

6. Данилак М. Галицькі, буковинські, закарпатські українці в революції 1848-1849 років / М. Данилак. – Братіслава-Пряшів: СПВ-ВУЛ, 1972.
7. Сильвай И.А. Избранные произведения / И.А. Сильвай. – Прешов, 1957.
8. Мельникова И.Н. Закарпатская Украина в революции 1848 г. / И.Н. Мельникова // Ученые записки Института славяноведения АН СССР. – Т. 1. – М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1949.
9. Мнение карпаторусса о последствиях русско-венгерской войны 1849 года // Славянские известия. – 1890. – №6.
10. Духнович А. Краткая биография Александра Духновича, каноника пряшевского им самим написанная / А. Духнович // Дукля. – 1963. – № 3.
11. Сильвай И. Автобиография / И. Сильвай. – Ужгород: Письмена, 1938.
12. Зоря Галицка. – Львів. – 1849. – №59.
13. Шульга І.Г. Боротьба селян карпатського регіону проти феодално-кріпосницького і національного гніту напередодні революції 1848-1849 рр. / І.Г. Шульга // Культура і побут населення Українських Карпат. Матеріали республіканської наукової конференції. – Ужгород, 1973.

С.С. Богатчук

ФОРМУВАННЯ ТЕХНІЧНИХ КАДРІВ ДЛЯ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ (КІНІНЕЦЬ ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТ.)

Характеризуючи стан наукової розробки проблеми, відзначимо, що історія формування кадрів залізничників даного періоду в історіографії висвітлена далеко нерівномірно. Одними з перших досліджували історію України другої половини ХІХ ст. історики Ф.Е. Лось, Е.Ф. Белінський, Ю.П. Лавров, О.І. Лугова. Вони висвітлювали стан розвитку промисловості в 60-90-х рр. ХІХ ст., зокрема залізничне будівництво.

У 80-90-х рр. ХХ ст. інтерес до даної проблеми відроджується. Розвитку освіти на Україні у другій половині ХІХ ст. присвячені праці Е.П. Степанович, М.Ф. Пузанова, Г.І. Терещенко, В.І. Кізченко, кандидатська дисертація Е.Луценко, в яких розкриваються питання кваліфікованої підготовки залізничних кадрів.

Метою дослідження є висвітлення проблеми формування кадрів для залізниць України в другій половині ХІХ ст. – початку ХХ ст.

Важливість даного дослідження полягає у необхідності застосування системного підходу щодо вивчення історії формування технічних кадрів для залізниць України даного періоду.

Після скасування кріпосного права в Україні виникла велика кількість вільної робочої сили. Велика маса селян, що не отримала землі, почала працювати на фабрично-заводських підприємствах, у цукровій промисловості, кам'яновугільній і металургійній промисловостях Донбасу.

За підрахунками Ю.П. Лаврова, у 80-х рр. ХІХ ст. з 8 губерній щороку виходило на заробітки близько 1,5 млн. осіб [1, с. 44]. У 1889 р. лише з Київської губернії 48,4% українців пішло у промисловість, на залізницю та інші виробництва [2, с. 25]. Тільки у 1891 р. на заробітки з села вийшло: з Київської губернії – 191,5 тис. осіб, Полтавської – 173 тис. осіб, Харківської – 164,2 тис. осіб, Чернігівської – 134,2 тис. осіб, Подільської – 108 тис. осіб, а всього – 771,2 тис. осіб [3, с. 65].

Будівництво залізниць розпочалося в другій половині ХІХ ст. й поглинуло близько 600 тис. робітників, які раніше працювали в сільському господарстві [4, с. 44]. Вони працювали на спорудженні Києво-Балтської, Лозово-Севастопольської залізниць та інших. На окремих будівельних ділянках Лозово-Севастопольської залізниці було зайнято до 5 тис. робітників із селян, яких підрядчики наймали за контрактами строком на один рік, враховуючи сезонність сільськогосподарських робіт [5, с. 416].

Залізничне будівництво в Російській імперії вимагало великої кількості робочої сили. Більше третини усього персоналу залізниць складали кваліфіковані кадрові робітники залізничних майстерень і депо. Наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. поповнення кадрів залізничників значною мірою відбувалося за рахунок їх сімей. На деякі залізничні вузли (Козятин, Жмеринка) наймали стрілочниками, ремонтниками, вугільниками, кондукторами виключно мешканців навколишніх сіл, які були менш вимогливими щодо умов праці та її оплати [6, с. 353].

