

КАК СТАНОВИЛИСЬ КАПИТАНАМИ...

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ «ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ИСПЫТАТЕЛЬНЫХ КОМИССИЙ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ЭКЗАМЕНОВ НА СУДОХОДНЫЕ ЗВАНИЯ»



Валерий Павлович КОРОЛЮК, действительный член Русского
Географического общества, г. Владивосток

Развитие системы мореходного образования в нашей стране находится в прямой зависимости от состояния торгового мореплавания и потребностей российского флота в квалифицированных специалистах. Одним из малоисследованных моментов истории этой системы до сих пор остаются «правительственные испытательные комиссии для производства экзаменов на судоходные звания», в особенности те, что функционировали на Дальнем Востоке.

Со второй половины XIX в. начались принципиальные изменения в судостроении и кораблевождении мирового торгового (грузового и пассажирского) флота, связанные с переходом от парусных деревянных судов к металлическим с паровыми двигателями, что значительно усложняло управление ими и особенно остро ставило в Российской империи вопрос о необходимости серьезной подготовки и экзаменовки судовых специалистов.

Рост товарооборота страны и выход ее на мировые рынки требовали значительного увеличения численности и тоннажа торгового флота, что, в свою очередь, усиливало спрос на подготовленных судоводителей, механиков, штурманов и других специалистов, обеспечивавших работу морского и речного транспорта. Только за первые 20 лет после реформы 1861 г. число пароходов в Российской империи увеличилось более чем в 2,5 раза¹; это стимулировало также ускоренное развитие учебных заведений водного транспорта.

Образованный в 1856 г. «Комитет для изыскания средств по развитию русского торгового флота» установил, что причинами, тормозившими развитие отечественного флота, были отсутствие достаточного числа квалифицированных специалистов и низкий уровень их подготовки. Комитет предложил закрыть существовавшие мореходные учебные заведения и создать новые, которые соответствовали бы требованиям времени². В этот период в Европейской России их насчитывалось всего семь, выпускавших ежегодно около 35 судоводителей³. На российском же Дальнем Востоке продолжали функционировать всего два — военное Морское училище Приморской области в Николаевске-на-Амуре, готовившее штурманов (до 1870 г.), и принадлежавшая Российско-Американской компании Ново-Архангельская морская школа⁴ при общем колониальном училище⁵ на о-ве Баранова (Ситха), выпускавшая моряков для коммерческого флота (до 1867 г.).

С 1864 г. специальная комиссия при Министерстве финансов начала разрабатывать законодательную базу для внедрения новой формы морского обучения по всей стране вследствие чего 27 июня 1867 г. император Александр II утвердил «Положение о мореходных классах», «Правила о порядке признания шкиперов и штурманов в сих званиях» и «Правила для производства испытаний на звание шкипера и штурмана». Решено было создать общенациональную систему подготовки судоводителей, состоявшую из правительственных **испытательных комиссий**, которые принимали квалификационные экзамены на морские звания, и сети однородных учебных заведений (**мореходных классов**, делившихся на три разряда)⁶. Главной целью мореходных классов была подготовка учеников к сдаче в специальных комиссиях экзамена на установленные «Положением» морские звания⁷. В них не существовало твердых сроков обучения, однако диплом можно было получить не ранее чем в 21 год, для этого требовался также мореходный стаж: 16, 24 и 36 месяцев — в зависимости от квалификации.

Согласно новым правилам экзаменационные испытания производились по программам, установленным для трех судоводительских званий, соответственно которым делились на разряды и мореходные классы: 1) штурман каботажного плавания; 2) шкипер каботажного плавания и штурман дальнего плавания; 3) шкипер дальнего плавания.

От первых требовались элементарная грамотность, знание математики, геометрии и плоскостной тригонометрии без доказательств, краткой географии, навигации и морской практики. От вторых, сверх того — мореходной астрономии, дополнительных сведений по навигации и морской практике, письмоводству и счетоводству (штурманы дальнего плавания сдавали также экзамены по морской географии, иностранному языку). Шкипер дальнего плавания должен был дополнительно знать судостроение, морское законодательство, английский язык и паровую механику.

