

УДК 378.4(091)

**ИЗ ИСТОРИИ ИСТОКОВ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ
ВЫСШЕГО МОРСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ В ОДЕССЕ
В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА**

В.В. Левченко

кандидат исторических наук, доцент кафедры
«Украиноведение, историко-правовые и языковые дисциплины»

Одесский национальный морской университет

В статье рассмотрены некоторые аспекты истории становления и развития высшего морского образования в Одессе в первой половине XX века на примере генезиса специальностей судостроение, гидротехническое строительство, судовая механика, судовая электромеханика, судовождение. Зародившиеся традиции высшего технического образования в высшей школе Одессы в 1910-х-1940-х гг., на современном этапе продолжает Одесский национальный морской университет, в котором осуществляется подготовка специалистов по многим профилям высшего морского образования (судостроителей, гидротехников, судомехаников, судозлектротехников, судоводителей и других). Одесский национальный морской университет по праву является первым и ведущим учебно-научным центром в этой области знания в Одессе и Украине, и одним из ведущих вузов в Восточной Европе.

Ключевые слова: *высшее морское образование, Одесса, Одесский национальный морской университет, судовая механика, судовая электромеханика, судовождение.*

УДК 378.4(091)

**З ІСТОРІЇ ВИТОКІВ СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ
ВИЩОЇ МОРСЬКОЇ ОСВІТИ В ОДЕСІ
В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XX СТОЛІТТЯ**

В.В. Левченко

кандидат історичних наук, доцент кафедри
«Українознавство, історико-правові та мовні дисципліни»

Одеський національний морський університет

У статті розглянуто деякі аспекти історії становлення та розвитку вищої морської освіти в Одесі в першій половині XX століття на прикладі генези спеціальностей суднобудування, гідротехнічне будівництво, суднова механіка, суднова електромеханіка, судноводіння.

© Левченко В.В., 2019

Традиції вищої технічної освіти, що зародилися у вищій школі Одеси в 1910-х-1940-х рр., на сучасному етапі продовжує Одеський національний морський університет, в якому здійснюється підготовка фахівців за багатьма профілями вищої морської освіти (суднобудівників, гідротехніків, судномеханіків, судноелектротехніків, судноводіїв та інших). Одеський національний морський університет по праву є першим і провідним навчально-науковим центром у цій галузі знання в Одесі й Україні, та одним з провідних вищих навчальних закладів у Східній Європі.

Ключові слова: вища морська освіта, Одеса, Одеський національний морський університет, суднова механіка, суднова електромеханіка, судноводіння.

UDC 378.4(091)

**FROM THE HISTORY OF THE ORIGINS OF FORMATION
AND DEVELOPMENT HIGHER SEA EDUCATION IN ODESSA
IN THE FIRST HALF OF THE XX CENTURY**

V.V. Levchenko

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department
«Ukrainian studies, historical, legal and language disciplines»

Odessa National Maritime University

The article describes some aspects of the history of the formation and development of higher maritime education in Odessa in the first half of the twentieth century on the example of the genesis of the specialties shipbuilding, hydraulic engineering, ship mechanics, ship electro mechanics, navigation. The originated traditions of higher technical education in the higher school of Odessa in the 1910s - 1940s, at the present stage continues the Odessa National Maritime University, which trains specialists in many areas of higher maritime education (shipbuilders, hydraulic engineers, ship mechanics, ship electricians, navigators and other). Odessa National Maritime University is rightfully the first and leading educational and scientific center in this field of knowledge in Odessa and Ukraine, and one of the leading universities in Eastern Europe.

Keywords: *higher marine education, Odessa, Odessa National Maritime University, ship mechanics, ship electromechanics, navigation.*

На современном этапе Одесский национальный морской университет (ОНМУ) осуществляет подготовку специалистов по многим профильным инженерным специальностям высшего морского образования (судостроение, гидротехническое строительство, судовая механика, судовая электромеханика, судовождение и др.) и по праву является одним из ведущих центров в этой области знания, как в Украине, так и в Восточной Европе.

История становления и развития двух первых специальностей в Одессе достаточно известна и знакома многим специалистам в этих областях знания [1; 2]. История подготовки *инженеров-судостроителей* берет свое начало в 1918 г. с организации судостроительного отделения на механическом факультете Одесского политехнического института (ОПИ) [3, л. 1] ставшего предшественником факультета судостроения, информационных технологий и системотехники ОНМУ. История подготовки высококвалифицированных кадров в области *гидротехнического строительства* ведет свои истоки от начала функционирования мелиоративно-гидротехнического отделения инженерно-строительного факультета ОПИ в 1918 г., из которого в 1919 г. выделилось отделение водных сооружений и портов [3, л. 1, 6]. Продолжателем традиций высшего гидротехнического образования, заложенных в конце 1910-х гг. сегодня является факультет воднотранспортных и шельфовых сооружений ОНМУ.

Относительно генезиса специальностей судовая механика, судовая электромеханика и судовождение в высшей школе Одессы научные изыскания не проводились, в связи с чем истории их становления и развития остаются лакунами не только в истории ОНМУ, но и в целом в истории высшего технического образования в Украине. Исходя из того, что в ОНМУ проводится фундаментальная подготовка будущих офицеров флота, которые по окончании получают необходимые компетенции судомехаников, судоводителей и электромехаников возникает потребность в проведении исследования относительно истории зарождения и становления подготовки инженеров по этим трем специальностям в Одессе, как одного из ведущих центров высшего технического образования в Европе.