На залізницях йшли працювати колишні солдати. У 1890 р. на Південно-Західній, Катерининській, Курсько-Харківсько-Миколаївській, Фастівській залізницях їх працювало 4,4 тис. осіб (із загальної кількості 15,6 тис.) [7, арк. 17].

Інтенсивне залізничне будівництво потребувало кваліфікованої робочої сили. Саме тому виникає потреба у навчальних закладах, які готували б висококваліфіковані залізничні кадри. У 1869 р. під керівництвом головного інспектора залізниць Дельвіга була створена комісія для розгляду питання про підвищення технічного і професійного рівня залізничників. Вона розробила ряд пропозицій, зокрема, про набір і підготовку кваліфікованих техніків і машиністів з числа досвідчених фабрично-заводських робітників, обізнаних з технікою.

Для надання вищої технічної освіти 28 липня 1864 р. був заснований Інститут інженерів шляхів сполучення у Петербурзі, який готував інженерів-спеціалістів залізничного транспорту, куди приймали переважно дітей дворян. Із стін цього інституту вийшла велика плеяда науковців-інженерів, що піднімали залізничну справу в Україні. Це Ю.В. Ломоносов, Г.Д. Дубелір, О.П. Бородін та інші [8, с. 153-164].

Незважаючи на певні фінансові труднощі, в 70-х рр. XIX ст. в Росії починають відкриватися технічні залізничні училища. Вони лише частково задовольняли потреби залізниць у кваліфікованих робітниках, спочатку надаючи перевагу підготовці машиністів паровозів, їх помічників та шляхових майстрів.

З 1870 р. першим в Україні почало працювати Харківське технічне училище, до якого приймали осіб віком від 13 до 19 років. Училище готувало 100 спеціалістів для служби тяги та ремонту шляхів.

З будівництвом Києво-Одеської залізниці (1870-1871р.) подібні технічні училища було відкрито у Києві, Одесі. Програма навчання передбачала готувати кваліфікованих робітників різних спеціальностей для обслуговування залізниці [9, с. 17-18].

У 1873 р. на ст. Ольвіопіль Херсонської губернії було відкрите залізничне училище для підготовки майстрів залізничного шляху [10, арк.13]. З 1874 р. на його базі почало працювати технічне залізничне училище, випускники якого після трирічного теоретичного курсу повинні були два роки працювати на залізницях й лише тоді отримували свідоцтво про освіту [11, с. 213].

В училищах навчались діти з різних соціальних верств і груп. Так у 1877 р. у Харківському, Одеському й Ольвіопільському технічних залізничних училищах 238 учні за соціальним станом поділялися: 103 – із дворян, духовенства й купців, із міщан – 97 учнів, із селян – 14, із колишніх солдат – 8; 16 учнів – діти іноземців [12, с. 108].

У 1878 р. Міністерство шляхів сполучення скликало з'їзд представників залізничних товариств та викладачів, на якому розглядалися найважливіші питання й проблеми навчальних закладів та були затверджені нормативи кількості навчальних годин, розподілу навчальних предметів. У серпні 1879 р. ці програми були затверджені міністром та вводилися в усіх залізничних училищах Росії [13, с. 9].

В Україні продовжували відкриватися нові залізничні училища, оскільки попит на кваліфікованих робітників не задовольнявся існуючими закладами. Так у 1878 р. таке училище почало працювати в Кременчуці Полтавської губернії [14, арк.12-16]. У 1881 р. почало підготовку та перепідготовку технічного персоналу для залізниць Донецьке технічне залізничне училище у Луганську Катеринославської губернії [15, с. 130].

У Міністерстві шляхів сполучення продовжувалася робота із подальшого удосконалення технічної освіти. З 1881 до 1886 рр. у Міністерстві розглядався проект «Положення про технічні залізничні училища», який згодом був затверджений Державною Радою. До технічних залізничних училищ, згідно з цим положенням, приймали лише громадян Російської імперії віком від 14 до 17 років. Обов'язковою умовою щодо зарахування до навчального закладу було закінчення міського училища або гімназії. Вступники склали іспити з математики та російської мови. Термін навчання в таких училищах тривав п'ять років. Після закінчення курсу трирічного навчання учні технічного залізничного училища одержували свідоцтва й направлялися на дворічну практику, під час якої набували відповідної спеціалізації. Так у 1901р. з 179 практикантів залізничних училищ на чотирьох залізницях України (Південно-Західній, Курсько-Харківсько-Севастопольській, Катерининській та Харківсько-Миколаївській) на службі тяги спеціалізувалося 124 особи (70%), на службі ремонту шляхів і споруд – 23 (12%) та 32 особи (18%) – по інших залізничних службах [16, с. 52].

