

УДК 377:656.2

ШАРГУН Тетяна Олексіївна,

кандидат педагогічних наук, доцент, завідувач
кафедри гуманітарної та соціально-економічної
підготовки,

Львівська філія Дніпропетровського національного
університету залізничного транспорту імені
акад. В. А. Лазаряна

e-mail: tshargun@mail.ru

ЗНАЧЕННЯ ПОЧАТКОВОЇ ГАЛУЗЕВОЇ ОСВІТИ У ЗАГАЛЬНІЙ СИСТЕМІ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

У статті досліджено форми і методи початкової галузевої освіти фахівців залізничного транспорту в Україні на початку ХХ століття, визначено її місце у загальній системі підготовки та ролі у профорієнтаційній роботі з підготовки кадрів для залізничної галузі. Показано ключову роль галузевого підпорядкування навчальних закладів Міністерству шляхів сполучення у їх становленні.

Ключові слова: залізнична галузь; початкова освіта; профорієнтаційна робота; відомче підпорядкування навчальних закладів.

Постановка проблеми. На сучасному етапі в умовах демографічної кризи, зниження освітнього, фізичного, духовно-морального рівня потенційних працівників залізничної галузі особливу актуальність набуває завдання, яке полягає у забезпеченні залізничного транспорту

якісними кадрами. Воно пов'язано як із загальними проблемами в освітній галузі та станом ринку праці, так із ситуацією, яка склалась у системі підготовки кадрів залізничного транспорту [1, с. 206]. З метою забезпечення ефективного розвитку кадрового потенціалу повинні бути внесені суттєві зміни в систему його підготовки. Аналіз історико-педагогічної літератури показав доцільність використання історичного досвіду організації системи підготовки кадрів для галузі. При цьому слід зазначити особливу роль у підготовці та забезпеченні кадрами, яку відіграє профорієнтаційна робота, а також досвід її організації в минулому.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблеми професійної підготовки фахівців залізничного транспорту висвітлено у працях І. Агієнко, С. Богатчука, А. Бабичкова, А. Веселова, В. Виргинського, І. Гурія, В. Кізченко, В. Компанійця, С. Кульчицького, Е. Луценко, А. Погребинського, М. Пузанова, В. Сологубова, Е. Степанович, Г. Терещенко, Ф. Ткаченка. У статті ми також спиралися на архівні документи Державного архіву Російської федерації, Обласного Державного Архіву Дніпропетровської області, фонди Науково-технічної бібліотеки Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені В. А. Лазаряна, архівні документи Центрального народного музею історії Придніпровської залізниці тощо.

За обраною тематикою з оглядом на її галузевий аспект практично відсутні публікації вітчизняних науковців, які містять узагальнюючий аналіз початкової галузевої освіти, її місця у загальній системі підготовки фахівців залізничного транспорту, а також у профорієнтаційній роботі з підготовки фахівців залізничної галузі в Україні на початку ХХ ст.

Метою статті є аналіз форм і методів початкової галузевої освіти, її місця у загальній системі підготовки фахівців залізничного транспорту та ролі у профорієнтаційній роботі з підготовки кадрів для залізничної галузі в Україні на початку ХХ століття.

Виклад основного матеріалу дослідження. На початку ХХ століття на території Царської Росії, до складу якої на той час входила Україна, була створена мережа галузевих залізничних навчальних закладів та вперше на той час застосована ступенева система підготовки фахівців. Тож одночасно з технічними училищами та вищими навчальними закладами Міністерством шляхів сполучення (МШС) відкривалися спеціальні школи-училища для підготовки нижчого обслуговуючого персоналу залізниць, у яких в першу чергу надавалася *початкова освіта*. Такими закладами стали *Загальноосвітні залізничні училища 1 та 2 класу*.

1. Загальноосвітні залізничні училища 1 класу давали дітям службовців початкову освіту і релігійно-моральне виховання.

2. Загальноосвітні залізничні училища 2 класу крім початкової професійної освіти, готували хлопців до вступу до технічних залізничних училищ МШС. З цією метою при училищах навіть були відкриті спеціальні підготовчі курси. Навчальна частина в училищах підпорядковувалася Міністерству Народної Освіти на основі затверджених цим Міністерством 25 вересня 1898 р. «Правил для двохкласних і однокласних училищ, які відкриваються на лініях залізниць на кошти Управління залізниць» та додаткових статей до нього затверджених 14-го червня 1902 р. [2, с. 12].

