

*SAZHIENKO A. P. Advantages and lacks of test control in the process of professional preparation of future teachers of informatics.*

*The paper presents an analysis of opportunities to optimize the process of professional training of future teachers of computers science means test forms of control. Advantages and disadvantages of using tests in the study of professional lyoriented courses.*

**Key words:** *training, process optimization professional training, tests, educational requirements to create tests.*

УДК 378”192-196(477)

Скляренко І. Ю.

## СТВОРЕННЯ МІНІСТЕРСТВА ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ ТА ЙОГО РОЛЬ У РОЗВИТКУ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*У статті представлено започаткування і утворення вищих технічних навчальних закладів в Україні. Діяльності відомчих технічних залізничних училищ не давало можливості забезпечити залізницю висококваліфікованими кадрами сповна. Всі навчальні заклади імперського Міністерства шляхів сполучення були реформовані в школи фабрично-заводського учнівства і технічні залізничні школи під опікою Наркомату шляхів сполучення.*

**Ключові слова:** *водне і сухопутне сполучення, технічні залізничні училища, залізнична справа, технічні навчальні заклади.*

Започаткування діяльності відомчих технічних залізничних училищ не давало можливості забезпечити залізницю висококваліфікованими кадрами сповна. Тому в умовах високих темпів розвитку промисловості та поширення залізничного будівництва нагальною виявилася потреба в утворенні вищих технічних навчальних закладів в Україні та підготовки кваліфікованих кадрів для залізниць другої половини ХІХ століття.

**Мета статті** полягає в системному історико-педагогічному аналізі становлення і розвитку навчальних закладів залізничного транспорту

Виклад основного матеріалу. З метою системного історико-педагогічного аналізу становлення і розвитку навчальних закладів залізничного транспорту наведемо коротку історичну довідку щодо створення та реорганізації відомства шляхів сполучення до жовтневих подій 1917 року.

Перші згадки про органи держаного управління (прообраз Міністерства шляхів сполучення), що пов'язані з перевезеннями, можна віднести до середини ХVІ століття. Це – Ямський приказ, положення якого проіснували до 1711 року, що затим був трансформованим у Поштовий департамент у 1782 році. З 1733 року була створена спеціальна Канцелярія дороги

Москва-Петербург, яка в 1755 році була перейменована на Канцелярію будівництва державних доріг. Зазначена подія окреслює початок діяльності органу державного управління шляхами сполучення та всією інфраструктурою, що обслуговувала цю сферу, зокрема, підготовку кадрів у навчальних закладах різного типу.

У 1798 році був створений Департамент водних комунікацій, що започаткував державне управління водним транспортом [7]. 20 листопада 1809 року оголошено Маніфест імператора Олександра I, за яким розпочало діяльність Управління водним і сухопутним сполученням, а також Інститут корпусу інженерів шляхів сполучення, при якому створено бібліотеку спеціальних творів з гідротехніки, кабінет моделей та креслень.

Для забезпечення ефективності керівництва водними і сухопутними шляхами сполучення та відповідною інфраструктурою Російська імперія була поділена на 10 округів; водним і сухопутним сполученням мав управляти Головний Директор, діяла відповідна Рада, до якої входили Головний директор, три радники, Генерали-інспектори водного і сухопутного сполучень. Проте уже в цей час відомство зіштовхнулося з труднощами в діяльності започаткованого органу державного управління шляхами сполучення з огляду на відсутність відповідної інформації та освічених працівників для організації роботи [4].

Варто зазначити, що дата створення Управління водним і сухопутним сполученням визначає започаткування єдиного органу державного управління всіма видами наявного на той час транспорту (річного, морського і дорожнього господарства), до функцій якого було віднесено загальний нагляд за територіальними органами управління. 1809 рік вважається також датою започаткування вітчизняної транспортної науки та освіти з огляду на створення при ньому навчального закладу: "Для освіти здібних виконавців започатковується особливий Інститут, в якому юнацтву, що бажає присвятити себе цій важливій справі, відкриті будуть усі джерела науки, їй притаманні". В Інституті корпусу інженерів у Санкт-Петербурзі, інспектором якого був призначений генерал-лейтенант А. Бетанкур, у 1810 році оголошено перший прийом вихованців. Правом вступу до навчального закладу могли послуговуватися юнаки від 15 років, здорової статури, ті, що могли розмовляти і писати російською і французькою мовами. Кількість вихованців не повинна була перевищувати 80 чоловік. Після чотирьохрічного курсу навчання випускники отримували звання інженера III-го класу. Щодо організації навчального процесу існували певні особливості: заклад був на військовому положенні; його керівником призначали інспектора чином не нижче генерал-майора; до складу викладачів входили два професори чистої математики, два – прикладної і будівельної математики, по одному – з гідрографії ріки і статистики, один –

рисувального мистецтва і архітектури. Зазначалося, що всі викладачі повинні були мати чин не нижче майора.

