

## ПОДГОТОВКА СУДОВЫХ МЕХАНИКОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

**Зуев Андрей Вячеславович**

Кандидат исторических наук, доцент,  
Государственный университет морского и речного  
флота имени адмирала С.О. Макарова  
univerandrey@mail.ru

### TRAINING OF SHIP ENGINEERS OF THE MERCHANT FLEET OF THE RUSSIAN EMPIRE IN THE SECOND HALF OF THE XIX CENTURY – BEGINNING OF THE XX CENTURY

**A. Zuev**

*Summary:* The article examines the training of ship mechanics of the merchant fleet in post-reform Russia. The author emphasizes that the maritime educational institutions that emerged in the early 18th century developed at an insufficient rate in the 1860s-1890s, even though the need for such educational institutions was very high. Unlike navigators, whose educational level increased during this time, the training of ship mechanics remained extremely low. At the beginning of the 20th century, legislative acts were adopted that made it possible to create a full-fledged system for training ship mechanics of the merchant fleet. It should be recognized that the created training system was generally quite effective, but the number of educational institutions for training ship mechanics was insufficient to replenish the Russian merchant fleet with qualified personnel.

*Keywords:* Ministry of Commerce and Industry, Merchant Shipping, Merchant Navy, law, educational institutions, ship mechanics, steam engines, training.

*Аннотация:* В статье рассмотрена подготовка судовых механиков торгового флота в пореформенной России. Автор акцентирует внимание на то, что возникшие в начале XVIII века мореходные учебные заведения в 60-90-х годах XIX столетия развивались недостаточными темпами несмотря на то, что потребность в таких учебных заведениях была очень высокой. В отличие от судоводителей, чей образовательный уровень за это время вырос, подготовка судовых механиков оставалась крайне низкой. В начале XX века были приняты законодательные акты, которые позволили создать полноценную систему подготовки судовых механиков торгового флота. Следует признать, что созданная система обучения в целом была достаточно эффективной, однако число учебных заведений для подготовки судовых механиков было недостаточно для пополнения квалифицированными кадрами торговый флот России.

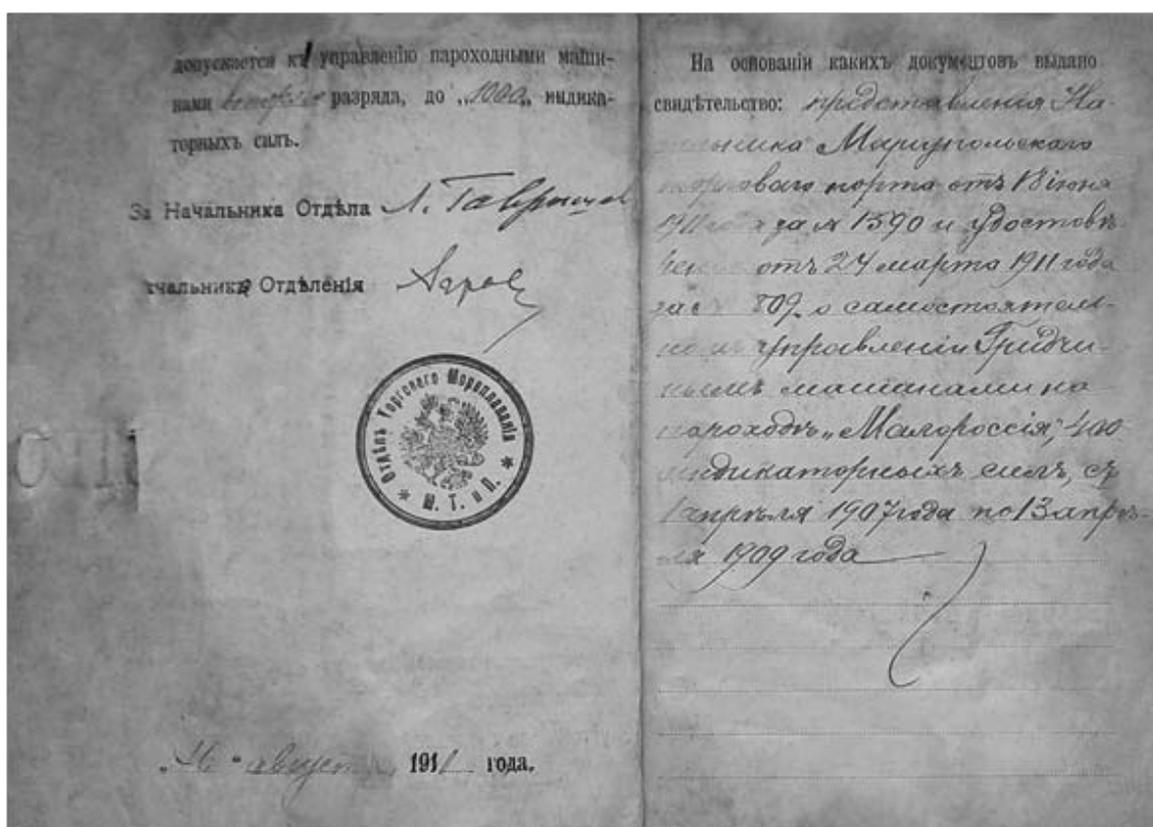
*Ключевые слова:* министерство торговли и промышленности, торговое мореплавание, торговый флот, закон, учебные заведения, судовые механики, паровые машины, обучение.