Так же, как и предыдущие две специальности (судостроение и гидротехническое строительство) *специальность судовая электромеханика* тоже ведет свои истоки, начиная с 1918 г., когда в первом учебном году в ОПИ на механическом факультете начало функционировать электротехническое отделение [3, л. 1–1 об.]. В следующем учебном году оно было переименовано в электромеханическое отделение. В 1918/1919 учебном году на 2 курсе электромеханического отделения преподавали дисциплины – анализ бесконечно малых, теоретическую механику, основы статики сооружений и сопротивление материалов, физику, гидравлику, элементы машин, механическую технологию, векториальный анализ, энциклопедию электротехники, теорию передачи тепла, обработку металлов и дерева на машиностроительных заводах, химию. Студентам 5 курса читали лекции по основам тарификации, общему курсу слабых токов, оборудованию электромеханических заводов, основам радиотелеграфии, электрическому оборудованию заводов, организации промышленных предприятий, электрическому оборудованию судов, оборудованию кабельных заводов, курсу аккумуляторов, электрической сварке [4, л. 1-2].

В 1920/1921 учебном году студентам электромеханического отделения курсы специальных дисциплин вели: инженер-электрик и инженер-технолог, преподаватель Сергей Николаевич Берлин – электрометрия, испытания электрических машин, испытания счетчиков; инженер-электрик, преподаватель Яков Яковлевич Кноття (родился 25 октября 1885 г.) – энциклопедия электротехники; инженер-электрик, преподаватель Иосиф Яковлевич Кон – переменные токи; доктор физико-математических наук, доцент (с 1922 г. профессор) Николай Дмитриевич Папалекси – основы теоретической электротехники; инженер-электрик, преподаватель Яков Соломонович Хинкус (родился 12 декабря 1888 г.) – электрические сети, оборудование и расчет электрических сетей; электротехник Самсон Соломонович Хинкус (родился 22 декабря 1896 г.) – электротехника и электроизмерения; инженер-электротехник, преподаватель Евгений Петрович Мач (1881 г. р.) – электрическое освещение; инженер-технолог и инженер-электрик, преподаватель Рафаил Владимирович Львович (1878-1938) – электрические машины; инженер-электротехник, профессор Александр Львович Летник – термодинамика и электротехника и др. [5, л. 6 об.–7, 8 об.–12, 14 об.–15, 80 об., 81 об., 82 об.].

В учебно-вспомогательных учреждениях среди персонала работали Сергей Николаевич Лимарев (1885 г. р.) – препаратор электротехнической лаборатории, Константин Евгеньевич Дубовский (1881 г. р.) – старший ассистент по практическим занятиям в электротехнической измерительной лаборатории; инженер-технолог Игорь Васильевич Герасимовский (1885 г. р.) – ассистент электро-машинной лаборатории; лаборант-электрик Евгений Яковлевич Щеголев (1893–1956) – руководил лабораторными занятиями в лаборатории быстрых электромагнитных колебаний; студент III курса, препаратор физической лаборатории Викентий Францевич Марковский (родился 5 апреля 1898 г.) – всефакультетский электротехник и др. [5, л. 47 об., 55 об., 80 об., 83 об.].

Подготовку специалистов электротехников осуществляли опытные и авторитетные ученые. Например, Н. Д. Папалекси (25 ноября 1880–3 февраля 1947), выпускник Страсбургского университета (1904), в котором он начал свою профессиональную карьеру, проработав на разных должностях до 1914 г. С 1918 по 1922 гг. работал в ОПИ, где кроме выше-названной дисциплины читал лекции по метеорологии и климатологии, руководил практическими работами по физике, заведовал электротехнической лабораторией и метеорологическим кабинетом [5, л. 11 об.]. Затем он работал в Ленинграде в Центральной радиолaborатории Государственного электротехнического треста заводов слабого тока (1923–1935) и в Москве в Физическом институте имени П. Н. Лебедева АН СССР (1935–1938) и Энергетическом институте АН СССР (1938–1944). С 1939 г. являлся академиком АН СССР [6; 7].

Одним из представителей дореволюционной генерации преподавателей высшей технической школы являлся А.Л. Летник. Он родился 7 октября 1880 г. С 1906 г. преподавал в разных технических вузах, с 1908 г. – профессор [5, л. 82 об.–83]. В 1911 г., будучи одновременно преподавателем 6 мужской и 3 женской московских гимназий, он издал учебное пособие для средних учебных заведений по логарифмированию [8].

Значительный вклад в развитие высшего электротехнического образования в Одессе внес Е. П. Мач. Он родился в Киеве в 1881 г. После окончания Киевской гимназии поступил на механический факультет Киевского политехнического института, который окончил в 1909 г., получив диплом по специальности «электротехника». С 1909 по 1920 гг. работал на инженерных должностях в главных мастерских Юго-Западной железной дороги. В 1919 г. он был избран профессором ОПИ. Одновременно состоял в должности управляющего Одесским высшим электротехническим техникумом. После разделения в 1930 г. ОПИ на отраслевые вузы был профессором Одесского энергетического института и Одесского института инженеров водного транспорта. В 1933 г. в должности профессора он перешел на работу в Одесский индустриальный институт, где заведовал кафедрой электропривода до 1941 г. Профессор Е.П. Мач является автором разработанной учебной программы и курса лекций впервые организованной специальности – «электропривод». Также он был организатором и научным руководителем электротехнического сектора Одесского отделения Украинского исследовательского института промышленной энергетики. Профессор Е.П. Мач написал и подготовил к изданию ряд учебников: «Курс общей электротехники», «Электрификация предприятий», «Машины постоянного тока», «Управление электроприводами». В период с 1928 по 1941 гг. он проводил экспертизы или был председателем экспертных комиссий. К основным работам по заданиям предприятий относятся: «Рецензия проекта электроснабжения судоремонтного завода в г. Одессе от Одесской городской электрической станции», «Рецензия электрической части проекта переоборудования Одесской городской электрической станции», «Исследования распределения обратных токов Одесского трамвая и меры борьбы с ними» [9].