Диплом штурмана или шкипера давал бессрочный паспорт и освобождение от рекрутской повинности, подушного обложения (оклада) в период службы на торговых судах; оставившие до достижения 50 лет «занятия по мореходству без уважительных причин» обращались «в прежнее состояние с отобранием бессрочного паспорта»⁸.

Программы испытательных экзаменов на мореходные звания были утверждены Министерством финансов 2 ноября 1867 г. Экзаменационные комиссии создавались при мореходных училищах или управлениях портов. Председательствовать в них должны были инспекторы мореходных училищ или представители портовых управлений, в комиссию входили начальники училищ, преподаватели соответствующих предметов, опытные шкиперы, морские офицеры и члены попечительных комитетов.

В 1876 г. военный губернатор Приморской области и Владивостока контр-адмирал Г.Ф. Эрдман в своем отчете ходатайствовал перед Комитетом министров об организации мореходных классов и во Владивостоке. Мотивировал он это тем, что Приморская область для полного своего «благоустройства» требует значительных затрат со стороны правительства, и для поднятия уровня общего благосостояния края следует оказывать русским купцам содействие в перенесении их деятельности в эту область. Развитые торговля и промышленность помогли бы образованию местного торгово-промышленного русского флота, чтобы по возможности парализовать все более растущее влияние иностранцев. В числе необходимых мер губернатор предлагал

устройство мореходной школы. 13 октября 1877 г. Департамент мануфактур и торговли Министерства финансов ответил приморскому губернатору, что одобряет мысль об учреждении мореходного класса, но по закону «таковые классы могут быть учреждаемы в местностях, в коих местные городские, сельские или другие общества или учреждения, сознавая пользу от этих классов, примут на себя инициативу учреждения этих классов»⁹.

Как сообщал губернатору городской голова М.К. Федоров, во Владивостоке в то время число жителей, за исключением китайцев и корейцев, составляло 4 183 мужчины и 769 женщин; «ремесленной и заводской промышленности нет... К развитию торговли как заграничной, так и отпуска морской капусты, препятствий нет. Затем при неразвитии поселений Южно-Уссурийского края, другой отпускной торговли пока не предвидится... По омывающим водам существует судоходство и водное сообщение со всеми странами света. У города существует пристань Морского ведомства, а на устройство городской пристани открыт в сем году конкурс и ассигновано на сооружение 7 044 рубля... Содержится Правительством и Владивостокским Благотворительным Обществом учебных заведений три и два лечебных, содержимых Морским ведомством. Городом подобных заведений не содержится»¹⁰.

Только спустя 13 лет во Владивостоке появилось гражданское морское образование — открылись Александровские мореходные классы 2-го разряда, занятия в которых начались 16 ноября 1890 г. и продолжались до преобразования классов в ноябре 1902 г. в Училище дальнего плавания. Однако окончание классов не давало их выпускникам никаких преимуществ при сдаче экзаменов по сравнению с любым человеком со стороны, значение имели только знания, плавательский ценз и возраст.

Владивостокская комиссия для приема экзаменов на звание штурмана и шкипера дальнего плавания была создана во Владивостокском порту при Дирекции маяков и лоции Восточного океана в 1879 г., но первый диплом выдан ею только в феврале 1889 г., так как «за время с 1879 по 1889 г. в комиссии никого не экзаменовалось»¹¹. В феврале 1889 г. в комиссию были назначены преподаватель математики Маргаритов (от прогимназии)¹² и купцы-судохозяева Семенов и Федоров («при таких же экзаменах назначался прежде шкипер дальнего плавания Линдгольм»¹³), председателем комиссии стал директор маяков и лоции Восточного океана¹⁴ капитан Соколов¹⁵. Первое время испытательная комиссия выдавала по одному диплому в год, в 1894 г. также «никого не экзаменовалось»¹⁶.