Діяльність загальноосвітніх залізничних училищ того часу можна проаналізувати на прикладі Єкатерининської залізниці. Перші школи на дорозі виникли у 1889–1890 роках на станціях Катеринослав та Гришино, при чому ініціаторами цього були самі службовці, які виявили готовність добровільно відраховувати на утримання шкіл частину свого заробітку (наприклад службовець, який отримував 20 крб. на місяць, жертвував 10 коп.). Така низька плата була встановлена для того, щоб навчання у школах було доступно службовцям всіх категорій. Ці відшкодування становили половину вартості утримання училищ, друга половина щорічно виділялася казною у вигляді грошової допомоги, приміщень для училищ з опаленням та освітленням.

Грошові відшкодування службовців були значним доповненням до грошової допомоги казни на навчання дітей, що давало можливість Управлінню дороги: а) збільшувати щорічно кількість шкіл на лініях; б) краще оплачувати викладацький труд, відповідно запрошувати більш кваліфікованих та досвідчених вчителів; в) вводити в курс

навчання такі практичні заняття як рукоділля і кулінарна справа для дівчат та столярне і слюсарне ремесла для хлопців. *Долучаючи службовців до участі в утриманні шкіл, Управління дороги ніколи не обмежувало кількості вступників до училища. Тому на тих станціях, де були відкриті школи, або можна було користуватися школами сусідніх станцій, Єкатерининською дорогою вже на той час була надана можливість отримання загальної освіти* [2, с. 4–7]. З даної таблиці ми можемо бачити наскільки стрімко зросла кількість учнів на Єкатерининській дорозі.

Період (роки)	1900/01	1901/02	1902/03	1903/04	1904/05
Кількість учнів	2196	2788	3405	4207	5146
Збільшення у відношенні %	–	27%	22%	23%	23%

Кількість відділень в училищах збільшувалась наступним чином: у 1902/3 – 95, у 1903/4 – 122, у 1904/5 – 140. Розвиток шкільництва на Єкатерининській дорозі був дуже високим навіть у порівнянні з таким швидко ростучим містом як Катеринослав, міське управління якого при 130 000 населення, щорічно відкривало тільки по 2 школи на 100–120 учнів. Витрати на освіту у 1905 р. не перебільшили 70 000 крб., в той час як Єкатерининська залізниця витратила 100 000 крб., не враховуючи вартості опалення та освітлення шкільних приміщень. На початок 1904р. на Єкатерининській залізниці було: 6 двох-класних та 20 однокласних училищ, із загальною кількістю 5167 учнів.

На 12 січня 1904 року на дорозі був зроблений облік всіх дітей шкільного віку від 8 до 16 років. На початок 1904–1905 навчального року їх кількість приблизно склала 11 312 осіб. Навчалось у залізничних школах та інших учбових закладах тільки 7945 осіб, що складає 70,4%. Відповідно 30% дітей службовців не отримували освіти.

В училищах була встановлена наступна тривалість навчального курсу: для двохкласних шкіл 6 років (4 роки для першого класу та 2 роки для другого) і 4 роки для однокласних шкіл; тобто, курс було збільшено на один рік проти аналогічних училищ Міністерства Народної Освіти. Додавання одного року навчання було викликано тим, що викладання загальноосвітніх предметів в училищах Єкатерининської залізниці велося за розширеною програмою Міністерства Народної Освіти, а переважна більшість учнів поступала до училища без будь-якої домашньої підготовки і, як показав досвід, один викладач з 40–45 учнями у класі не міг за три роки ретельно пройти необхідний курс навчання.

В училищах викладалися наступні загальноосвітні предмети: у двохкласних – Закон Божий, російська та слов'янська мови, арифметика, історія, географія, природознавство («естественная история»), чистописання; в однокласних – Закон Божий, російська та слов'янська мови, арифметика, важливі відомості з вітчизняної історії і географії, чистописання. Крім цих дисциплін у всіх школах для розвитку елементарного естетичного почуття велося навчання співу як окремий предмет [2, с. 8–13].

До 1900 р. на Південно-Західних залізницях було відкрито 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 [3, с. 10].