Профессиональные навыки молодым специалистам передавал и Р.В. Львович. Он родился в 1878 г. в Луганске, в еврейской купеческой семье. Окончил Электротехнический институт в Льеже (Бельгия). В Одессе работал в ОПИ и на Радиотелеграфном заводе. Затем переехал в Ленинград, где последовательно занимал должности консультанта, заведующего отделом передатчиков и заведующего отделением радиоотдела Центральной радиолaborатории Государственного электротехнического треста заводов слабого тока. 20 июля 1930 г. был арестован за контрреволюционную деятельность. Коллегией ОГПУ 28 июня 1931 г. осужден по ст. 58-7 УК РСФСР к заключению сроком на 5 лет с заменой наказания ссылкой на тот же срок в Нижний Новгород, где работал научным руко-

водителем по передатчикам Центральной военно-индустриальной радиолaborатории, научным консультантом радиотелефонного завода и НИИ 11 НК ОП СССР, заведующим кафедрой радиотехники и деканом факультета радио Горьковского индустриального института. Являлся автором ряда изобретений. Судимость была снята 21 января 1937 г. президиумом ЦИК СССР. 18 сентября 1937 г. арестован второй раз и Выездной сессией Военной коллегии Верховного Суда СССР 30 января 1938 г. осужден по ст. 58-6, 58-8, 58-11 УК РСФСР и приговорен к высшей мере наказания – расстрелу. Расстрелян 30 января 1938 г., захоронен в Горьковской области. Реабилитирован посмертно 22 июня 1989 г. заключением Прокуратуры СССР [10; 11].

Еще одним авторитетным специалистом в области электротехники являлся С.Н. Берлин (родился 24 октября 1884 г.). Профессиональное образование он получил в двух высших учебных заведениях: в 1909 г. окончил Технологический институт в Карлсруэ (Германская империя), а в 1913 г. – Рижский политехнический институт (Российская империя), получив в них соответственно квалификации инженера-электрика и инженера-технолога. Преподавательскую деятельность он начал в 1913 г. в должности ассистента Рижского политехнического института, позднее работал доцентом. С 1918 г. работал в ОПИ, где кроме аудиторных занятий проводил научные исследования в электрометрической лаборатории, которой заведовал. С 1927 г. последовательно являлся профессором, заведующим кафедрой, деканом и заместителем заведующего учебной частью Харьковского технологического института. С 1944 г. работал заведующим кафедрой электростанций и подстанций Ивановского энергетического института. В марте 1946 г. ВАК утвердил С.Н. Берлина в ученом звании профессора по кафедре электротехники и энергетики того же вуза. Ученый зарекомендовал себя как высококвалифицированного специалиста и опытного методиста-педагога. Он также являлся председателем цикловой методической комиссии по специальности «Электрические станции, сети и системы». Принимал активное участие в общественной жизни института, регулярно выступал с докладами и лекциями перед студентами, избирателями и инженерами общественности города. Под руководством С.Н. Берлина кафедра электростанций проводила большую работу по творческому содружеству с электрическими станциями и системами с широким привлечением и участием студентов в научно-исследовательских работах. В апреле 1959 г. С.Н. Берлин ушел на заслуженный отдых.

Из вышеизложенного следует, что в первые годы осуществления в ОПИ подготовки молодых специалистов электромехаников все представители педагогического штата имели высшее техническое образование, полученное в престижных европейских вузах, и опыт преподавательской и производственной деятельности.

Вместе с опытными коллегами свою карьеру на преподавательском поприще в ОПИ начинали и молодые ученые. Например, Е.Я. Щеголев и С.С. Хинкус. Е.Я. Щеголев родился 25 октября 1893 г. В 1921 г. закончил ОПИ и с 3 июня того же года занял должность лаборанта-электрика в лаборатории быстрых электромагнитных колебаний [5, л. 80 об.–81]. Со временем он стал доктором технических наук, известным радиоинженером, одним из первых разработчиков судовой радионавигационной техники. Участвовал в разработке радионавигационной системы для точного определения местонахождения судна в море. В 1936-1939 гг. совместно с Л.И. Мандельштамом и Н.Д. Папалекси, с которыми познакомился в начале научного пути в Одессе, разработал первый опытный образец навигационного прибора типа МПЩ. Руководил разработкой первого советского визуального радиопеленгатора (с 1947 г.), за что в 1949 г. стал лауреатом Государственной премии СССР [12]. Е.Я. Щеголев является автором ряда научных работ, посвященных разработке радиотехнических средств для морской отрасли [13; 14; 15].

С.С. Хинкус на протяжении почти сорока лет вел преподавательскую деятельность – начав ее в ОПИ в 1918 г. и закончив в Одесском институте инженеров морского флота в 1950-х гг. В 1920-е гг. в ОПИ он заведовал оборудованием электротехнической лаборатории. В 1965 г. вместе с двумя коллегами стал автором позитивно оцененного специалистами учебного пособия «Электрооборудование и автоматика подъемно-транспортных машин» [16].

По состоянию на июнь-июль 1923 г. дисциплины по электромеханике вели преподаватели: С.Н. Берлин – электрометрия; И.В. Герасимовский – электрические сети; Р.В. Львович – теория машин переменного тока, основы электротехники; Е.П. Мач – электротехника; И.И. Сивый и С.С. Хинкус – проведение практики в электротехнической лаборатории [17, л. 36-36 об., 61-61 об.]. Как следствие, с первых лет существования ОПИ электромеханика стала одной из ведущих профильных специальностей в вузе.