В том же 1894 г. появились новые программы испытательных экзаменов на мореходные звания, и Министерство народного просвещения для оценки знаний экзаменующихся ввело отметки «удовлетворительно» и «неудовлетворительно»¹⁷, была также проведена комплексная проверка испытательных комиссий страны. Выводы оказались следующие: «...в означенных комиссиях существует полное разнообразие системы производства экзаменов как устных, так и письменных, причем каждая комиссия действует по собственному усмотрению. Предлагаемые в комиссиях вопросы и задаваемые задачи весьма разнохарактерны по содержанию и объему; также разнообразны и способы оценки познаний учеников, а самые познания... нельзя назвать удовлетворительными ни по объему, ни по качеству. Теоретическая подготовка учеников не находится в соответствии с даваемыми им правами и не стоит на той высоте, которую справедливо ожидать от людей, призванных для поднятия русского торгового мореходства»¹⁸.

В июне 1895 г. во Владивостокскую комиссию для приема экзаменов на звание штурмана и шкипера дальнего плавания были назначены судовладельцы О.В. Линдгольм и Я.Л. Семенов, шкипер парохода «Сибирь» А.А. Де Шей и заведующий созданными в 1890 г. Мореходными классами В.А. Панов¹⁹, председателем — помощник директора маяков и лоции Восточного океана корпуса флотских штурманов подполковник Мальцев²⁰.

Через год военный губернатор Приморской области вновь предлагает Владивостокской городской управе определить персональный состав комиссии и опять назначает ее председателем подполковника Мальцева. В комиссию были включены «судовладельцы Я.Л. Семенов и А.К. Вальден, шкипер капитан 1 ранга в отставке В.А. Терентьев, больше шкиперов в настоящее время во Владивостоке не находится, от Мореходных классов назначается заведывающий этими классами Корпуса Флотских Штурманов капитан в отставке В.А. Панов»²¹. В мае-июне 1896 г. в этой комиссии экзаменовались четыре человека, в том числе два ученика мореходных классов²², но диплом штурмана каботажного плавания получил только один²³.

В апреле 1897 г. был проведен экзамен для двух штурманов дальнего плавания и четырех — каботажного²⁴, все они получили дипломы²⁵. Председателем комиссии вновь был подполковник Мальцев²⁶, членами — преподаватель математики 7 и 8 классов мужской гимназии Дюков²⁷, купцы-судовладельцы О.В. Линдгольм, А.Н. Кузнецов и заведующий Мореходными классами В.А. Панов²⁸.

Дипломы в 1898 получили шесть штурманов каботажного плавания, три шкипера и один штурман дальнего плавания²⁹. Председателем комиссии на этот раз был корпуса флотских штурманов штабс-капитан Моисеев³⁰, членами — Панов, Линдгольм, Кузнецов, Ю.И. Бринер³¹ и В.С. Пулезо³².

В марте 1899 г. председателем комиссии стал корпуса флотских штурманов штабс-капитан А.А. Ковшиков³³, членами — купцы К.Н. Шулыгин (доверенный коммерции советника М.Г. Шевелева³⁴) и А.К. Вальден, заведующий Мореходными классами В.А. Панов, шкипер А.Н. Кузнецов³⁵ (по другой информации — владивостокский купец, штурман дальнего плавания³⁶), преподаватель математики Пулезо³⁷, штабс-капитан Федоров 2-й и корпуса флотских штурманов поручик А.А. де Шей³⁸. Подали документы сначала семь человек³⁹, затем восемь⁴⁰. Испытания начались в марте-апреле⁴¹. В октябре прошли экзаменовку еще пять человек⁴².

В 1900 г. председателем «Экзамнационной комиссии по испытанию лиц на звание Штурманов дальнего и каботажного плавания и Шкиперов дальнего плавания» стал помощник директора маяков и лоции Восточного океана⁴³ корпуса флотских штурманов капитан Моисеев, членами — купцы К.Н. Шулыгин, Я.Л. Семенов, А.Н. Кузнецов, заведующий мореходными классами В.А. Панов и преподаватель Владивостокской мужской гимназии В.С. Пулезо. Первоначально поступило «9 прошений лиц, желающих подвергнуть себя экзамену»⁴⁴, но в марте-мае прошли испытания 6 шкиперов и 13 штурманов дальнего плавания, 10 штурманов каботажного плавания⁴⁵.