Возникшие в начале XVIII века, мореходные учебные заведения в 60-90-х годах XIX столетия развивались недостаточными темпами, хотя потребность в таких учебных заведениях была очень высокой. Если образовательный уровень судоводителей за это время вырос, то подготовка судовых механиков оставалась крайне низкой.

В течение навигации 1901 года проводилась перепись личного состава торгового флота. Сведения были собраны с 593 паровых судов. Оказалось, что из 840 лиц, управлявших самостоятельно судовыми машинами, более 75% составляли лица, не имевшие почти никакого теоретического образования. Из остальных 25% лишь 4 человека получили высшее техническое образование, 13 окончили курс в техническом училище морского ведомства, 18 в мореходных учебных заведениях и 167 в технических и ремесленных училищах. Потребность в образованных судовых механиках на торговом флоте

России в начале XX века была «весьма значительна» [4, л. 50об.].

Несколько лучшая ситуация складывалась на самых крупных пароводных обществах страны – Русском Обществе Пароходства и Торговли и Добровольном флоте. Несмотря на то, что эти два пароводных общества, имели средства для привлечения квалифицированных механиков на свои суда, но и они испытывали потребности в подобных специалистах. В Русском Обществе Пароходства и Торговли одна треть механиков вышла из ремесленной школы общества, 46,1% из мастеровых его завода, 5% из машинистов военного флота, такое же число из учеников технических училищ низшего типа и 0,8% из инженеров-механиков флота. В Добровольном флоте наблюдалась схожая картина. 61,7% механиков не получили никакой теоретической подготовки, а среди механиков, окончивших какое-либо техническое училище (38%), имелся лишь один, окончивший курс высшего технического училища и три инженеров-механиков флота.



Свидетельство, выданное крестьянину Рязанской губернии Фёдору Дмитриевичу Гридчину, подтверждающее допуск к самостоятельному управлению паровыми машинами 400 индикаторных сил на пароходе «Малороссия». Документ из личного архива А.В. Зуева.

Неудовлетворительный уровень теоретического образования механиков заставил Русское Общество Пароходства и Торговли установить обязательные экзамены на звание второго и первого механика и организовать особый порядок прохождения службы на проходах общества, под непосредственным контролем и руководством механической части главной конторы в Одессе. Назначая способнейших мастеровых машинистами на пароходы и используя свою ремесленную школу, общество «выделяло» из машинистов, имеющих знания и способности, кандидатов в механики.

Добровольный флот, испытывая проблемы в комплектовании штата моряков, присоединился к организации Русского Общества Пароходства и Торговли и субсидировал ремесленную школу общества, для того чтобы иметь право выбора первоначального «контингента» машинистов, из которого комплектовал своих судовых механиков общества.

Такой состав судовых механиков торгового флота, не мог обеспечить безопасность мореплавания и являлся следствием, отсутствия в законе точных постановлений об условиях занятия этих должностей.

10 (23) июня 1903 г. Государственный Совет утвердил «Положение о механиках на торговых судах торгового флота». Были установлены звания: судовой механик I разряда, судовой механик II разряда, судовой механик III разряда [3, с. 780]. В соответствии с полученным званием специалист имел право обслуживать судовые машины определённой мощности.

Должности механиков на мореходных судах могли занимать только лица, имевшие диплом. Звания судовых механиков III и II разрядов присваивались только после сдачи экзаменов правительственной комиссии. Кроме того, необходимо было иметь плавательный ценз и стаж самостоятельного управления машинами (24 месяца для механиков III разряда, 36 месяцев для механиков II разряда). Звание судового механика I разряда присваивалось механикам II разряда без экзаменов, после 24 месяцев самостоятельного управления машинами. Отделом торгового мореплавания министерства торговли и промышленности выдавалось свидетельство, подтверждающее допуск механика к самостоятельному управлению паровыми машинами.