В 1923 г. вследствие первой существенной реорганизации инфраструктуры ОПИ (об этом см. дальше) специальность инженера судового электромеханика стала одной из доминирующих на судостроительном факультете, основанном на базе бывшего механического факультета.

Подготовка *специалистов судомехаников* также имеет свою историю. Она началась в 1920 г., когда на механическом факультете было учреждено судомеханическое отделение. Соответственно в 1920/1921 учебном году начали преподавать специальные дисциплины по этой отрасли знания. Так, Чарльз Джонович Кларк (1867-1942) – инженер-технолог, профессор вел лекции по общему курсу паровых котлов, центробежным насосам судов, паровым котлам; Александр Аркадьевич Курсин (родился 15 ноября 1873 г.) – инженер, старший преподаватель читал курсы по судовым машинам и машинным двигателям; Денис Георгиевич Полизо (родился 14 августа 1884 г.) – инженер-технолог и инженер-

механик, преподаватель вел занятия по деталям машин и прикладной механике; Михаил Львович Шаграй (родился 21 января 1880 г.) – инженер-технолог, преподаватель руководил проектами паровых машин и дипломными работами по паровой технике [5, л. 8 об.–10, 11 об.–12, 15 об.–16].

Преподавательский состав по спецкурсам для студентов-судомехаников был очень высокого профессионального уровня. Так, Ч.Д. Кларк являлся выпускником и преподавателем Рижского политехникума, где заложил основы новой дисциплины – «Кораблестроение». Также он работал на Экспериментальном судостроительном заводе, где зарекомендовал себя талантливым и перспективным конструктором. С 1905 по 1917 гг. занимал пост декана механического факультета. В Одессе проживал с 1918 г. по 1923 г. В этот период продолжал заниматься конструкторско-изобретательской деятельностью, стоял у истоков двух новых факультетов ОПИ – кораблестроительного и инженерно-строительного. Лично проводил набор преподавателей на новые дисциплины, разрабатывал учебные программы и планы, курировал образовательный процесс и всячески ратовал за техническое развитие института. В 1923 г. ученый вернулся в Латвию, где сразу экстренным указом ректора Латвийского университета был назначен руководителем кафедры судостроения механического факультета. Под его непосредственным проектным руководством в конце 1920-х – в начале 1930-х гг. в Латвии были построены суда, имеющие разную функциональную направленность: траулеры «Имант» и «Виестурс»; фактически первые латвийские субмарины «Спидола» и «Ронис»; известный латвийский ледокол «Кришьянис Валдемарс». В 1937 г. последовал уход Ч.Д. Кларка на заслуженный отдых. Последние пять лет своей жизни он продолжал преподавать в Латвийском университете несмотря на ухудшающиеся политические условия (языковая политика в период диктатуры К. Ульманиса, нацистская оккупация с 1 июля 1941 г. и др.). Умер Ч.Д. Кларк в Риге в 1942 г. Его имя как талантливого изобретателя и конструктора, виртуозного преподавателя и ученого, любимого не одним поколением студентов и коллег остается в памяти научного сообщества долгие годы [18; 19; 20].

Одним из наиболее опытных преподавателей в ОПИ также считался А.А. Курсин. В 1899-1901 гг. он состоял помощником старшего инженера-механика морского ведомства [21]. После этого на протяжении 1900-х-1910-х гг. являлся преподавателем механического отделения Одесского училища торгового мореплавания, преобразованного 7 июля 1901 г. из Классов торгового мореплавания, существовавших при Коммерческом училище с 1 июля 1898 г. На преподавательской стезе А.А. Курсин проявил себя как опытный практик, издав в 1908 г. учебное пособие «По вопросу об организации учебных плаваний учеников механических отделений, училищ торгового мореплавания» [22].

Таким образом, предоставление высшего образования будущим инженерам-судомеханикам в Одессе начало осуществляться в 1920 г. – 99 лет тому назад, а на современном этапе подготовка будущих специа-

листов, которые по окончании получают необходимые компетенции судомехаников и электромехаников осуществляется в Учебно-научном институте морского флота ОНМУ.

Существенные изменения в институциализации высшего морского образования произошли в 1923 г., что было связано с общегосударственной задачей, направленной на подготовку инженерных кадров для всех отраслей народного хозяйства. Особое значение в то время приобрело техническое совершенствование и развитие водных путей сообщения воднотранспортной отрасли народного хозяйства. В связи с этим морскому флоту, как одному из важнейших видов транспорта (в то время наравне с железнодорожным транспортом) для выхода на передовые позиции требовалось большое количество квалифицированных кадров. Поэтому в 1923 г. Народный комиссариат просвещения УССР инициировал перепрофилирование ОПИ на подготовку специалистов морского флота, что привело к переориентации его профильной целевой установки на подготовку квалифицированных кадров по следующим специальностям: судостроение и механическое оборудование судов, портостроение, механическое оборудование портов, курортно-санитарная техника. Вследствие этого произошла трансформация структурных подразделений ОПИ. Механический факультет был переименован в судостроительный, который готовил инженеров по трем специальностям – судостроители, судоэлектротехники и судомеханики. И если подготовка специалистов по первым двум профилям уже осуществлялась на протяжении первых пяти лет истории ОПИ, то подготовку по последнему профилю официально начали осуществлять в 1920 г. С 1923 г. кроме механического факультета в ОПИ функционировали также инженерно-строительный и энергетический факультеты [23, л. 3]. Реорганизация структуры ОПИ в 1923 г. не коснулась инженерно-строительного факультета, в составе которого продолжили функционировать два отделения – портовое и гидротехническое.