Міністерство Шляхів Сполучення здійснювало заходи для того, щоб службовці на залізницях мали можливість надавати своїм дітям початкову освіту, навіть не зважаючи на віддаленість місця їхнього проживання. З цією метою Міністерство в одних випадках вносило в існуючі нижчі загальноосвітні заклади оплату за навчання в них дітей службовців залізниць (у видачі субсидій стороннім початковим загальноосвітнім закладам за навчання дітей службовців залізниць, а також у видачі допомог службовцям на забезпечення внесків за навчання та навчальні посібники), у інших випадках – відкривались на лініях залізниць власні (відомчі) училища загальноосвітнього типу, з гуртожитками та бібліотеками, вчительськими та учнівськими кімнатами, що належали до них. Таких училищ станом на 1 січня 1912 року по всій мережі залізниць Імперії нараховувалось 567, із чисельністю учнів більш 100 000 у тому числі: на казенних залізницях – 451 (з 25 відділеннями), із 80 550

учнями і на приватних – 116 училищ, із 19 500 учнів [4, с. 238]. Зазначені училища утримувались частково за кошти залізниць, а частково – за власні кошти самих службовців.

У мережі залізниць на той час була відсутня будь-яка певна система надання дітям службовців та робітників загальної початкової освіти. Але постійне зростання кількості загальноосвітніх залізничних училищ 1 та 2 класу було особливо важливим у зв'язку із запланованим Урядом введенням загальної безкоштовної початкової освіти в Імперії [4, с. 240]. Але для того щоб прискорити цей процес, вирішення цього питання взяло на себе МШС. Воно почало збір необхідних для розробки відповідного проекту попередніх статистичних даних про чисельність учнів та про потрібність кредитування зазначеного проекту.

Видатки МШС на допомогу приписному залізничному населенню на казенних залізницях у звітному 3-річчі за 1909–1911 рр. відображено наступним чином: [4, с. 239] на утримання початкових училищ – 5 880 123 руб.; на видачу субсидій та допомог – 179 190 руб.; на гуртожитки – 569 890 руб.; на бібліотеки для вчителів та учнів – 43 212 руб.

На початок звітнього періоду на лініях казенних доріг нараховувалося 418 початкових училищ і при них 20 відділень. У 1909 р. вперше було відкрито 11 училищ, в 1910 р. – 15 училищ, у 1911 р. – 7 училищ і 5 відділень. Таких училищ станом на 1 січня 1912 року по всій мережі залізниць Імперії нараховувалося 567, із чисельністю учнів більш 100 000 у тому числі: на казенних залізницях – 451 (з 25 відділеннями), із 80 550 учнями і на приватних – 116 училищ, із 19 500 учнів [4, с. 238]. Зазначені училища утримувались частково за кошти залізниць, а частково – за власні кошти самих службовців. Крім того, за навчання дітей залізничників було видано субсидій стороннім училищам: у 1909 р. – 101-му, у 1910 р. – 109-ти й у 1911 р. – 102-ом училищам.

У початкових училищах на казенних залізницях навчалось: у 1909 р. – 78 525 дітей, у 1910 – 79 500, а у 1911 р. – 80 550. Із зазначеної кількості дітей мешкало у гуртожитках: у 1909 р. – 3 095, у 1910 р. – 3 700 [4, с. 240].

Створені Міністерством при початкових училищах гуртожитки мали за ціль полегшити малозабезпеченим службовцям, які проживали на лініях у малонаселених пунктах, можливість надати дітям початкову освіту. Число гуртожитків у 1909 році було 107, а у 1910 році – 122.

У вигляді навчально-допоміжних закладів при початкових училищах були організовані бібліотеки для вчителів та учнів. Таких бібліотек у 1909 р. було 774, у 1910 р. – 808 та у 1911 р. – 821 бібліотека.

У початкових училищах відомства МШС для полегшення поступлення до технічних залізничних училищ у 1909 році були здійснені заходи з розширення курсу двокласних училищ (з п'яти до шести років) та організації короткотривалих курсів під час літніх канікул.

Дбаючи про фізичний розвиток дітей службовців залізниць, у 1910 році МШС зробило розпорядження про запровадження у початкових училищах викладання гімнастики та військового строю.

Більше третини усього персоналу залізниць складали 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 [5, с. 353].

Проблема кадрового забезпечення в ті часи мала багато спільних аспектів із сучасною системою формування кадрового потенціалу, а саме: навчання, підготовка фахівців та боротьба з плінністю кадрів. Застосування складних механізмів та систем управління технологічними процесами на залізничному транспорті вимагало не тільки відповідної підготовки фахівців різного профілю, а й формування сталого кадрового потенціалу на підприємствах залізниць.