Незалежно від навчального персоналу при інституті знаходилися: наглядач (в чині капітана) за всіма майстернями, наглядач за кабінетом машин і інструментів та бібліотекою, економ (капітан), а також Канцелярія і при ній два перекладачі, комісія із трьох інженерів, що призначалася Головним Директором для розгляду робочих звітів по художній частині.

Після Указу 1823 року було укладено нове положення Інституту корпусу інженерів шляхів сполучення, за яким вступники перебували в чині портупей-прапорщиків, попередній розподіл на 4 бригади був скасований. З 72 портупей-прапорщиків 40 перебували на казенному утриманні, інші здійснювали оплату в розмірі 1200 рублів. Вихованці I-го класу (відділення) були підпоручиками, II-го – прапорщиками в кількості 24 осіб, інколи за наявності успішності і більше. В одному класі дозволялося перебувати не більше двох років, після чого вихованці або звільнялися з Інституту або переводилися до Військово-будівельного училища для закінчення курсу і вступу до Будівельного загону. Таким чином, йдеться про наявність не тільки відомчого навчального закладу, що надавав вищу освіту, але й середнього на початку XIX століття.

7 червня 1836 року були запроваджені нові правила, яка дозволяли здавати випускний іспит в Інституті корпусу інженерів шляхів сполучення на підставі документів про походження, диплома або свідоцтва з іншого навчального закладу, зразка власних виробів з будівельного мистецтва, архітектури і практичної механіки з рекомендаціями викладача, під керівництвом якого вони виконувалися. До екзаменів допускалися особи недворянського походження за умови відмінних успіхів в навчальних закладах першого розряду. Подання про вступ з усіма додатками після розгляду на конференції Інституту, поступали на завершальний розгляд Головного управляючого. Ті, хто отримав дозвіл складати вступні випробування, могли прослухати лекції і користуватися навчальними посібниками Інституту .

Зазначене дозволяє стверджувати про певні послаблення принципу становості при вступі до вищого навчального закладу в 30-х рр. XIX століття, що дозволяло представникам нижчих прошарків населення поповнювати кваліфіковані кадри Міністерства шляхів сполучення, що особливо стало можливим завдяки ініціативі генерала А. Бетанкура, який на розгляд імператора представив проект про утворення військово-будівельної школи і школи кондукторів шляхів сполучення, які були задумані за зразком військово-сирітського будинку. За височайшим розпорядженням 1 травня 1820 року було дозволено створити військово-будівельну школу, яка мала постачати відомству офіцерів-будівельників,

здатних забезпечувати практичне виробництво різних видів робіт (водних, сухопутних і будівлі приміщень). До школи приймалися не більш як 100 осіб віком від 16 до 19 років, вихованці носили унтер-офіцерський мундир різноробочої бригади. З школи вони випускалися в Будівельний загін в чині прапорщика. Найкращі випускники переводилися для продовження навчання в Інститут. До змісту підготовки входили: креслення планів і карт, зйомка планів, польова фортифікація і математика (арифметика, геометрія і алгебра до рівнянь II-го ступеня). Очолював школу директор з штаб-офіцерів Корпусу інженерів. До складу викладачів входили два офіцери, які навчали вихованців стройовій службі, економ, казначей. При школі була бібліотека і лікарня.

Школа кондукторів шляхів сполучення, започаткована у Петербурзі, призначалася для підготовки робочих, майстрів, а також писарів для Департаменту залізниць. В школу приймалося не більш як 300 осіб із солдатських дітей у віці 8-10 років. Вихованці за віком поділялися на три групи:

- Третя – від 8 до 11 років;
- Друга – від 11 до 14 років;
- Перша – з 14 років.

Директором школи призначався штаб-офіцер корпусу, на допомогу йому – три обер-офіцери на посадах класних інструкторів. Організація внутрішнього управління була такою ж, як і у військово-будівельній школі. Але окрім бібліотеки і лікарні були ще майстерня дерев'яних, залізних і кам'яних робіт. Курс навчання був достатньо обмеженим і включав: читання, чистописання за ланкастерською системою, зйомку планів, креслення, практичну тригонометрію, геометрія, арифметику) і продовжувався від 4 до 6 років. Випускники зі званням кондуктора шляхів сполучення I-го класу набували чин унтер-офіцера II-го класу, молодшого унтер-офіцера, інші – писарів у званні "піонерів".