Вследствие реорганизации структурных подразделений ОПИ уже в 1923/1924 учебном году были проведены изменения в учебных планах и программах всех отделений судостроительного факультета. В первую очередь это коснулось учебных планов на III и IV курсах судомеханического и судоэлектротехнического отделений, где преподавались профильные дисциплины. На судомеханическом отделении учебный план был рассчитан на такие дисциплины: технические измерения, судовые вспомогательные механизмы, насосы, общая электротехника, типы и классификации судов, дополнительные главы по сопротивлению металлов, отопление и вентиляция судов (все III курс); дополнительный курс паровых котлов, дополнительный курс термических двигателей, механическое оборудование судостроительных заводов, основы проектирования судов, судовые системы, монтаж судовых механизмов, дноуглубительные снаряды и технические суда, электрическое устройство судов (все IV курс). Эти дисциплины читали – В.А. Аничков, А.И. Воротинский, А.А. Курсин, В.В. Краснопольский, С.Ф. Кременчуцкий, Б.Л. Николаи, Д.Г. Полизо,

А.И. Приббе, Д.И. Рабинович, И.В. Смирнов, Б.Г. Соколов и др. На судо-электротехническом отделении учебный план включал следующие курсы: технические измерения, электрические измерения, общая электротехника, судовые вспомогательные механизмы, насосы, отопление и вентиляция судов (все III курс); механическое оборудование судостроительных заводов, основы проектирования судов, технические основы электрификации, судовые системы, насосы, электрическое устройство судов, радиотехника, радиоизмерения (все IV курс) [23, л. 22-24]. Эти дисциплины вели – С.Н. Берлин, И.В. Герасимовский, И.Я. Кон, Я.Я. Кнотте, А.Л. Летник, Р.В. Львович, Е.П. Мач, Н.Д. Папалекси, С.С. Хинкус, Д.А. Ястржембский и др. Практические занятия по соответствующим дисциплинам проводились в учебно-вспомогательных учреждениях – соответственно судостроительном кабинете, кабинете прикладной и теоретической механики (первый в Украине), электрометрической лаборатории [24, л. 1]. С реорганизацией инфраструктуры ОПИ в его штатном расписании преподавательских должностей произошли частичные изменения в сторону увеличения числа педагогических кадров.

Проведенная в 1923 г. трансформация ОПИ на протяжении двух последующих учебных лет дала успешные результаты. Подтверждением этого служит резолюция, утвержденная 16 мая 1925 г. на заседании экономической секции Одесского губернского государственного планового комитета. Профессор ОПИ Г.К. Суслов, как один из членов этого комитета, отмечал, что «В виду выявившейся, в соответствии с экономикой Одесского района потребности инженеров-специалистов водного транспорта, гидротехники, санитарной и курортной техники, а равно в механиках (энергетиках) – теплотехниках, хладотехниках и специалистах подъемно-транспортной техники для различных отраслей легкой индустрии и электриков с чисто эксплуатационным уклоном, признать, что проведенная реорганизация Одесского политехнического института, получившая отражение в его новых учебных планах, является рациональной». Еще один пункт, утвержденный в этой резолюции, гласил: «Признать желательным предоставление при первой возможности Политехническому институту, в соответствии с его *общим морским уклоном* (выделено автором статьи) ныне бездействующего судоремонтного и механического заводов ... для организации учебно-показательных механических мастерских» [23, л. 15-16]. Таким образом, было еще раз подчеркнуто, что, начиная с 1923 г. ведущим профилем, для которого осуществлялась подготовка молодых специалистов в ОПИ, была морская отрасль народного хозяйства.

В результате трансформации структуры ОПИ на ведущие и приоритетные позиции в подготовке квалифицированных кадров вышли специальности водохозяйственного профиля, среди которых первостепенное внимание уделялось подготовке высококвалифицированных специалистов в области кораблестроения, судомеханики и судоэлектротехники, что в итоге дало возможность вузу стать ведущим центром научно-техни-

ческой мысли и практики в этих отраслях знания не только в УССР, но и в СССР в целом. Произошедшие в 1923 г. в структуре ОПИ реорганизационные процессы настолько существенно изменили профильную ориентацию вуза, что в последующие годы, до очередной радикальной трансформации в 1930 г., его целевая установка была направлена преимущественно на подготовку квалифицированных кадров для водохозяйственного комплекса страны. В таких условиях осуществление высшего морского образования продолжалось до 1930 г.

В конце 1920-х гг. на фоне социально-экономического развития в СССР и провозглашения курса на индустриализацию советская власть провела форсированное развертывание институциональной структуры высшего образования и науки с увеличением масштабов подготовки кадров высшей квалификации для всех отраслей народного хозяйства. Модернизация водного транспорта проходила в условиях жестокого финансового, технического и кадрового дефицитов, так как накопление его внутренних ресурсов значительно отставало от темпов развития. На рубеже 1920-х-1930-х гг. водохозяйственный комплекс УССР находился в состоянии хронического кризиса, и вся отрасль страдала от нехватки специалистов. В такой ситуации должности инженеров и техников часто оставались вакантными. Дефицит инженеров и техников объяснялся не только общей для всей страны проблемой индустриализации, но и их отсутствием в достаточном количестве и в досоветский период. С целью исправления сложившейся ситуации руководство страны озвучило предложение о переводе высшего образования полностью на отраслевое подчинение с целью усиления ответственности и последовательного осуществления реформы высшей школы. Обобщая и завершая данную политику, было принято решение о переводе всех технических вузов, большинство технических факультетов вузов из ведомства Народного комиссариата просвещения УССР в распоряжение ВСНХ СССР, а через него – Советам народного хозяйства республик и хозяйственным объединениям. При осуществлении реформы все руководство по подготовке кадров сосредоточивалось в руках хозяйственных (профильных) народных комиссариатов и объединений. Также они занимались методическим обеспечением учебного процесса, но под контролем НКП УССР.