На 1-му З'їзді Начальників та Управляючих Російськими залізницями, який відбувся 15–23 травня 1900 року у м. С.-Петербурзі, де розглядалося питання «Міри по забезпеченню належної підготовки до служби середніх агентів (видання підручників, вказівок, тощо)», підкреслювалось, що турбота про навчання у залізничних училищах дітей службовців є

необхідною в багатьох відношеннях. Перш за все, воно складає одну із значних мір для збереження кадрів на службі. Ті хто закінчили курс навчання в цих закладах залишаються і далі працювати на тій самій залізниці. Тому що діти є під моральним впливом батьків, які піклуються саме про це. Таким чином і утворюється найбільш надійний контингент службовців [6, с. 28]. Тож забезпечення кадровим потенціалом відбувалося вже на рівні початкової освіти. Через турботу про початкову освіту МШС здійснювало профорієнтаційну роботу. На нашу думку, на сучасному етапі розвитку профорієнтаційну роботу слід проводити системно, також починаючи з початкової школи. В. В. Компанієць у своєму дослідженні пропонує здійснювати її вже у дошкільних навчальних закладах: «Для забезпечення залізничного транспорту якісними кадрами необхідно розширити цільову аудиторію роботи з профорієнтації за рахунок включення у систему підготовки майбутніх кадрів для залізничного транспорту дошкільних навчальних закладів, загальноосвітніх шкіл (у тому числі введення в навчальні плани шкіл факультативу «Загальний курс залізниць», організації у період літніх та зимових канікул корпоративного профорієнтаційного табору, участі навчальних закладів у конкурсах із залізничної тематики)» [1, с. 206]. *По суті це означає поступове відновлення соціальної інфраструктури залізничного транспорту, яка була створена раніше.*

На нашу думку, вирішення цих проблем на той час стало можливим за умови галузевого підпорядкування системи навчання та підготовки кадрів залізничного профілю. Залізниці створювали умови та всебічно опікувалися закріпленням кадрів. Вперше на рівні спеціальних програм відомством МШС почали заохочуватися такі суспільні явища як династії, а сама ідея відомчої освіти й підготовки фахівців залізничного транспорту мала виражену соціальну, демократичну просвітницьку спрямованість. Складалася ступенева система галузевої освіти (2-ох класні залізничні училища – технічні залізничні училища – інститут), у якій застосовувалися різноманітні, інноваційні на той час форми й методи навчання. *Ключову роль у формуванні системи професійної підготовки фахівців для залізничної галузі відіграло відомче підпорядкування навчальних закладів Міністерству Шляхів Сполучення.* На сучасному ж етапі галузеві заклади освіти передані у підпорядкування Міністерству освіти і науки України, що певним чином впливає на окремі фактори якості освіти. За словами Компанійця В. В., «*болючим питанням є виключення вищих навчальних закладів, які готують спеціалістів для залізничного транспорту зі сфери впливу Укрзалізниці, що не дає можливість фінансування оновлення матеріально-технічної бази вузів, здійснення галузевих експериментів зі зміни процесу підготовки кадрів*» [1, с. 206].

Висновки і перспективи подальших досліджень. На початку XX століття на території Царської Росії, до складу якої на той час входила Україна, було створено мережу залізничних галузевих навчальних закладів та ступеневу систему підготовки фахівців (загальноосвітні залізничні училища 1, 2 класу, технічні училища, інститути). Ключову роль у формуванні цієї системи відіграло відомче підпорядкування навчальних закладів Міністерству шляхів сполучення.

Заклади початкової освіти стали не тільки підґрунтям для подальшої неперервної професійної підготовки фахівців залізничного транспорту, але і важливим чинником у профорієнтаційній роботі з метою формування кадрового потенціалу фахівців всіх рівнів залізничної галузі, створенні сімейних династій залізничників.

Тож використання сукупності кращих вітчизняних традицій підготовки фахівців, зокрема залізничного транспорту, може бути доцільним на сучасному етапі. Подальші розвідки вбачаємо у дослідженні стану галузевої науки того часу, її вплив на професійну підготовку фахівців залізничного транспорту.

