

# ДЕЯКІ ПИТАННЯ НОВОЇ ІСТОРІЇ УКРАЇНИ

---

*С. С. Богатчук*

## ПІДГОТОВКА КАДРІВ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ В УКРАЇНІ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ — ПОЧАТОК ХХ ст.)

Історія розвитку залізничного транспорту в Україні в кінці ХІХ — на початку ХХ ст. свідчить про необхідність кваліфікованої підготовки його кадрів, що мало стати загальнодержавним завданням.

Характеризуючи стан наукової розробки проблеми, слід відзначити, що історія формування кадрів залізничників даного періоду в історіографії висвітлена далеко нерівномірно. Одними з перших дослідників історії України другої половини ХІХ ст. були Лавров Ю. П. [1], Лугова О. І. [2], Лось Ф. Е. [3], Белінський Е. Ф. [4], які висвітлювали стан розвитку промисловості, зокрема, залізничного будівництва, після скасування кріпосного права та необхідність покращення підготовки кадрів залізничників.

Інтерес до історії підготовки спеціалістів для залізниць України другої половини ХІХ ст. — початку ХХ ст. відроджується у 80–90-х рр. ХХ ст. Зокрема, у 1991 р. відбувся захист кандидатської дисертації Е. Луценко “Развитие среднего специального образования на Украине во второй половине XIX ст.” [5]. Розвитку освіти на Україні у другій половині ХІХ ст. присвячені праці Степанович Е. П., Пузанова М. Ф., Терещенко Г. І., Кізченко В. І., в яких розкриваються питання кваліфікованої підготовки залізничних кадрів [6–8].

Мета дослідження обумовлена актуальністю обраної теми і полягає у висвітленні проблеми формування кадрів для залізниць України в другій половині ХІХ — початку ХХ ст.

Важливість даного дослідження полягає у необхідності застосування системного підходу щодо вивчення історії фор-

мування технічних кадрів для залізниць України даного періоду.

Реформа 1861 р. та швидкий розвиток капіталістичних відносин у промисловості й сільському господарстві сприяли виникненню в Україні великої кількості вільної робочої сили. Вона складалася із найбіднішої частини селянства, що була змушена найматися на поденні роботи до поміщиків або, шукаючи роботу, йти з села. За підрахунками Лаврова Ю. П., у 80-х рр. XIX ст. з Воронежської, Курської, Орловської, Київської, Волинської, Подільської, Харківської і Чернігівської губерній щороку виходило на заробітки 1 423 854 чоловік [9]. В 1889 р. лише з Київської губернії пішло на заробітки 34 380 чоловік, 17 730 з них (51,6 %) працевлаштувалися на польові роботи, а 16 750 (48,4 %) — у промисловість, на залізниці та інші виробництва [10]. Тільки у 1891 р. на заробітки з села вийшло: з Київської губернії — 191,5 тис. чол., Полтавської — 173 тис. чол., Харківської — 164,2 тис. чол., Чернігівської — 134,2 тис. чол., Подільської — 108 тис. чол., а всього — 771,2 тис. чол. [11]. Велика маса селян, що не отримала землі, почала працювати на фабрично-заводських підприємствах, у цукровій промисловості, кам'яновугільній і металургійній промисловості Донбасу.

Будівництво залізниць розпочалося в другій половині XIX ст. і поглинуло близько 600 тис. робітників, які раніше працювали в сільському господарстві [12]. На їх будівництво наймалися поодинокі, групами, цілими селами. 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 [13].

Залізничне будівництво в Російській імперії вимагало великої кількості робочої сили, адже найбільша частина його будівельних процесів виконувалася вручну. Залізничний транспорт з його глибоким поділом праці, відносно високим технічним рівнем породив значну професійну розмежованість залізничників і виникнення таких спеціальностей, які знаходилися на межі між робітниками і службовцями.

Більше третини усього персоналу залізниць склали кваліфіковані кадрові робітники залізничних майстерень і депо. Наприкінці XIX — на початку XX 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 [14].

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

Інтенсивне залізничне будівництво потребувало кваліфікованої робочої сили, що примусило уряд звернути увагу на підготовку спеціалістів у цій галузі. Саме тому виникає потреба у навчальних закладах, які готували б висококваліфіковані залізничні кадри. До 1870-х рр. країна не мала технічних училищ, які б спеціально готували кадри робітників для залізниць. В 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. було засновано Інститут інженерів шляхів сполучення у Петербурзі, який готував інженерів-спеціалістів залізничного транспорту, куди приймали переважно дітей дворян. Із стін цього інституту вийшла велика плеяда вчених-інженерів, що піднімали залізничну справу в Україні, таких як Ю. В. Ломоносов, Г. Д. Дубелір, О. П. Бородин та інші [16].