Типичным примером реализации на практике решений правительства по расширению сети и создания профильных вузов является Одесский институт инженеров водного транспорта (ОИИВТ, в обиходе называемый «Водным»), который в 1930 г. стал преемником ОПИ и предшественником современного Одесского национального морского университета (ОНМУ). ОИИВТ был создан на базе выделения факультетов судостроения, портостроительства и гидротехнических сооружений из структуры ОПИ почти за несколько месяцев летом 1930 г., во многом благодаря поддержке руководства области, имеющихся кадров преподавателей и энтузиазма коллектива нового вуза. Вследствие трансформации ОПИ все

студенты предыдущих структурных подразделений были переведены на соответствующие специальности ОИИВТ.

В ходе развернувшегося процесса модернизации высшей школы подобным образом в то время в УССР создавалось много новых профильных вузов. Подтверждением факта, что предшественник ОНМУ в 1930 г. был выведен из структуры ОПИ как его составная часть, является постановление СНК УССР (выписка из протокола № 19/672) от 12 июня 1930 г. «Про реорганізацію ВИШ'ів та ВТИШ'ів і про передачу їх у відання відповідних наркоматів». Таким образом, ОПИ был подвергнут «реорганизации», следствием которой было разделение его инфраструктуры на сеть новых профильных институтов. В связи с этим структурные подразделения (факультеты и отделения) ОПИ стали предшественниками многих новосозданных учебных заведений высшей школы УССР: Одесский энергетический институт (факультеты теплотехнический, механический, хладотехники) организованный на основе энергетического факультета; Одесский институт связи (факультеты радиотехники, топографии и телефонии) организованный на основе факультета связи; Николаевский судостроительный институт (факультеты судостроительный и машиностроительный) организованный на базе Николаевского машиностроительного института и судостроительного факультета ОПИ и ОИИВТ [25, с. 1-8]. В результате реорганизации системы высшего образования в 1930 г. ОПИ был реорганизован на несколько профильных вузов, в частности ОИИВТ, который с преподавательским составом и контингентом студентов соответствующих отделений продолжили деятельность в помещениях своего предшественника.

После организации высшей технической школы УССР подготовка новых кадров по специальностям судовая механика и судовая электромеханика в Одессе в дальнейшие годы продолжалась в ОИИВТ. Этому способствовали учебно-вспомогательные учреждения: судомеханический кабинет (с 1940 г. машинный зал) и электротехническая лаборатория [26, л. 25 об.; 27, л. 16 об.–17].

В 1942-1944 гг. в стенах ОИИВТ, когда он вследствие эвакуации находился поочередно в Самарканде и Астрахани, была открыта еще одна новая специальность – в эти годы вуз осуществлял подготовку *инженеров-судоводителей*. В 1942/1943 учебном году с 1 января по 1 июня 1943 г. студентов этой специальности было 36 человек (30 на I курсе и 6 – на IV курсе). Характерно, что на судомеханическом факультете было 184 студента, на судостроительном – 178, а на эксплуатационном – 53 (всего по вузу – 451 студент). За это же время по разным причинам 22 студента этой специальности покинули вуз и 14 человек поступили в период приемной комиссии 1943 г., что по состоянию на 1 июля 1943 г. составило 28 студентов, среди которых 24 было мужского пола и 4 – женского. Обеспечение преподавательскими кадрами ОИИВТ для чтения курсов по необходимым дисциплинам осуществлялось за счет пребывания в Самарканде Военно-морской академии рабоче-крестьянского военно-морского

флота имени К.Е. Ворошилова, преподаватели которой по совместительству и составили лекторский штат одесского вуза [28, л. 2-3, 7-8].

Второй учебный год (1943/1944) подготовки студентов-судоводителей проходил в Астрахани, куда в соответствии с распоряжением правительства от 6 сентября 1943 г. коллектив ОИИВТ прибыл 11 октября того же года. Скороспешный переезд вуза привел к большому числу трудностей и нерешаемых проблем, которые повлияли на его работу в целом и в частности на функционирование факультета судовождения. Во-первых, из-за транспортных затруднений значительное число студентов прибыло в Астрахань с опозданием до одного месяца, что нарушило начало и нормальное течение учебного процесса. Во-вторых, в связи с переездом вуз лишился ряда преподавателей Военно-морской академии, работавших в нем по совместительству. В условиях слабо развитой инфраструктуры высшей школы Астрахани укомплектовать кафедры недостающими преподавательскими кадрами не представлялось возможным. Еще более эта ситуация усложнилась во втором семестре (весной 1944 г.), когда согласно распоряжению правительства, оперативная группа преподавателей выехала в Одессу для налаживания учебного процесса в родных стенах ОИИВТ. В-третьих, нормальному проведению учебного процесса не способствовало почти полное отсутствие по ряду дисциплин учебников, пособий, инвентаря, чертежной и писчей бумаги. Все перечисленные факторы существенно отразились на ходе учебного процесса, что привело к значительному отсеву студентов из вуза (в первом семестре – 172 человека, во втором – 107), большей его половины.