Управління водними і сухопутними комунікаціями було трансформовано у Головне Управління водними і сухопутними комунікаціями. Цікавим є той факт, що імператор Олександр I своїм іменним указом від 25 серпня 1814 року надає йому статусу міністерства, а Головному Директору шляхів сполучення інженер-генералу Деволту було надано права міністра Комітету міністрів. У 1833 році Головне управління водними і сухопутними комунікаціями було реформовано у Головне Управління шляхів сполучення і публічних будівель, а в 1842 році в його складі створено Департамент залізниць. У 1864 році Інститут Корпусу інженерів шляхів сполучення трансформовано в Інститут інженерів шляхів сполучення. У 1865 році Головне Управління шляхів сполучення і публічних будівель реформовано у Міністерство шляхів сполучення, яке складалося з

чотирьох департаментів: сухопутного сполучення, водного сполучення, залізниць, ревізій та звітів. У такому вигляді воно проіснувало до 1918 року, коли було трансформовано в Народний комісаріат шляхів сполучення.

Структура Міністерства містила кілька робочих органів, а саме:

– рада (розглядала питання законодавчої діяльності, проекти, кошториси на роботи тощо, справи по значних претензіях приватних осіб до казни та щодо продажу казенного і купівлі приватного майна, концесії і статуту громад для облаштування залізних доріг та інших підприємств шляхів сполучення, підсудні, а також пенсійні справи);

– учений комітет (покликаний стежити за розвитком наук і вдосконаленням дисциплін, які знаходилися в колі інтересів Міністерства шляхів сполучення, сприяти поширенню корисних відомостей за цими предметам; розглядати проекти, винаходи, пропозиції, що не належать іншим департаментом; збирати необхідні відомості і направляти міністру пропозиції щодо виправлення і доповнення “Урочного положення про роботи”; розглядати інструкції для інженерів, що командувалися з науковими цілями, звіти про їх результати; пропонувати на обговорення вченим питання щодо забезпечення діяльності Міністерства і представляти до нагород осіб, що відзначилися корисними працями у вирішенні таких питань; стежити за загальним спрямуванням і розвитком освітньої складової у закладах Міністерства.

Ученому комітетові надавалося право видавати (під його наглядом і за його програмами, після обговорення Комітетом і затвердження Міністром) “Журнал шляхів сполучення”. Йому ж було підпорядковано Депо карт. Учений комітет, таким чином, за обов’язками, які були на нього покладені, замінив діяльність попередніх комітетів, а саме: Статистичного, Учбового і Креслення загального плану водного і сухопутного сполучення, а також Комісії для перегляду “Урочного положення про роботи”. До складу комітету входили голова і три постійні члени з інженерів шляхів сполучення (один міг бути з архітекторів). Окрім того, голова міг запросити і сторонніх осіб, які могли бути корисними. Комітету надавалося право також обирати почесних членів і кореспондентів з числа російських та іноземних підданих, затвердження яких залежало від Міністра.

Документальну частину діяльності Відомства шляхів сполучення виконувала канцелярія, яка відала всіма документами, які надходили на ім’я міністра, вела журнали і розподіляла їх по департаментам та іншим установам; діловодством Ради Міністерства; особистим діловодством Міністра; секретними справами; справами, які не були у виключному підпорядкуванні міністерства; складанням загальних фінансових звітів і всією перепискою за ними, загальними розпорядженнями щодо виконання кошторису, складанням загального звіту по міністерству. До обов’язків

Канцелярії було віднесено доповнення за необхідності пропозиції Ради необхідними довідками, для чого вона мала право вимагати необхідну інформацію від усіх установ і підвідомчих організацій. При Канцелярії діяла особлива Креслярська контора для виготовлення планів, карт, складання яких не могло бути віднесено до відома інших департаментів Міністерства, які склалися за особливим розпорядженням Міністра.

В штат Канцелярії, крім чиновників особливих доручень, була включена посада юристконсульта Міністерства. Власне, до Канцелярії входили: Директор, віце-директор, інженер, штаб-офіцер для технічних справ, два діловоди, 5 старших і 6 молодших помічників діловода, чиновник для іноземної переписки і перекладів, начальник креслярського відділу.