Одночасно виникає питання щодо утворення та фінансування технічних залізничних училищ. В 1870 р. Міністерство шляхів сполучення спільно з Міністерством фінансів прийняло угоду про відрахування з валового прибутку залізниць 15 карбованців з версти експлуатованих доріг на розвиток технічних учбових закладів [17].

Незважаючи на певні фінансові труднощі, в 70-х рр. XIX ст. в Росії починають відкриватися технічні залізничні учили-

ща. 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. Крім загальноосвітніх, викладались обов'язкові технічні дисципліни: будова локомотива та догляд за ним; загальні відомості щодо будівництва залізниць та телеграфної служби. Училище готувало спеціалістів для служби тяги та ремонту шляхів. У ньому навчалось 100 учнів.

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

В 1873 р. на ст. Ольвіопіль Херсонської губернії було відкрито залізничне училище для підготовки майстрів залізничного шляху [19]. З 1874 р. на його базі почало працювати технічне залізничне училище, випускники якого після трьохрічного теоретичного курсу повинні були два роки працювати на залізниці і лише тоді отримували свідоцтво про освіту [20].

В училищах навчалися діти із різних соціальних верств і груп. Так, у 1877 р. у Харківському, Одеському й Ольвіопільському технічних залізничних училищах 238 учнів за соціальним станом поділялися: 103 — із дворян, духовенства й купців, із міщан — 97 учнів, із селян — 14, із колишніх солдат — 8. Інші 16 учнів — діти іноземців [21].

В 1878 р. Міністерство шляхів сполучення скликало з'їзд представників залізничних товариств та викладачів, на якому розглядалися найважливіші питання й проблеми учбових закладів та було затверджено нормативи кількості учбових годин, розподілу навчальних предметів. У серпні 1879 р. ці програми було затверджено міністром та вводилися в усіх залізничних училищах Росії [22].

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 Кременчуку Полтавської губернії [23]. В 1881 р. почало підготовку та перепідготовку технічного пер-

соналу для залізниць Донецьке технічне залізничне училище у Луганську Катеринославської губернії [24].

У Міністерстві шляхів сполучення продовжувалася робота по дальшому удосконаленню технічної освіти. З 1881 до 1886 рр. у Міністерстві розглядався проект “Положення про технічні залізничні училища”, який згодом було затверджено Державною Радою. З 1887 р. всі училища Росії почали працювати згідно з новим положенням, за яким на утримання кожного технічного закладу на території України щорічно виділялось 13 200 карбованців. 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 учбового закладу було закінчення міського училища або гімназії. Вступники складали 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 і направлялися на дворічну практику, під час якої набували відповідну спеціалізацію. Так, у 1901р. з 179 практикантів залізничних училищ на чотирьох залізницях України (Південно-Західній, Курсько-Харківсько-Севастопольській, Катерининській та Харківсько-Миколаївській) по службі тяги спеціалізувалося 124 чоловіки (70 %), по службі ремонту шляхів і споруд — 23 (12 %) та 32 чоловіки (18 %) — по інших залізничних службах [25].

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 95 %, на відміну від інших училищ, де він тримався на рівні 30–50 % [26].

В 1896 р за клопотанням правління товариства Лозово-Севастопольської залізниці для підвищення рівня кваліфікації кадрів було відкрито залізничне училище в Севастополі. Його випускники отримували спеціальність залізничних техніків-будівельників [27].

Таким чином, за період з 1870 до 1896 рр. в Україні було відкрито 9 технічних залізничних училищ, тоді як у Росії їх налічувалося 33 [28]. Кількість учнів постійно збільшувалася.

Якщо в 1888 р. в усіх училищах України навчалось 1 443 учні, то вже в 1898 р. — 2 825 учнів [29].

Сприятливим фактором для збільшення кількості учнів у технічних училищах було відкриття в кінці 90-х років XIX ст. гуртожитків, адже більшість батьків не могли утримувати своїх дітей на приватних квартирах через матеріальну скруту. Таким чином залізничні товариства йшли назустріч бажаним вчитися.