Список використаної літератури

1. Компанієць В.В. Стратегія людського розвитку та зміни у підготовці кадрів залізничного транспорту / В.В Компанієць // Економічна психологія, етика, мораль і культура бізнесу. Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, 2010. – № 31 – 206 с.
2. Учебное дело на Екатерининской железной дороге. – 1905. – С. 4–14.
3. Вестник Екатерининской железной дороги. – 1914. – № 341. – 10 с.
4. Учебные заведения и просветительная деятельность Министерства / Всеподданнейший отчет министра путей сообщения о деятельности министерства путей сообщения за 1909–1911 гг. – Глава V. – С.-Петербург, 1912. – С. 220–242.

5. Железнодорожное дело. – 1890. – № 4. – 353 с.
6. Протоколы заседаний 1-го съезда Начальников и Управляющих Российских железных дорог (15–23 мая 1900 г.). – СПб. : Типография П. П. Сойкина, 1900. – С. 27–31.

References

1. Kompaniets, V.V. (2010). The Human Development Strategy and Changes in the Staff Training for the Railways Transport. *Economic psychology, ethics, morality and culture business. Transport and Economics Bulletin. Kharkiv*, 31, 206.
2. *Teaching at Ekaterininskaya Railway*. (1905), 4–14.
3. *Bulletin of Ekaterininskaya Railway* (1914), 341, 10.
4. Education Establishments and Elucidative Activity of Railways Ministry (1912). *Railways Minister's Report about the Activity of Railways Ministry for the 1909–1911 yrs. Ch. V. S.-Peterburg*, 220–242.
5. *Railway Industry*. (1890), 4.
6. *Sitting Protocols of the 1-st Meeting of the Heads and Managers of the Russian Railways* (15–23 May 1900). S.-Petersburg: P.P. Soikin's Publishing, 27–31.

SHARGUN Tetyana,

Ph.D, Assistant Professor, Head of the Humanities and Social-Economic Training Department,
Lviv Branch of the Dnipropetrovsk National University of the Railway Transport named after Academician
V. A. Lazaryan
e-mail: tshargun@mail.ru

IMPORTANCE OF THE BRANCH PRIMARY EDUCATION IN THE GENERAL SYSTEM OF TRAINING OF RAILWAY TRANSPORT SPECIALISTS IN UKRAINE AT THE BEGINNING OF THE XX CENTURY

Abstract. *Introduction. Nowadays particular actuality takes the task, which provides railway transport with quality staff. Analysis of historical and pedagogical literature shows that using of the historic experience of vocational training system is expedient for solving this problem.*

Purpose. *The aim of this research is analysis of forms and methods of the branch primary education, its place in the General system of vocational training specialists of railway transport and its role in the vocational guidance work at training staff for the railway industry in Ukraine at the beginning of the twentieth century.*

Results. *At the beginning of the XX century during the period of Tsarist Russia governing in the modern State «Ukraine» frontiers the system of the railway transport specialists' vocational training was formed. At the same time with the technical schools and higher educational establishments the special schools for the lower staff training for railways were established by the Railway Ministry. Their main task was providing with primary education. Such establishments were railway secondary schools of the first and the second form.*

1). The railway secondary schools of the first form gave primary education and religious-moral education to children of the employees. **2). The railway secondary schools of the second form** in addition to the initial professional education prepared boys to entering to the technical railway schools of the Railway Ministry.

In the vocational schools had been installed next duration of the course: for the railway secondary schools of the second form 6 years (4 years for the first class and 2 years for second) and 4 years for the railway secondary schools of the first form.

On the first of January 1912 such schools in the Empire railway network were 567, with the number of pupils over 100,000 including: at the state railways were 451 schools (with 25 departments) and with 80.550 pupils and at the private railways were 116 ones with 19.500 pupils.

Originality. *The key role of branch subordination of educational institutions to the Ministry of railway communication in the system formation of the railway transport specialists' vocational training, in the creating of the branch education graded system (railway secondary schools of the first and the second form – a railway technical school – an institute), in creating the conditions for the strengthening of the staff and in the formation of the railwaymen's dynasties is demonstrated.*

Conclusion. *Establishments of primary education were not only the basis for further continuous professional training of rail transport specialists, but also an important factor in vocational guidance work to formation the staff for all levels of the railway branch, to creation of railwaymen family dynasties.*

Key words: railway branch; primary education; vocational guidance work; branch subordination of educational institutions.

Одержано редакцією 28.01.2017
Прийнято до публікації 31.01.2017