Несмотря на определенные трудности, учебный процесс в институте продолжался. Исходя из личных морально-волевых качеств отдельно взятого студента, некоторые из них достигали определенных успехов. Например, по результатам 1943/1944 учебного года двое студентов вуза (студентка V курса эксплуатационного факультета Зыкова и студент V курса судоводительского факультета Глазов) были выдвинуты Ученым советом ОИИВТ на получение «сталинской» стипендии. По отличными результатам учебы в феврале 1944 г. студент Глазов был направлен на длительную плавательную практику. Для студентов факультета судовождения плавательная практика была организована на Каспийском море. По окончании 1943/1944 учебного года, в сравнении с предыдущим, число студентов на судоводительском факультете выросло и составило 65 человек (на I курсе – 47, на II курсе – 9, на V курсе – 9). В целом по институту ситуация с увеличением контингента студентов не улучшилась. Судомеханический факультет насчитывал 145 студентов, кораблестроительный – 161, эксплуатационный – 77 (всего по вузу – 448 студентов) [29, л. 1-1 об., 3, 5, 9, 13 об.].

В середине сентября 1944 г. в соответствии с распоряжением СНК СССР ОИИВТ был эвакуирован в Одессу, где учебный корпус и учебно-производственная база вуза полностью сохранились, и было возрождено проведение учебно-научного процесса [29, л. 1 об.].

В 1944 г. в связи с милитаризацией всех сфер общества студенты судоводительского факультета были переведены в Одесское Высшее инженерное морское училище, которое со временем трансформировалось в Национальный университет «Одесская морская академия». В 2016 г. обучение студентов по образовательной программе «Судовождение» было возрождено в ОНМУ и является одной из престижнейших и популярнейших среди абитуриентов вуза.

Таким образом, на сегодня ОНМУ, соблюдая исторические традиции, заложенные в период с конца 1910-х до начала 1940-х гг., осуществляет подготовку специалистов по многим профилям высшего морского образования (судостроителей, гидротехников, судомехаников, судозлектротехников, судоводителей и других) и по праву является первым и ведущим центром в этой области знания в Одессе и Украине, и одним из ведущих вузов в Восточной Европе.

В целом институционализация высшего морского образования в Одессе и в частности в ОНМУ ведет свое начало с 1918 г. [30]. С 1920 г. она приобрела общегосударственные масштабы и стратегическое развитие. С этой целью разрабатывались новые учебные планы и программы, совершенствовались методика и формы преподавания, соответственно новым учебным программам готовились новые учебники, активно проводились научно-исследовательские работы по разным направлениям кораблестроительной области знания, устанавливалась связь вуза с другими вузами, научно-исследовательскими учреждениями и производственными предприятиями страны и всего мира.

В качестве заключения отметим, что на когнитивном уровне институционализация высшего морского образования в Одессе с первых лет его зарождения и становления обрела достаточно четкие контуры: налаживание учебного процесса, создание учебных программ и планов, формирование учебно-вспомогательных учреждений, развитие объектно-предметной области исследований, определение широкого поля научных проблем, перманентное формирование и развитие материальной базы, определение дисциплинарно/междисциплинарных подходов, апробация концептуально построенных теоретических и практических научно-исследовательских проектов. Следовательно, высшее морское образование в структуре ОНМУ как одного из ведущих технических вузов Одессы составляло и составляет определенно-важный пласт в общей системе высшего морского образования в Украине, а отдельные аспекты его истории заслуживают на дальнейшее всестороннее синтетическое исследование.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Кузница инженерных кадров для морского флота (краткий исторический очерк). – Одесса: Моряк, 1990. – 152 с.
2. Одесский национальный морской университет: История. Люди. Современность: 1930-2005 / Ред. кол.: И.В. Морозова и др. – Одесса: Астропринт, 2005. – 215 с.
3. Государственный архив Одесской области (ГАОО). – Ф.Р-126. – Оп. 1. – Д. 4.
4. ГАОО. – Ф. Р-126. – Оп. 1. – Д. 10.
5. ГАОО. – Ф. Р-126. – Оп. 1. – Д. 112.
6. Николай Дмитриевич Папалекси (1880-1947) // Очерки педагогической и научной деятельности ученых периода становления института (1918-1930 гг.). – Одесса, 1984. – С. 71-80.
7. Папалексі Микола Дмитрович: 20 лист. (2 груд.) 1980. – 3 лют. 1947 // Вчені вузів Одеси: біобібліогр. довідн. / Упоряд. І.Е. Рікун. – Одеса, 2003. – Вип. 1: Природн. науки, 1865-1945 рр. – Ч. 4: Фізики. Астрономи. – С. 53-56.
8. Летник А.Л. Пятизначные таблицы логарифмов чисел (от 1 до 10000): Курс сред. учеб. заведений / Сост. А.Л. Летник, преподаватель московских 6 мужской и 3 женской гимназий. – М.: В.С. Спиридонов, 1911. – 34 с.
9. Мач Евгений Петрович // История Одес. политехн. в очерках / авт.-сост. Ю.С. Денисов, В.И. Бондарь; под ред. В.П. Малахова. – Одесса, 2000. – С. 45.
10. Государственное учреждение Центральный архив Нижегородской области (ГУ ЦАНО). – Ф. 2464. – Оп. 1. – Д. 232.
11. ГУ ЦАНО. – Ф. 2209. – Оп. 3. – Д. 7590.
12. Храмов Ю.А. Физики: Биографический справочник / Ю.А. Храмов. – К.: Наукова думка, 1977. – 512 с.
13. Щеголев Е.Я. Радионавигация / Е.Я. Щеголев. – Москва; Ленинград: Гостехиздат, 1946. – 83 с.
14. Щеголев Е.Я. Морские радионавигационные устройства / Е.Я. Щеголев. – Ленинград: Государственное издательство водного транспорта: Ленинградское отделение, 1954. – 229 с.
15. Щеголев Е.Я. Радиотехнические средства морского судовождения / Е.Я. Щеголев. – Ленинград: Морской Транспорт, 1956. – 569 с.
16. Хинкус С.С. Электрооборудование и автоматика подъемно-транспортных машин: Учебн. пособие для механизаторской специальности вузов Министерства морского флота / С.С. Хинкус, Л.А. Кирпичников, М.И. Хариф. – М.: Транспорт, 1965. – 378 с.
17. ГАОО. – Ф. Р-126. – Оп. 1. – Д. 140.