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

Вищу інженерну освіту, як уже зазначалося, надавав Петербурзький інститут інженерів шляхів сполучення. Один з його випускників О. Є. Бетулінський працював в управлінні Київського округу шляхів сполучення. З 1877 р., обіймаючи спочатку посаду головного інженера та заступника управляючого Києво-Харківсько-Азовської залізниці, він домігся покращання стану залізничних ліній та зменшення витрат на її експлуатацію. На будівництві Курсько-Харківсько-Азовської (1866–1870) та Лозово-Севастопольської (1872–1874) залізниць працював випускник цього вузу О. Ф. Стемпинський, докладаючи всіх зусиль для покращання стану справ на цій залізничній мережі [30].

Високі темпи розвитку промисловості на півдні Росії в другій половині XIX ст. та поширення залізничного будівництва виявили необхідність утворення вищих технічних учбових 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 учбових закладів.

На інженерно-будівельному і 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 відігравала робота науково-технічних гуртків та великої бібліотеки з питань будівництва та експлуатації залізничних мереж, де студенти розширювали свої знання,

знайомилися з тогочасними досягненнями у промисловості. 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 [31]. 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 Степанович Є. П., 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 навчалася в 1898 р. 34,6 %, а в 1913 р. — 27,0 %. Найменше було студентів з козацьких сімей — відповідно 1,2 та 2,8 % [32].

Для найбільш багатих 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 утворив в інституті товариство допомоги студентам. Викладачі та професори щорічно допомагали грошима незабезпеченим студентам. Приміром, у 1903 р. ця допомога складала 5 112 крб, у 1911 р. — вже 6 245 крб [33].

На початок ХХ ст. Київський політехнічний інститут був єдиним вищим учбовим закладом в Україні, який готував спеціалістів для шляхів сполучення. За період з 1903 по 1912 рр. інститут випустив 549 інженерів-механіків [34]. Незважаючи на збільшення кількості спеціалістів, яких готував цей інститут, у транспорті їх не вистачало, що негативно відбивалося на діяльності і дальшому розвитку цієї галузі народного господарства.

Одночасно з технічними училищами та вищими учбовими закладами відкривалися спеціальні школи-училища для під-

готовки 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 проводилося безкоштовно, лише за книги учні платили по 25 коп. У Києві було відкрито школу 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 рр. кількість дітей збільшилася з 60 до 190 [35].

В 1890 р. у Жмеринці, а в 1898 р. у Фастові Товариство Південно-Західних залізниць відкрило двокласні залізничні училища. За програмою цих навчальних закладів учні вивчали Закон Божий, математику, літературу 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 [36].

До 1900 р. на Південно-Західних залізницях було відкрито 31 училище, де діставали освіту діти службовців. Малолітніх навчали основам грамоти, арифметики, а молодь готували до роботи на залізничному транспорті. Подібні училища засновувалися в Катеринославі, Полтаві, Кременчуку, Попасній та інших містах [37].

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 [38].

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 [39].



Таким чином, 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. — С. 43–53.
2. Лугова О. І. Про становище України в період капіталізму // Український історичний журнал. — 1967. — № 3. — С. 15–25.
3. Лось Ф. Е. Формирование рабочего класса на Украине. — К., 1955. — 245 с.
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. — С. 46–65.
5. Луценко Е. М. Развитие среднего специального образования на Украине во второй половине ХІХ ст. Автореферат дис... канд. ист. наук. — К. 1991. — 16 с.
6. Степанович Е. П. Высшая специальная школа на Украине (конец ХІХ — начало ХХ в.). — К., 1991. — 100 с.
7. Пузанов М. Ф., Терещенко Г. И. Очерки истории профессионально-технического образования в Украинской ССР. — К., 1980. — 215 с.
8. Кізченко В. І. Культурно-освітній рівень робітничого класу напередодні революції 1905–1907 рр. — К., 1972. — 136 с.
9. Лавров Ю. П. Вказана праця. — С. 44.
10. Лугова О. І. Вказана праця. — С. 25.
11. Лось Ф. Е. Вказана праця. — С. 44.
12. Белінський Е. Ф. Вказана праця. — С. 44.
13. Рабочее движение в России в ХІХ в. Сборник документов и материалов. Под ред. А. М. Панкратовой. — М., 1963. — С. 416.
14. Железнодорожное дело. — 1890. — № 4. — С. 353.
15. ЦДІА України. — Ф. 442. Опис 596. Спр. 50. Арк. 17.
16. Создатели новой техники в Украинской ССР. — К., 1991. — С. 153–164.
17. Краткий исторический очерк учебных заведений ведомства Путей Сообщения. — СПб, 1900. — С. 32.
18. Пузанов М. Ф., Терещенко Г. И. Вказана праця. — С. 17–18.
19. ЦДІА України. — Ф. 707. Опис 225. Спр. 196. Арк. 13.
20. Вестник Юго-Западных железных дорог. — 1906. — № 25. — С. 213.