З 1890 р. в м. Конотопі Курсько-Київської залізниці почало працювати технічне училище, рівень викладання в якому був досить високим. Викладати спеціальні технічні

предмети мали право тільки спеціалісти з вищою технічною освітою. Про це свідчить відсоток успішності, що досягав до 95%, на відміну від інших училищ, де він тримався на рівні 30-50% [17, арк. 355].

У 1896 р. за клопотанням правління товариства Лозово-Севастопольської залізниці для підвищення рівня кваліфікації кадрів було відкрите залізничне училище в Севастополі. Його випускники отримували спеціальність залізничних техніків-будівельників [18, с. 49].

Отже, за період з 1870 до 1896 рр. в Україні було відкрито 9 технічних залізничних училищ, тоді як у Росії їх налічувалося 33 [19, с. 35]. Кількість учнів постійно збільшувалася. Якщо в 1888 р. в усіх училищах України навчалося 1443 учні, то вже в 1898 р. – 2825 учнів [20, с. 15].

І все ж відкриття технічних залізничних училищ не давало можливості забезпечити залізниці висококваліфікованими кадрами сповна.

Високі темпи розвитку промисловості на Півдні Росії в другій половині XIX ст. та поширення залізничного будівництва виявили необхідність утворення вищих технічних навчальних закладів в Україні. 14 березня 1897 р. цар видав наказ про відкриття у Києві політехнічного інституту. До вступних іспитів допускалися ті, хто мав атестат про закінчення гімназій та інших середніх навчальних закладів.

На інженерно-будівельному й механічному відділеннях інституту з перших років його існування працювали видатний фахівець у галузі паровозобудування професор Ю.В. Ломоносов та Г.Д. Дубелір – визначний фахівець у галузі шляхового будівництва і теорії електротранспорту.

Термін навчання в Київському політехнічному інституті складав 4 роки. У підготовці висококваліфікованих інженерів велику роль відіграла робота науково-технічних гуртків та великої бібліотеки з питань будівництва та експлуатації залізничних мереж, де студенти розширювали свої знання. Першим утворився інженерний гурток (січень 1902 р.), у роботі якого взяли участь професори Г.Д. Дубелір, Є.О. Патон та інші. Під керівництвом професора О.О. Радціга почав працювати механічний гурток. На засіданнях цих гуртків заслуховували і обговорювали доповіді професорів і студентів про досягнення науки і техніки [21, с. 108]. Протягом року для студентів організовувалися екскурсії на залізниці. В 1902 р. професор Ю.В. Ломоносов організував проходження практики студентами на Східно-Китайській залізниці.

За соціальним походженням студентство було неоднорідним. За підрахунками Є.П. Степанович найбільше студентів було із дворян, як і в інших вищих навчальних закладах (у 1898 р. – 47,7% усієї кількості студентів, у 1913 р. – 36,2%). Вихідців з міщан навчалося в 1898 р. 34,6%, а в 1913 р. – 27,0%. Найменше було студентів з козацьких сімей - відповідно 1,2% та 2,8% [22, с. 16-22].

Для найбільш бідніших студентів, матеріально-побутові умови яких були важкими (висока оплата за навчання – 100 крб. щорічно, непомірна плата за квартиру, харчування), членом комісії з питань вищих технічних закладів Д.І. Менделєєвим було внесено пункт про право ради інституту звільняти від оплати за навчання близько половини студентів, які цього потребували. Це положення було використано першим ректором Київського політехнічного інституту В.Л. Кирпичовим у 1903 р., який створив в інституті товариство допомоги студентам. Викладачі та професори щорічно допомагали грошима малозабезпеченим студентам. Наприклад, у 1903 р. ця допомога складала 5112 крб., у 1911 р. – вже 6245 крб. [23, с. 64].

На початок XX ст. Київський політехнічний інститут був єдиним вищим навчальним закладом в Україні, який готував спеціалістів для шляхів сполучення. За період з 1903 по 1912 рр. інститут випустив 549 інженерів-механіків [24, с. 13]. Незважаючи на збільшення кількості спеціалістів, яких готував цей інститут, у транспорті їх не вистачало, що негативно відбивалося на діяльності й дальшому розвитку цієї галузі народного господарства.

