1917). *Vestnik Cherepovetskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2018, no. 3, pp. 128–134 (in Russ.). DOI: [10.23859/1994-0637-2018-3-84-17](https://doi.org/10.23859/1994-0637-2018-3-84-17)
15. Mosyagina S.Yu. Istoricheskiy opyt organizatsii morskogo obrazovaniya v Arkhangel'ske v dorevolyutsionnyy period [Nautical Schools in Arkhangelsk Before the Revolution]. *Obrazovanie i nauka. Izvestiya URO RAO*, 2009, no. 9, pp. 75–81.
16. Sibirtsev I.M. *Morekhnodnaya shkola v Kholmogorakh v kontse XVIII veka* [Maritime School in Kholmogory in the Late 18th Century]. Moscow, 1899. 14 p.
17. Polozhenie o shkiperskikh uchebnykh kursakh v Arkhangel'ske i Kemi [Regulations on Skipper Training Courses in Arkhangelsk and Kem]. *PSZRI* [Complete Laws of the Russian Empire]. 2nd coll. Vol. 16. Sec. 1. 1841. St. Petersburg, 1842, pp. 922–923.

18. Belomorskie shkiperskie uchebnye kursy [White Sea Skipper Training Courses]. *Arkhangel'skie gubernskie vedomosti*, 1875, no. 68, pp. 2–3.

19. O prodolzhenii sroka sushchestvovaniya Arkhangel'skogo i Kemskogo shkiperskikh uchebnykh kursov, i o pravakh vospitannikov, okonchivshikh uchenie v sikh kursakh [On the Continuation of the Existence of the Arkhangelsk and Kem Skipper Training Courses and on the Rights of Their Graduates]. *PSZRI* [Complete Laws of the Russian Empire]. 2nd coll. Vol. 38. Sec. 1. 1863. St. Petersburg, 1866, p. 66.

20. Polozhenie o morekhodnykh klassakh [Regulations on Maritime Classes]. *PSZRI* [Complete Laws of the Russian Empire]. 2nd coll. Vol. 42. Sec. 1. 1867. St. Petersburg, 1871, pp. 1048–1051.

21. O poryadke priznaniya shkiperov i shturmanov v sikh zvaniyakh i o pravilakh dlya proizvodstva ispytaniy na zvanie shkipera i shturmana [On the Procedure for Conferring the Ranks of Skipper and Navigator and on Examination Rules for These Ranks]. *PSZRI* [Complete Laws of the Russian Empire]. 2nd coll. Vol. 42. Sec. 1. 1867. St. Petersburg, 1871, p. 1054.

22. Nebol'sin A.G. (ed.). *Istoriko-statisticheskiy ocherk obshchego i spetsial'nogo obrazovaniya v Rossii. Sostavlen po porucheniyu Komissii po ustroystvu Vserossiyskikh promyshlenno-khudozhestvennykh vystavok v Moskve, 1882* [Historical and Statistical Overview of the General and Vocational Education in Russia. Compiled on Behalf of the Commission for the Arrangement of All-Russian Industrial and Art Exhibitions in Moscow, 1882]. St. Petersburg, 1883. 259 p.

23. Pravila dlya proizvodstva ispytaniy na zvanie shkipera i shturmana [Examination Rules for the Ranks of Skipper and Navigator]. *PSZRI* [Complete Laws of the Russian Empire]. 2nd coll. Vol. 42. Sec. 2. 1867. St. Petersburg, 1871. pp. 574–575.

24. Polozhenie o morekhodnykh klassakh v g. Onege Arkhangel'skoy gubernii [Regulations on Maritime Classes in the Town of Onega, Arkhangelsk Province]. *Arkhangel'skie gubernskie vedomosti*, 1875, no. 75, p. 2.

25. Protokoly sobraniy po voprosam, kasayushchimsya morekhodnykh shkol Arkhangel'skoy gubernii [Minutes of Meetings on Issues Related to Maritime Schools in the Arkhangelsk Province]. *Arkhangel'skie gubernskie vedomosti*, 1876, no. 9, pp. 3–4.

26. Protokoly sobraniy po voprosam, kasayushchimsya morekhodnykh shkol Arkhangel'skoy gubernii [Minutes of Meetings on Issues Related to Maritime Schools in the Arkhangelsk Province]. *Arkhangel'skie gubernskie vedomosti*, 1876, no. 10, pp. 3–4.

27. Belomorskie shkiperskie uchebnye kursy [White Sea Skipper Training Courses]. *Arkhangel'skie gubernskie vedomosti*, 1875, no. 69, pp. 3–4.

DOI: 10.37482/2687-1505-V252

Tat'yana V. Khromtsova

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov;
prosp. Lomonosova 2, Arkhangelsk, 163002, Russian Federation;
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7261-1324> e-mail: khromtsovat@mail.ru

**TRAINING COMMAND PERSONNEL FOR THE MERCHANT MARINE
IN THE SECOND HALF OF THE 19th CENTURY
(Based on the Materials from the Arkhangelsk Province)**

The article dwells on the establishment and activities of maritime educational institutions in the Arkhangelsk Province that trained personnel for the merchant fleet. In the mid-19th century, Russia had no system in place for the professional training of navigators for the merchant marine. They were trained in six navigation schools, which was not enough for the entire country. Therefore, the government approved a number of documents that laid the foundation for opening a large number of maritime

classes throughout Russia and organizing the work of state examining boards that administered exams for navigational ranks. Due to the favourable location of the Arkhangelsk Province and the interest of the central and local authorities in training navigators for merchant shipping, a number of navigation schools in the region that trained skilled personnel for northern seafaring were opened. The paper examines the process of implementing government initiatives, taking the work of skipper courses and maritime classes in the province as an example. Considerable attention is given to the legislation concerning maritime educational institutions; documents regulating their activities are analysed. Further, the article shows the process of establishing navigation schools, their financing, daily activities, and organization of the educational process. Challenges facing maritime classes are also expanded on. The problems typical of the majority of maritime educational institutions in the country indicated that maritime education required close attention from the authorities and further serious improvement. It should be noted that, in spite of all the difficulties, a considerable number of command personnel for the northern fleet were trained in the maritime educational institutions of the Arkhangelsk Province.

Keywords: *history of maritime education, maritime educational institution, skipper courses, maritime class, merchant navy, skipper, navigator.*

Поступила 19.12.2022
Принята 05.04.2023
Опубликована 10.04.2023

Received 19 December 2022
Accepted 5 April 2023
Published 10 April 2023

For citation: Khromtsova T.V. Training Command Personnel for the Merchant Marine in the Second Half of the 19th Century (Based on the Materials from the Arkhangelsk Province). *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2023, vol. 23, no. 2, pp. 34–46. DOI: 10.37482/2687-1505-V252