21. Министерство Путей Сообщения. — 1878. — Т. 1. — Кн. 2. — С. 108.
22. 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. — С. 9.
23. ЦДІА України. — Ф. 730. Опис 1. Спр. 205. Арк. 12–16.
24. История рабочих Донбасса. В 2-х т. — Т. 1. — К., 1981. — С. 130.
25. Кізченко В. І. Вказана праця. — С. 52.
26. ЦДІА України. — Ф. 707. Опис 227. Спр. 14. Арк. 355.
27. Краткий исторический очерк учебных заведений ведомства Путей сообщения. — СПб, 1900. — С. 49.
28. Веселое А. Н. Профессионально-техническое образование в СССР. Очерки по истории среднего и низшего профтехобразования. — М., 1961. — С. 35.
29. Луценко Е. М. Вказана праця. — С. 15.
30. Кізченко В. І. Зазначена праця. — С. 108.
31. Київський політехнічний інститут. Нарис історії (Г. Ф. Беляков, Є. С. Василенко та ін.). — К., 1995. — С. 16–25.
32. Степанович Е. П. Зазначена праця. — С. 59.
33. Там само. — С. 62.
34. Лейкина-Свирская В. Р. Интеллигенция в России во второй половине XIX века. — М., 1971. — С. 13.
35. Вестник Юго-Западных железных дорог. — 1903. — № 40. — С. 10.
36. ЦДІА України. — Ф. 707. Опис 221. Спр. 97. Арк. 2–7; Спр. 60. Арк. 1–5; Опис 221. Спр. 97. Арк. 1–14.
37. Вестник Екатеринбургской железной дороги. — 1914. — № 341. — С. 10.
38. Вестник Юго-Западных железных дорог. — 1903. — № 33. — С. 14.
39. Там само. — 1906. — № 25. — С. 108.

### *Анотації*

***Богатчук С. С. Подготовка кадров железнодорожников в Украине (вторая половина XIX — начало XX вв.).***

В статье на основе архивных и научных источников исследованы особенности формирования кадров железнодорожных рабочих и служащих, которые состояли в том, что вначале на строительство железных дорог приходили малоземельные крестьяне с целью заработать деньги для уплаты налогов помещикам. В последующем профессия железнодорожников стала семейной. Создание сети специальных технических учебных заведений стало необходимостью для повышения их квалификации.

***Bogatchuk S. S. Railway staff training in Ukraine (late19th – early 20<sup>th</sup> centuries).***

The peculiarities of forming the staff of the railway workers and clerks, the creation of the network of special technical education establishments, professional and sociopolitical activity of the railway workers have been determined in the article. Then railway profession has become family profession. The dynamics of the growth of railways, their financing both from the side of the joint-stock companies and the state has been presented.

***Н. О. Гончарова***

**ПРОЯВИ СТУДЕНТСЬКОГО ТА УЧНІВСЬКОГО РУХУ  
В УКРАЇНІ У ПЕРІОД РЕВОЛЮЦІЙНОГО ПІДНЕСЕННЯ  
(1910–1914 рр.)**

Важливою складовою нашого суспільства є молодь, зокрема студенти і учні, чия діяльність часто виступає дієвим фактором суспільно-політичних змін. Без вивчення студентського та учнівського руху початку ХХ ст. неможливо відтворити в усій повноті суспільно-політичну історію України цього періоду.

У перші десятиліття ХХ ст. студентська та учнівська молодь становила важливу суспільно-політичну силу, здатну істотно впливати на становище в країні. З нею змушені були рахуватись уряд, широка громадськість та політичні партії. У зазначений період створювались нові організаційні структури студентського та учнівського руху, розроблялися і перевірялися на практиці різноманітні форми діяльності. Ознайомлення з ними сприятиме прогнозуванню подальшого розвитку сучасного молодіжного руху, застосуванню випробуваних часом форм і методів роботи.

Історію студентського та учнівського руху на межі ХІХ–ХХ ст. досліджували Н. Левицька, В. Головенько [1], В. Борисенко, Г. Непорожня [2], Л. Філоретова [3] та ін. Окремі аспекти суспільно-політичного життя початку ХХ ст. висвітлюються в колективних монографіях за редакцією Ю. Левенця [4], В. Різуна, В. Сминтини [5] та ін. Однак попри достатню кількість наявної наукової літератури особливості розвитку руху студентської та учнівської молоді у період революційного піднесення залишаються недостатньо дослідженими. Метою да-