18. Чарльз Джонович Кларк (1867–1942) // *Очерки педагогической и научной деятельности ученых периода становления института (1918–1930 гг.)*. – Одесса, 1984. – С. 33-41.
19. Рікун І.Е. Кларк Чарльз Джонович // *Енциклопедія сучасної України*. – Т. 13: Київ-Кок. – К., 2013. – С. 268.
20. Левченко В.В. Професор Ч.Д. Кларк – основоположник вищої політехнічної освіти в Одесі / В.В. Левченко, А.О. Гривківська, Г.Є. Шаталова // *Зб. праць XVI Міжнародної молодіжної науково-практичної конференції «Історія розвитку науки, техніки та освіти», присвяченої 120-річчю Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»*. – Київ, 19 квітня 2018 р. / Укладач Л.П. Пономаренко. – К., 2018. – С. 21-23.
21. Российский государственный архив военно-морского флота. – Ф. 873. – Оп. 10. – Д. 775.
22. Курсин А. По вопросу об организации учебных плаваний учеников механических отделений, училищ торгового мореплавання / [Соч.] А. Курсина, преподавателя механического отделения Одесского училища торгового мореплавання. – СПб.: тип. М.А. Александрова, 1908. – [2]. – 32 с.
23. ГАОО. – Ф. Р-126. – Оп. 1. – Д. 234.
24. ГАОО. – Ф. Р-126. – Оп. 1. – Д. 287.
25. Бюлетень Народного Комісаріату Освіти УСРР. – 1930. – № 27.
26. ГАОО. – Ф. Р-5397. – Оп. 4. – Д. 7.
27. ГАОО. – Ф. Р-5397. – Оп. 4. – Д. 21.
28. ГАОО. – Ф. Р-5397. – Оп. 4. – Д. 26.
29. ГАОО. – Ф. Р-5397. – Оп. 4. – Д. 30.
30. Левченко В.В. К вопросу становления и преемственности Одесского национального морского университета / В.В. Левченко // *Вісник Одеського національного морського університету: Зб. наук. праць*. – Вип. 33. – Одеса, 2011. – С. 17-26.

REFERENCES

1. Vorobev, Yu.L. (Ed.). (1990). *Kuznitsa inzhenernyih kadrov dlya morskogo flota (kratkiy istoricheskiy ocherk)*. Odessa: Moryak. [in Russian].
2. Morozova, I.V. (Ed.). (2005). *Odesskiy natsionalnyiy morskoy universitet: Istoriya. Lyudi. Sovremennost: 1930-2005*. – Odessa: Astroprint. [in Russian].
3. Letnik, A.L. (1911). *Pyatiznachnyie tablitsyi logarifimov chisel (ot 1 do 10000)*. Moskva: V.S. Spiridonov. [in Russian].

4. Hramov, Yu.A. (1977). *Fiziki: Biograficheskiy spravochnik*. Kiev: Naukova dumka. [in Russian].
5. Schegolev, E.Ya. (1946). *Radionavigatsiya*. Moskva; Leningrad: Gostehizdat. [in Russian].
6. Schegolev, E.Ya. (1954). *Morskie radionavigatsionnyie ustroystva*. Leningrad: Gosudarstvennoe izdatelstvo vodnogo transporta: Leningradskoe otdelenie. [in Russian].
7. Schegolev, E.Ya. (1956). *Radiotekhnicheskie sredstva morskogo sudovozhdeniya*. Leningrad: Morskoy Transport. [in Russian].
8. Hinkus, S.S., Kirpichnikov, L.A., Harif, M.I. (1965). *Elektrooborudovanie i avtomatika pod'emno-transportnyih mashin*. Moskva: Transport. [in Russian].
9. Rikun, I.E. (2013). *Klark Charlz Dzhonovich*. *Entsiklopediya suchasnoyi Ukrayini*, 13, 268. [in Ukrainian].
10. Levchenko, V.V., Grivkivska, A.O., Shatalova, G.E. (2018). *Profesor Ch.D. Klark – osnovopolozhnik vischoyi politekhnichnoyi osviti v Odesi*. *Zbirnik prats XVI Mizhnarodnoyi molodizhnoyi naukovo-praktichnoyi konferentsiyi «Istoriya rozvitku nauki, tehniki ta osviti», prisvyachenoyi 120-richchyu Natsionalnogo tekhnichnogo universitetu Ukrayini «Kiyivskiy politekhnichniy Institut imeni Igorya Sikorskogo»*, 21-23. [in Ukrainian].
11. Kursin, A. (1908). *Po voprosu ob organizatsii uchebnyih plavaniy uchenikov mehanicheskikh otdeleniy, uchilisch togovogo moreplavaniya*. Sankt-Peterburg: tip. M.A. Aleksandrova. [in Russian].
12. Levchenko, V.V. (2011). *K voprosu stanovleniya i preemstvennosti Odesskogo natsionalnogo morskogo universiteta*. *Visnik Odesskogo natsionalnogo morskogo universitetu: Zbirnik naukovih prats*, (33), 17-26. [in Russian].

Стаття надійшла до редакції 20.11.1018

Рецензенти:

доктор філософських наук, професор, завідувач кафедри Всесвітньої історії та методології науки Південноукраїнського національного педагогічного університету ім. К.Д. Ушинського
Ю.А. Добролюбська

доктор технічних наук, професор, Генеральний директор Морського Інженерного Бюро
Г.В. Єгоров