Штаб Корпусу Шляхів Сполучення за положенням 1863 року мав таку структуру: два інспекторських відділення (перше для офіцерів і генералів, друге – для нижчих чинів, що перебували у віданні старших ад'ютантів); третє, яким відав начальник відділення (в ньому розглядалися всі справи по утриманню лікарень, навчальних і господарських установ); четверте аудиторське, в якому розглядалися судові справи. У віданні Штабу також знаходилися: загальний архів Міністерства, управління головного медика і художні установи (типографія, палітурна, граверна і літографічна майстерні).

Височайшим указом 28 липня 1864 року Інститут інженерів шляхів сполучення набув цивільного статусу, став відкритим для всіх станів, кількість вступників, що витримали екзамени за гімназійний курс не обмежувалася. Навчання передбачало 5 курсів; випускники отримували звання цивільного інженера з правом на чин XII і X класу. Інший навчальний заклад Міністерства, будівельне училище, було передано Міністерству Внутрішніх справ.

Таким чином, можна вважати, що технічні залізничні училища, що знаходилися у віданні Міністерства Шляхів сполучення, постачали кваліфіковані кадри залізниці Російської імперії, створюючи таким чином умови для розвитку транспортної мережі держави. Окрім того, значення таких навчальних закладів беззаперечно в контексті реалізації принципу наступності навчання, що забезпечувалося можливістю продовжувати освіту в Інституті інженерів шляхів сполучення [8].

Міністерство шляхів сполучення в Україні з'явилося в результаті більш ніж півстолітнього розвитку вітчизняних шляхів сполучення в межах Російської імперії. У першій половині XIX століття (1833) Головне управління водними і сухопутними комунікаціями в Російській імперії було перетворене на Головне управління шляхів сполучення і публічних будівель; у 1842 році в його складі було виділено Департамент залізниць. У 1865 році означене Головне управління перейменували на Міністерство

шляхів сполучення у складі чотирьох департаментів – сухопутного, водного, залізничного та відділення ревізій і звітів.

Після більшовицького перевороту 1917 року назване міністерство ще проіснувало трохи більше року, і було перейменоване на Народний комісаріат шляхів сполучення. Більшовики надавали залізницям першорядного значення, тому питання підготовки інженерно-технічних і робітничих кадрів перебували під пильною увагою більшовицького керівництва, не зважаючи на громадянську війну та післявоєнну розруху. Інженерні кадри для залізниць України готувалися у 20-х рр. ХХ століття в Ленінградському інституті інженерів шляхів сполучення у складі трьох факультетів – будівельного, механічного й експлуатаційного.

З 1869 р. було започатковано діяльність технічних залізничних дорожніх училищ з метою підготовки “другорядних” техніків, необхідних для допомоги інженерам при будівництві та експлуатації залізних доріг. Перше таке училище (Ремісниче залізничне дорожнє училище) було відкрито при майстернях Орловсько-Грязької залізниці 17 квітня 1869 року на особисті кошти підприємця С. С. Полякова, підпорядковане Міністерству шляхів сполучення і отримало назву Олександрівського технічного залізничного училища. За цим же указом та положенням Комітету міністрів визначався загальний порядок відкриття технічних училищ.

Станом на 1881 рік з'явилася потреба в започаткуванні особливого спеціального органу завідування учбовою частиною Міністерства. Кількість технічних навчальних закладів зростала, були відкриті технічні училища: Бологовське, Борисоглібське, Варшавське, Віленське, Воронежське, Гомельське, Донецьке, Калузьке, Михайлівське (в Тифлісі), Київське, Кременчузьке, Люблінське, Московське, Пензенське, Ростовське, Ревельське, Тульське. Окрім того, у віданні Міністерства перебували Ленельська кондукторська школа і Вишневолоцьке училище кондукторів. Діловодство у справах усіх залізничних училищ велося до 1871 року Департаментом залізниць, Департаментом загальних справ, з 1880 року – Канцелярією Міністра Шляхів Сполучення. Особливі питання, які вимагали колегіального обговорення, вносилися на розгляд з 1871 по 1875 рік у Дорадчий комітет міністерства, з 1875 по 1877 р. – в особливу комісію по школах міністерства, створену наказом міністра від 15 квітня 1875 року. Обговорення більш важливих питань з навчально-виховної роботи залізничних училищ покладалося на тимчасові комісії, з'їзди викладачів, начальників і державних наглядачів, в 1882 році – на особливі збори (нараду) за участю представників залізничних спільнот. З цією метою запрошувалися інші особи, компетентні в навчально-виховних питаннях. Незручність вирішення таких питань спонукала до започаткування особливого Учбового відділу (“Учбовий відділ і Інспекція для завідування за

найближчими вказівками Міністерства, що належить до відання міністерськими навчальними закладами”). Станом на 9 травня 1881 року Міністром шляхів сполучення були затверджені штати по 8 округах шляхів сполучення: Санкт-Петербурзькому, Витегорському, Вишневолоцькому, Московському, Казанському, Могилевському, Ковенському, Київському, Варшавському. Щодо Казанського округу, то управління ним до 1883 року було передано Головному Командуючому Кавказькою армією.