Одночасно з технічними училищами та вищими навчальними закладами відкривалися спеціальні школи-училища для підготовки нижчого обслуговуючого персоналу залізниць. 12 серпня 1876 р. наказом управляючого Києво-Балтської залізниці прийнято рішення про відкриття шкіл для дітей нижчих службовців у Києві, Козятині. Навчання в цих школах проходило безкоштовно, лише за книги учні платили по 25 коп. У Києві була відкрита школа на зразок двокласного міського училища. Якщо в 1884 р. у ній навчалося 108 учнів, то вже в 1902-1903 н. р. – 398 хлопчиків та дівчаток, які здобували спеціальну початкову освіту. Такого ж типу школа відкрилася у Здолбунові, в якій за 1877-1890-ті рр. кількість дітей збільшилася з 60 до 190 [25, с. 10].

У 1890 р. у Жмеринці, а в 1898 р. у Фастові Товариство Південно-Західних залізниць відкрило двокласне залізничне училище. За програмою цих навчальних закладів учні вивчали Закон Божий, математику, літературу так само, як у початковій школі. Подібні училища відкривалися на ст. Ківерці (1899), на ст. Корсунь (1898), на ст. Вапнярка Південно-Західних залізниць. Ці училища утворювалися спеціально для дітей службовців за кошти залізниці [26, арк.2-7].

До 1900 р. на Південно-Західних залізницях було відкрите 31 училище, де здобували освіту діти службовців. Малолітніх навчали основам грамоти, арифметики, а молодь готували до роботи на залізничному транспорті. Подібні училища засновувалися в Катеринославі, Полтаві, Кременчуці, Попасній та інших містах [27, с. 10].

До 1902 р. на Південно-Західних залізницях також практикувалися набори слухачів на вечірні курси без екзаменів. Протягом двох років слухачі вивчали історію, російську літературу, комерційну справу, географію, бухгалтерський облік на залізниці, залізничне право, математику, статистику, механіку та інші предмети, з яких по закінченню складали іспити [28, с. 14].

Одночасно машиністів та їх помічників готували при залізничних майстернях. Щоб стати паровозним машиністом або його помічником, робітники складали спеціальні іспити. Водночас на залізницях утворювалися технічні бібліотеки, які надавали можливість робітникам слідкувати за новими технічними досягненнями в залізничній справі. Користування такою бібліотекою для службовців залізниці було безкоштовним [29, с. 108].

Отже, на початок ХХ ст. для підготовки та перепідготовки кадрів залізниць в Україні існувала досить велика кількість навчальних закладів, починаючи від Київського політехнічного інституту, технічних залізничних училищ та шкіл і закінчуючи вечірніми курсами підготовки при залізничних майстернях.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Лавров Ю.П. Склад робітників металургійної промисловості України наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. // Український історичний журнал. – 1965. – №7.
2. Лугова О.І. Про становище України в період капіталізму // Український історичний журнал. – 1967. – №3.
3. Лось Ф.Е. Формирование рабочего класса на Украине. – К., 1955.
4. Белінський Е.Ф. З історії формування залізничного пролетаріату на Україні в другій половині ХІХ ст. В кн.: З історії соціально-економічного розвитку та класової боротьби на Україні ХVІ- початку ХХ ст. – К., 1960.
5. Рабочее движение в России в ХІХ в. Сборник документов и материалов. Под ред. А.М.Панкратовой. – М., 1963.
6. Железнодорожное дело. – 1890. – №4.
7. ЦДІА України. – Ф.442. – Оп. 596. – Спр. 50.
8. Создатели новой техники в Украинской ССР – К., 1991.
9. Пузанов М.Ф., Терещенко Г.И. Очерки истории профессионально-технического образования в Украинской ССР. – К., 1980.
10. ЦДІА України. – Ф.707. – Оп. 225. – Спр.196.
11. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1906. – №25.
12. Министерство Путей Сообщения. – 1878 – Т 1. – Кн.2.
13. Труды организационного комитета съезда русских деятелей по техническому и профессиональному образованию в России.-5 секция. Средние и низшие технические училища Министерства Путей Сообщения. – СПб, 1890.
14. ЦДІА України. – Ф.730. – Оп. 1. – Спр. 205.
15. История рабочих Донбасса. В 2-х т – Т 1. – К., 1981. – С.130.
16. Кізченко В.І. Культурно-освітній рівень робітничого класу напередодні революції 1905-1907рр. – К., 1972.
17. ЦДІА України. – Ф. 707. Оп. 227. – Спр.14.
18. Краткий исторический очерк учебных заведений ведомства Путей сообщения. – СПб, 1900.
19. Веселое А.Н. Профессионально-техническое образование в СССР. Очерки по истории среднего и низшего профтехобразования. – М., 1961.
20. Луценко Е.М. Развитие среднего специального образования на Украине во второй половине ХІХ ст. Автореферат на соиск. ученой степени канд. ист. наук. – К., 1991.
21. Кізченко В.І. Зазначена праця.
22. Київський політехнічний інститут. Нарис історії (Г.Ф.Беляков, Є.С.Василенко та ін.). – К., 1995. Степанович Е.П. Высшая специальная школа на Украине (конец ХІХ- начало ХХ в.). – К., 1991.