Лица, получившие высшее или среднее образование по механической специальности, освобождались от теоретического испытания, а срок выполнения практического ценза сокращался первым на две трети, а вторым наполовину. Испытание на звание судового механика III разряда состояло из 1) русского языка, 2) математики, 3) теоретической механики, 4) паровой механики и 5) кораблестроения; для судового механика II разряда

испытание проводилось по тем же дисциплинам, но с заменой кораблестроения электрическим освещением. К судовым механикам I разряда были приравнены инженер-механики флота, а к механикам II разряда – машинные кондуктора и самостоятельные машинисты военного флота.

13 (26) июня 1905 года император Николай II утвердил «Положение об учебных заведениях для подготовки судовых механиков торгового флота». Система этих учебных заведений была построена по той же «идее», как и система учебных заведений для подготовки судоводителей по закону 6 мая 1902 года.

На основании положения 13 июня 1905 года учебные заведения для подготовки судовых механиков торгового флота подразделялись на училища судовых механиков, школы судовых механиков и курсы по механической специальности торгового флота. Они могли быть учреждены самостоятельно или в соединении с учебными заведениями той же специальности другого разряда или с училищами дальнего плавания. [1, с. 67].

Училища судовых механиков (четырёхклассные) давали теоретические и практические знания судовых механиков II разряда. От поступающих требовалось окончание курса приготовительной мореходной школы или городского училища, 15-летний возраст и пробное плавание не менее 2-х месяцев [2]. В них преподавались: 1) Закон Божий, 2) русский язык, 3) математика, 4) физика и химия, 5) специальный отдел физики о теплоте, 6) электротехника, 7) теоретическая и практическая механика, 8) сопротивление материалов, 9) паровая механика, 10) устройство и теория корабля, 11) материаловедение, 12) английский язык, 13) описание заслуживающих особого внимания повреждений судовых машин и котлов, а также способов исправления этих повреждений судовыми средствами, 14) черчение, 15) специальные узаконения, касающиеся торгового мореплавания; 16) подание первой медицинской помощи в несчастных случаях.

Школы судовых механиков (трехклассные) проводили теоретическую подготовку судовых механиков III разряда. В 1902 году в Одессе, а в 1905 году в Петербурге и Ростове-на-Дону были учреждены училища судовых механиков, близкие к типу училищ дальнего плавания, а для практиков — школы судовых механиков в Севастополе и Баку. В школах преподавались те же предметы, что и в училищах, за исключением химии, отдела о теплоте, сопротивления материалов, материаловедения, английского языка, описания повреждений судовых машин и котлов и способов исправления их судовыми средствами и с заменой электротехники электрическим освещением.

Курсы по механической специальности торгового

флота имели целью содействовать распространению прикладных и специальных знаний механического дела торгового флота. Порядок заведывания и средства содержания учебных заведений для подготовки судовых механиков были те же, что и для мореходных учебных заведений.

31 октября 1909 г., одновременно с новым законом о судоводителях, вышел и новый закон о судовых механиках, который практически не изменил первоначальный закон о судовых механиках 1903 г. Изменение коснулись главным образом лишь тех частей закона, которые касались прав судовых механиков. Изменение закона о

судовых механиках не вызвало необходимости по переустройству учебных заведений, утвержденных в 1905 г. для подготовки судовых механиков торгового флота.

Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что существовавшая система подготовки судовых механиков торгового флота в дореволюционной России в целом соответствовала требованиям действовавшего закона о судовых механиках и была достаточно эффективной. Тем не менее, число учебных заведений для подготовки судовых механиков было недостаточно для пополнения квалифицированными кадрами торговый флот России.

---

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Виноградов В.В. Торгово-мореходное образование в России. СПб., Типография В. Киршбаума, 1912. 166 с.
2. Иванов В.Л. Мореходное образование в России и мореходные клас-сы С. -Петербургского речного яхт-клуба//Русское судоходство. – 1897. – № 184. – С. 1–35.
3. Положение о механиках на мореходных судах торгового флота. Море и его жизнь. Еженедельный научно-литературный журнал. СПб, Экономич. Тип. В.О., 14 линия д. 5. – 1903. – № 10. – С. 782–782.
4. Российский государственный исторический архив (РГИА) Ф.95. (Отделы торгового мореплавания и торговых портов министерства торговли и промышленности) Оп.14. Отделы торгового мореплавания и торговых портов. Часть секретаря. Приказы и циркуляры. Д. 188. О механиках торгового флота.

---

© Зуев Андрей Вячеславович (univerandrey@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»