Потреба в інженерах для будівництва та експлуатації шляхів сполучення у зв'язку з постійним їх зростанням зумовила відкриття Імператорського Московського Інженерного училища 14 вересня 1896 року, та 34 залізничних дорожніх училищ, Вишневолоцького училища кондукторів шляхів сполучення та Нижньгородського річного училища. Всі ці навчальні заклади, що призначалися для підготовки техніків для служби на шляхах сполучення, у своєму складі мали більш як 3 тис. осіб і випускали щорічно близько 700 молодих людей із закінченою спеціальною освітою. Нижньгородське річне училище для підготовки капітанів паротягів, які плавали по Волзі, було єдиним в Росії училищем, призначеним для навчання техніків судноплавства по внутрішніх водах.

Таким чином, до кінця XIX – початку XX ст. в Російській імперії було створено та забезпечено діяльність залізничних дорожніх училищ (тип нижчих професійних навчальних закладів, які знаходилися у віданні Міністерства Шляхів сполучення, готували спеціалістів (майстрів по ремонту рухомого складу і шляхів, кондукторів, машиністів) і кваліфікованих робітників для залізничного транспорту. На українських землях такі навчальні заклади виникли в 60-і роки XIX ст. у Харкові та Одесі (Елец, Харьков, Одесса, Белгород, Москва). У 1878 відбувся З'їзд начальників і викладачів залізничних училищ, під керівництвом В. К. Делла-Восса була проведена їх реформа. Так, у 1886 році було затверджено “Положення про технічні залізничні училища”, за яким визначався термін навчання – в основному три роки з обов'язковою стажерською двохрічною практикою, після закінчення якої видавався атестат.

За цим положенням до таких відомчих навчальних закладів МШС приймали лише громадян Російської імперії віком від 14 до 17 років, які закінчили міське училище або гімназію, склали іспити з математики та російської мови. Після закінчення курсу трирічного навчання учні технічного залізничного училища одержували свідоцтва і направлялися на дворічну практику, під час якої набували відповідну спеціалізацію.

За реформою 1888 р. було створено систему промислово-технічної освіти, яка передбачала розподіл всіх промислових училищ на ремісничі, які готували кваліфікованих робітників, нижчі (готували майстрів) і середні (техніків). В Україні нижчі технічні училища спеціалізувалися переважно на



залізничній справі, їх налічувалося 10. До середніх спеціальних закладів належали комерційні училища (всього – 17), учительські семінарії, середні технічні заклади (гірничі у Горлівці, політехнічне в Одесі, технічне в Миколаєві). В Одеському навчальному окрузі діяло 11 морехідних класів (1884 р.), які готували кадри для Чорноморського торгового флоту.

Як свідчать історичні документи, українське Міністерство шляхів сполучення охопило, власне, лише залізниці з усією їх інфраструктурою; натомість для розвитку автошляхів у 20-х рр. ХХ століття було створене окреме міністерство, так само як і для річкових та морських. Таким чином, у межах проблеми нашого дослідження нас цікавитимуть навчальні заклади, що належали до залізничного відомства.

Розвиток залізничного транспорту в Україні традиційно пов'язують з другою половиною ХІХ століття, коли потреби наростаючої промисловості визначили необхідність швидкого поступу транспортної інфраструктури [9]. Як свідчать історичні джерела, будівництво перших залізниць в Російській імперії пов'язане з необхідністю освоєння природних покладів корисних копалин та їх імпорту до країн Європи. Тому вагомим чинником, який визначив необхідність розвитку спеціальних навчальних закладів для залізниці, ми вважаємо стан економіки Російської імперії ХІХ – початку ХХ століття.