23. Там само.
24. Лейкина-Свирская В.Р. Интеллигенция в России во второй половине XIX века. – М., 1971.
25. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – № 40.
26. ЦДДА України. – Ф.707. – Оп. 221. – Спр.97. – Арк.2-7; – Спр.60. – Арк.1-5; – Опис221. – Спр. 97. – Арк. 94.
27. Вестник Екатерининской железной дороги. – 1914. – № 341.
28. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – № 33.
29. Там само. – 1906. – № 25.

О.А. Буравський

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНЕ СТАНОВИЩЕ РИМО-КАТОЛИЦЬКОЇ ЦЕРКВИ НА ПРАВОБЕРЕЖНІЙ УКРАЇНІ (ДРУГА ПОЛОВИНА XIX – ПОЧАТОК XX СТ.)

Дослідження соціально-економічного становища Римо-Католицької Церкви на Правобережній Україні в другій половині XIX – на початку XX ст. привертає увагу істориків. Однак в українській історіографії немає комплексного наукового висвітлення зазначеної нами проблеми, за винятком дисертації Зваричука Е.О. [1]. У зазначеній праці проаналізовано соціально-економічне становище Римо-Католицької Церкви лише на Поділлі в другій половині XIX – на початку XX ст.

Сьогодні потребує вивчення питання орендних відносин у землеволодінні Римо-Католицької Церкви на Правобережній Україні, особливо після впровадження столипінської аграрної реформи, ролі РКЦ у розвитку капіталістичних відносин господарства краю, зокрема в сільськогосподарському виробництві, промисловості та торгівлі.

Метою даної статті є аналіз економічного становища, особливостей господарювання правобережного римо-католицького духовенства у складі Російської імперії в другій половині XIX – на початку XX ст.

Початок 1850-х рр. XIX ст. характеризувався зростанням національно-патріотичних тенденцій серед польського населення та римо-католицького духовенства. Тому російська влада йшла на компроміс у своїх стосунках із римо-католицьким кліром і частково обмежувала процес конфіскації костельних господарств. Відчуваючи наростання активності польського визвольного руху, самодержавство не зважувалося повністю залишити католицьких священників без економічної підтримки.

Міністр внутрішніх справ П.О. Валуєв висунув пропозицію щодо часткового повернення господарств Римо-Католицькій Церкві. На його думку, такі дії давали б можливість римо-католицькому духовенству вирішувати економічні питання, а не займатися політикою [2, с. 82]. Губернська адміністрація на Правобережжі, врахувавши пропозиції міністра, почала реагувати на прохання священників стосовно передачі їм земельних ділянок в оренду.

Держава отримувала значний зиск від надання казенних земельних ділянок у користування римо-католицьким монастирям. Так у рапорті настоятеля Дубенського бернардинського монастиря, надісланого 9 січня 1853р. визитатору римо-католицьких монастирів Луцько-Житомирської єпархії кс. Л.Биньовському, зазначалося, що монастир за оренду землі, на якій було розміщено невеликий дерев'яний будинок для монастирської прислуги, хлів, пивоварний завод, а також город, щорічно сплачував у державну скарбницю 50 крб. сріблом [3, арк 7-8].

Потрібно зазначити, що палата державного майна затримувала виконання указів Луцько-Житомирської римо-католицької духовної консисторії щодо передачі землі в оренду монастирям. Наприклад, настоятель Ходорковського капуцинського монастиря в рапорті надісланого 6 грудня 1852 р. на ім'я визитатора римо-католицьких монастирів скаржився на чиновників Київської палати державного майна, які відклали виконання указу консисторії від 1 жовтня 1852 р. про передачу монастирю в оренду землі, млина та ставка [4, арк. 3]. Як видно з наведених фактів, царський уряд, наділяючи монастирі землею, мав на меті зацікавити церковників у розбудові своїх господарств, цим прагнув відвернути римо-католицький клір від участі в рухах опору, а також отримати певний прибуток.

Римо-католицькі священники на Правобережжі отримували прибутки від передачі костельних земельних ділянок в оренду.