За первые 22 года существования Владивостокской испытательной комиссии в ней сдали экзамены и получили мореходные звания 72 чел.

Кроме этой комиссии, с 1885 г. на Дальнем Востоке по постановлению приамурского генерал-губернатора А.Н. Корфа ежегодно в Сретенске, Благовещенске и Хабаровске назначались «особые комиссии по проверке знаний Амурских судоходцев»⁴⁶: «...еще в 1885 году возник вопрос о необходимости

образовательного ценза для судовых служащих. Необходимость эта была сознана даже самими судовладельцами, результатом ходатайства которых перед Генерал-Губернатором было установление в следующем году правил и программ и учреждение ежегодных комиссий для производства испытаний на звание: командиров, их помощников, машинистов, их помощников и лоцманов»⁴⁷.

«Во избежание несчастных случаев на судах, плавающих по р.р. Амурского бассейна, происходящих от недостаточного знакомства судового командного персонала с правилами управления судами и машинами» 3 декабря 1886 г.⁴⁸ А.Н. Корфом были утверждены и местные «Правила на производство испытаний на право командования судами по р.р. Амурского бассейна», согласно которым на должности командиров судов и их помощников допускались только лица, имевшие судоводительские дипломы или выдержавшие установленное испытание, которое производилось назначавшейся каждый раз генерал-губернатором особой комиссией. Только в марте-апреле 1897 г. на звание командиров пароходов и их помощников под эгидой заведующего работами по улучшению сельскохозяйственных условий рек Шилки, Амура и Усури Управления по сооружению Сибирской железной дороги Министерства путей сообщения испытательная комиссия экзаменовала 52 чел.: 30 — на командирское звание (10 испытания не выдержали, 3 из них сдали потом повторный экзамен на помощника) и 22 — на помощника командира судна. Таким образом, в речном флоте появилось еще 20 дипломированных командиров и 25 помощников⁴⁹.

31 декабря 1898 г. было разрешено заменить «производство испытания на звания командиров пароходов и их помощников производством сих... испытаний комиссиями, назначенными по распоряжению... Управления водными путями Амурского бассейна» в г. Благовещенске⁵⁰. Позднее Министерство путей сообщения и этот ценз признало не вполне удовлетворительным, и в 1899 г. было образовано Благовещенское «с повышенным образовательным и специальным цензом Речное Училище М.П.С.», которому (с упразднением правил 1886 г., просуществовавших в течение 14 лет) и был передан приамурским генерал-губернатором «решающий голос в определении правоспособности к занятию ответственных судовых должностей»⁵¹.

Таким образом созданная в XIX в. на Дальнем Востоке система «испытательных комиссий» постоянно развивалась в соответствии с изменяющимися потребностями флота и региона. В целом комиссии справлялись с поставленными задачами, регулярно обновляясь и охватывая новые территории, причем в мореходных классах, главной задачей которых являлась подготовка к сдаче экзаменов в квалификационных комиссиях, уровень этой подготовки был крайне низок. Так, из 72 чел., сдававших с 1889 по 1900 г. экзамены на морские звания во Владивостокской испытательной комиссии, выпускники Александровских мореходных классов составили менее 50% (около 30 чел.). К концу XIX в. мореходные классы перестали удовлетворять нужды постоянно развивавшегося торгового флота России, результатом чего стало очередное реформирование всей системы подготовки морских командных кадров уже в начале XX в.⁵²

¹ Кузьмин Н.Н. Низшее и среднее специальное образование в России (Подготовка специалистов для промышленности, транспорта и сельского хозяйства): Дис. ... д-ра. пед. наук / КГПИ. Курган, 1972. С. 394—395.

² Там же. С. 396.