Вже наприкінці ХІХ століття з'явилися перші наукові праці, де розкривалася роль залізничного транспорту в розвитку російської імперської економіки (І. Бліох, А. Головачов, Д. Каншин, А. Радциг, О. Чупров та ін.) [3, 5, 11, 14]. Зрозуміло, що центром усієї залізничної системи другої половини ХІХ – початку ХХ століття була Москва. Значною мірою будівництво нових і відбудова наявних на той час залізниць здійснювалася за рахунок концесії, що давало змогу інвесторам (наприклад, підрядникам на будівництві) швидко багатіти і далі вкладати ресурси в створення нових гілок залізничного транспорту. Уже в той час стала відчуватися нестача кваліфікованих інженерних та робітничих кадрів, які б забезпечували сталу безпеку функціонування залізничних шляхів та станцій. Внаслідок відсутності будь-якої логістики потяги рухалися залізницями досить повільно; так, Е. Баранов писав у 1880 році, що з Царицина до Ростова потяг у 1875 році йшов 26 діб, з Ростова до Владікавказу – 22 доби. Залізниця Російської імперії була поділена між 52 акціонерними товариствами; тому й питання про централізовану підготовку кадрів для залізничного транспорту не ставилося, бо кожне акціонерне товариство прагнуло до здешевлення існування залізниці і не було зацікавлене у вкладанні коштів в освіту робітників та інженерів.

За часів Олександра ІІ чітко постало питання про надійність залізниць у зв'язку з необхідністю належного забезпечення російського війська у війні

на Балканах. На той час залізниця фактично знаходилася в ситуації кризи; П. Скальковський, російський інженер і історик залізниці, писав: "Міста і земства прагнуть отримати рейкові шляхи і сперечаються про напрямки; заводи паровозні, вагонні, рейкові вимагають замовлень, загрожуючи банкрутством і розоренням робітників, товаровідправники жаліються, пасажири волають, а в цей час сорок з лишком правлінь залізниць, що складаються з добре відсортованих ділків-щасливців, нічого іншого не роблять, як сидять і думають, як би обікрасти матінку-казну і витягти з неї кілька мільйончиків, від яких Росія, на їхню думку, не збідніє, а бідні залізничники дуже й дуже поправляться". У зв'язку з цим залізниці були поступово передані під контроль держави, що, на жаль, не вплинуло кардинально на рівень їх функціонування. У період I-ї світової війни залізниця не виконала покладеної на неї місії забезпечення військ всім необхідним. На підставі аналізу історичних джерел початку ХХ століття (М. Кислинський, О. Чупров, М. Петров та ін.) ми вважаємо воєнно-політичну ситуацію серйозним фактором розвитку і функціонування спеціальних навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення [6, 14, 10].

На розвиток залізничного транспорту, крім суто економічних і воєнних чинників, на нашу думку, серйозний вплив справила відміна у 1861 році кріпосного права. Цей політичний акт Олександра II спричинив необхідність будівництва нових залізниць; щороку на території Російської імперії будувалося 1,5 тис. км нових залізничних доріг. На території України в цей час стали будуватися залізниці, що забезпечували освоєння Донецького й Криворізького вугільних басейнів, а також Поліські залізниці, які забезпечували транспортний зв'язок Білорусії й Литви з центром і Південним Заходом імперії. У зв'язку з прийняттям в середині ХІХ століття названого політичного рішення, яке звільнило селян від кріпосної залежності і спричинило швидкі темпи розвитку сільського капіталізму можна дійти висновку про суспільно-політичні детермінанти розвитку залізниці та її кадрового ресурсу в Україні.

На українських землях будівництво залізниць набуло широкого характеру, починаючи розпочалося з другої половини ХІХ ст. У ньому було задіяно близько 600 тис. робітників, які раніше працювали в сільському господарстві. Зазначені процеси вимагали наявності висококваліфікованих працівників, що і викликало відкриття певної кількості відомчих навальних закладів МШС. Архівні дані засвідчують відкриття і достатньо успішне функціонування: училища для підготовки майстрів залізничного шляху на ст. Ольвіопіль Херсонської губернії (з 1873 року); у Кременчуці Полтавської губернії (з 1878 року); Донецького технічного залізничного училища у Луганську Катеринославської губернії; двохкласних залізничних училищ У

Жмеринці (1890 р.) та у Фастові (1898 р.), на ст. Ківерці (1899), на ст. Корсунь (1898), на ст. Вапнярка, які знаходилися у віданні Південно-Західних залізниць. Ці училища утворювалися спеціально для дітей службовців, навчання здійснювалося за кошти залізниці.

Вже на початку ХХ ст., у 1906 році офіційне видання Міністерства “Вісник Південно-Західних залізниць” засвідчило про трьохрічний термін навчання в училищі, необхідність практичної роботи на залізниці протягом двох років, що визначалося обов’язковою умовою для отримання відповідного свідоцтва про освіту.

Незважаючи на достатньо успішну діяльність відомчих навчальних закладів (архівні документи засвідчують про достатньо високий рівень викладання в таких технічних училищах; для прикладу, з 1890 р. в м. Конотопі Курсько-Київської залізниці почало працювати технічне училище, відсоток успішності в якому досягав до 95%, на відміну від інших училищ, де він тримався на рівні 30-50%, існувала нагальна потреба одночасно здійснювати підготовку машиністів та їх помічників при залізничних майстернях. З цією метою безпосередньо на залізницях працювали технічні безкоштовні бібліотеки, які допомагали робітникам знайомитися з новими технічними досягненнями в залізничній справі, створюючи таким чином теоретичне забезпечення навчання.

На початок ХХ ст. МШС Російської імперії започаткувало систему підвищення кваліфікації працівників залізничного транспорту. Так, з 1896 року здійснювало таку діяльність залізничне училище в Севастополі Лозово-Севастопольської залізниці, випускники якого здобували спеціальність залізничних техніків-будівельників.

На цей період (1870–1896) в Україні було відкрито 9 технічних залізничних училищ, тоді як у Росії їх налічувалося всього загалом 33. Кількість учнів постійно збільшувалася. Якщо в 1888 р. в усіх училищах України навчалося 1443 учні, то вже в 1898 р. – 2825 учнів.

Специфіка підготовки кваліфікованих кадрів для залізниць другої половини ХІХ століття полягала, на нашу думку, ще й у тому, що в цей час поряд із залізничними училищами діяли також спеціальні транспортні відділення при навчальних закладах інших профілів (зв’язку, електротехніки, будівництва). Такі училища працювали у більшості міст України (Києві, Харкові, Катеринославі та ін. містах і вузлових залізничних станціях). У 1914 році в Україні функціонувало 49 залізничних училищ.

Дослідники засвідчують, що започаткування діяльності відомчих технічних залізничних училищ все ж не давало можливості забезпечити залізниці висококваліфікованими кадрами сповна. Тому в умовах високих темпів розвитку промисловості та поширення залізничного будівництва нагальною виявилася потреба в утворенні вищих технічних навчальних

закладів в Україні. Так, 14 березня 1897 р. імператор видав наказ про відкриття в Києві політехнічного інституту, до вступних іспитів в якому допускалися випускники гімназій та інших середніх навчальних закладів, зокрема технічних залізничних училищ МШС.

**Висновок.** На початок ХХ століття до відомчих навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення відносилися механічні, електротехнічні і будівельні училища, в яких вивчалися: залізнична справа, механіка, будова паровоза, електротехніка, деякі загальноосвітні предмети. Кількість залізничних училищ зросла з 26 (1869) до 47 (1917). Після 1917 року всі навчальні заклади імперського Міністерства шляхів сполучення були реформовані в школи фабрично-заводського учнівства і технічні залізничні школи під опікою Наркомату шляхів сполучення.

### *Використана література:*

1. *Белінський Е. Ф.* З історії формування залізничного пролетаріату на Україні в другій половині ХІХ ст. / Е. Ф. Белінський // З історії соціально-економічного розвитку та класової боротьби на Україні ХVІ – початку ХХ ст. – К., 1960. – С. 44.
2. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1906. – № 25. – С. 108, 213.
3. *Головачев А. А.* История железнодорожного дела в России. / А. А. Головачев. – СПб., 1881.
4. Історія України. Соціально-політичні аспекти: посібник для вищих закладів освіти III-IV рівнів акредитації. 2006 рік / заг. ред. Б. П. Ковальського. – 107 с. – С. 38-39.
5. *Каншин Д. В.* Опыт исследования экономического значения железных дорог. / Д. В. Каншин. – СПб., 1870.
6. *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров / Н. А. Кислинский. – Т. 2. – СПб., 1902. – 230 с.
7. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.). – СПб.: Тип Министерства путей сообщения, 1898. – С. 31-195.
8. *Курсель А.* Сеть русских железных дорог в ее практическом применении / А. Курсель. – СПб., 1864.
9. *Луценко Е. М.* Развитие среднего специального образования на Украине во второй половине ХІХ ст.: автореф. дис. ... канд. ист. Наук. / Е. М. Луценко. – К., 1991. – С. 15.
10. *Петров Н. П.* Экономическое значение русских железных дорог / Н. П. Петров. – СПб., 1910.
11. *Радциг А. А.* Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность, торговлю. / А. А. Радциг. – СПб., 1896
12. *Сидоров А. Л.* Железнодорожный транспорт России в первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране. / А. Л. Сидоров. – Исторические записки, 1948.
13. Труды Высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России / под пред. Э. Т. Баранова. – СПб., 1880. – Т. 1. – Ч. 1. – С. 39.