- ³ Бордученко Ю.Л. Мореходное образование в пореформенной России: Дис. ... канд. ист. наук /ИИЕиТ им. С.И. Вавилова РАН. СПб, 1998. С. 220.
- ⁴ Извлечение из путевых записок Симпсона, директора Гудзонбейской компании, 1841 и 1842 г. (Пер. с англ.) // Материалы для истории русских заселений по берегам Восточного океана (извлечение из описания путешествий русских и иностранных мореплавателей и др. сочинений). Прил. к Морскому сборнику. 1861. № 4. С. 230.
- ⁵ Тихменев П.А. Историческое обозрение образования Российско-Американской компании и действий ее до настоящего времени. СПб, 1861. Ч. I. С. 272—273.
- ⁶ Бордученко Ю.Л. Мореходное образование... С. 9.
- ⁷ Кузьмин Н.Н. Низшее и среднее специальное... С. 398.
- ⁸ Известия Императорского Общества для содействия русскому торговому мореходству. М., 1881. Вып. 8: Сборник российских законов о купеческом водоходстве. Устав о подачах. Ст. 324.
- ⁹ Выписка из переписки Владивостокской городской управы об учреждении во Владивостоке мореходных классов. Владивосток, 1880. С. 3.
- ¹⁰ РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 4. Д. 403. Л. 67—77.
- ¹¹ Там же. Оп. 5. Д. 1216. Л. 36.
- ¹² Там же. Оп. 4. Д. 878. Л. 9.
- ¹³ Там же. Л. 10.
- ¹⁴ Там же. Л. 16.
- ¹⁵ Там же. Л. 22.
- ¹⁶ Там же. Оп. 5. Д. 1216. Л. 34.
- ¹⁷ Там же. Оп. 1. Д. 1374. Л. 9.
- ¹⁸ Там же.
- ¹⁹ Там же. Оп. 4. Д. 878. Л. 31.
- ²⁰ Там же. Л. 32.
- ²¹ Там же. Ф. 28. Оп. 1. Д. 586. Л. 36—37.
- ²² Там же. Ф. 1. Оп. 5. Д. 951, Л. 10—12, 16—18, 29.
- ²³ Там же. Д. 1216. Л. 34.
- ²⁴ Там же. Д. 1069. Л. 15.
- ²⁵ Там же. Д. 1216. Л. 35.
- ²⁶ Там же. Д. 1069. Л. 9.
- ²⁷ Там же. Л. 8.
- ²⁸ Там же. Л. 10.
- ²⁹ Там же. Д. 1216. Л. 10, 36.
- ³⁰ Там же. Л. 5.
- ³¹ Там же. Л. 3.
- ³² Там же. Л. 4.
- ³³ Там же. Оп. 4. Д. 1876. Л. 3.
- ³⁴ Там же. Л. 35.
- ³⁵ Там же. Л. 4.
- ³⁶ Там же. Л. 35.
- ³⁷ Там же. Л. 5.
- ³⁸ Там же. Л. 17.
- ³⁹ Там же. Л. 9.
- ⁴⁰ Там же. Л. 12, 15.
- ⁴¹ Там же. Л. 11, 16.
- ⁴² Там же. Л. 31, 34, 35.
- ⁴³ Там же. Д. 1939. Л. 3.
- ⁴⁴ Там же. Л. 1.
- ⁴⁵ Там же. Л. 10, 11.
- ⁴⁶ ГАРФ. Ф. 9396. Оп. 15. Д. 60. Л. 6.
- ⁴⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 839. Л. 13.
- ⁴⁸ Там же. Л. 10.
- ⁴⁹ Там же. Оп. 1. Д. 269. Л. 7—8.
- ⁵⁰ Там же. Л. 14.
- ⁵¹ Там же. Оп. 2. Д. 839. Л. 13.
- ⁵² Там же. Д. 807. Л. 3.

Summary. The author of the article «How are Captains Being Trained» Valery Koroliuk writes about principal changes in shipbuilding and navigation of world trade (cargo and passenger) fleet (19th century), connected with removing from sail wooden ships to metal ones with steam engines. In the Russian Empire there was an acute question of the necessity of good training of ship specialists. The author describes the system of trial commission preparing specialists for passing exams in the other qualification commissions.