### *References:*

1. *Bielinskyi E. F.* Z istorii formuvannia zaliznychnoho proletariatu na Ukraini v druhii polovyni ХІХ st. / E. F. Bielinskyi // Z istorii sotsialno-ekonomichnoho rozvytku ta klasovoi borotby na Ukraini KhVI – pochatku ХХ st. – K., 1960. – S. 44.
2. Vestnik Yugo-Zapadnykh zheleznykh dorog. – 1906. – № 25. – S. 108, 213.
3. *Golovachev A. A.* Istoriya zheleznodorozhnogo dela v Rossii. / A. A. Golovachev. – SPb., 1881.
4. Istoriiia Ukrainy. Sotsialno-politychni aspekty : posibnyk dlia vyshchyykh zakladiv osvity III-IV rivniv akredytatsii. 2006 rik / zah. Red. B. P. Kovalskoho. – 107 s. – S. 38-39.
5. *Kanshin D. V.* Opyt issledovaniya ekonomicheskogo znacheniya zheleznykh dorog. / D. V. Kanshin. – SPb., 1870.

6. *Kislinskiy N. A.* Nasha zheleznodorozhnaya politika po dokumentam arkhiva Komiteta ministrov / N. A. Kislinskiy. – T. 2. – SPb., 1902. – 230 s.
7. *Kratkiy istoricheskiy ocherk razvitiya i deyatelnosti Vedomstva putey soobshcheniya za sto let ego sushchestvovaniya (1798–1898 gg.).* – SPb. : Tip Ministerstva putey soobshcheniya, 1898. – S. 31-195.
8. *Kursel A.* Set ruskikh zheleznykh dorog v ee prakticheskom primenenii / A. Kursel. – SPb., 1864.
9. *Lutsenko Ye. M.* Razvitie srednego spetsialnogo obrazovaniya na Ukraine vo vtoroy polovine XIX st. : avtoref. dis. ... kand. Ist. Nauk. / Ye. M. Lutsenko. – K., 1991. – S. 15.
10. *Petrov N. P.* Ekonomicheskoe znachenie ruskikh zheleznykh dorog / N. P. Petrov. – SPb., 1910.
11. *Radtsig A. A.* Vliyanie zheleznykh dorog na selskoe khozyaystvo, promyshlennost, tovgovlyu. / A. A. Radtsig. – SPb., 1896.
12. *Sidorov A. L.* Zheleznodorozhnyy transport Rossii v pervuy mirovoy voyne i obostrenie ekonomicheskogo krizisa v strane. / A. L. Sidorov. – Istoricheskie zapiski, 1948.
13. *Trudy Vysochayshe uchrezhdennoy komissii dlya issledovaniya zheleznodorozhnogo dela v Rossii / pod pred. E. T. Baranova.* – SPb., 1880. – T. 1. – Ch. 1. – S. 39.

***СКЛЯРЕНКО И. Ю. Создание Министерства путей сообщения и его роль в развитии учебных заведений железнодорожного транспорта.***

*В статье представлено учреждение и образование высших технических учебных заведений в Украине. Деятельность ведомственных технических железнодорожных училищ не давала возможности обеспечить железные дороги высококвалифицированными кадрами в полном объеме. Все учебные заведения имперского Министерства путей сообщения были реформированы в школы фабрично-заводского ученичества и технические железнодорожные школы на попечении Наркомата путей сообщения.*

***Ключевые слова:*** водное и сухопутное соединение, технические железнодорожные училища, железнодорожное дело, технические учебные заведения.

***SKLYARENKO I. YU. Creation of Ministry of ways of report and his role is in development of educational establishments of railway transport.***

*In the article establishment and formation of higher technical educational establishments is presented in Ukraine. Activity of department technical railway uchilisch did not enable to provide railways highly skilled personnels in full. All of educational establishments of imperial Ministry of ways of report were reformed in schools of fabrichno-zavodskogo apprenticeship and technical railway schools on the care of Narkomata of ways of report.*

***Key words:*** water and land connection, technical railway uchilisha, railway business, technical educational establishments.