
ИСТОРИЯ

А. В. Зуев

ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ МОРСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

Статья раскрывает основные проблемы подготовки кадров морского торгового флота во второй половине XIX века. Основное внимание в работе автор акцентирует на подготовке судоводителей морских торговых судов.

Ключевые слова: подготовка кадров; шкипер; штурман; торговый флот.

A. Zuev

The Issues of Training Marine Merchant Fleet Staff in the Second Half of the 19th Century

The article deals with the main issues of training marine merchant fleet staff in the second half of the 19th century focusing on training of navigators of sea-going merchant ships.

Keywords: training; skipper; navigator; merchant fleet.

Вопрос подготовки кадров морского торгового флота в середине XIX века стоял очень остро. Во время крымской кампании торговый флот России представлял собой «в полном смысле этого слова ничтожную величину» [21, с. 100]. При этом выявились огромные потребности в развитии торгового мореходства. В ходе Крымской войны стало очевидным и большое значение вспомогательного флота в обеспечении операций военно-морского флота. Понимая важность решения данной проблемы, 16 апреля 1856 года [2, с. 7] указом императора Александра II был образован «Комитет для развития торгового флота» [17, л. 1] под председательством управляющего Морским министерством.

В конце апреля 1856 года комитет составил доклад о важности развития купеческого флота для благосостояния флота военно-

го. В докладе обосновывались три соображения:

1) в торговом флоте можно подготовить большое число матросов и машинистов для военно-морского флота;

2) для перевозки грузов, войск и десантных операций можно использовать парусные и паровые торговые суда;

3) на частных верфях и заводах силами местных производственно-технических кадров можно организовать судостроение для нужд военно-морского флота [1, с. 161].

При этом комитет пришел к выводу, что необходимо «немедленно закрыть существовавшие в то время училища торгового мореплавания, вследствие их неудовлетворительности, и открыть мореходные школы на совершенно иных основаниях» [4, с. 7].

Одновременно с этим было принято решение, что при Министерстве финансов бу-

дет образована комиссия «для обсуждения мер к преобразованию ныне существующих учебных заведений торгового мореплавания, не соответствующих цели образования у нас опытных шкиперов и штурманов» [9, л. 13]. Такая комиссия была создана в августе 1864 года. При этом все обсуждавшиеся вопросы комиссия разбила на три группы: 1) система и объем преподавания учебных предметов во вновь создаваемых мореходных училищах; 2) порядок их учреждения и финансирования и 3) порядок производства испытаний на судоводительские звания.

Проекты «Положения о навигационных классах», «Правил о производстве испытаний на звания шкипера и штурмана» и подробную объяснительную записку [18, л. 1] комиссия разработала к середине июня 1866 года. После согласований с Морским министерством и Министерством народного просвещения, министр финансов 23 января 1867 г. внес на рассмотрение Государственного совета представление о преобразовании учебных заведений торгового мореплавания. Данное представление включало в себя не только проекты «Положения о навигационных классах», «Правил для производства испытаний на звание штурманов и шкиперов», но и программы «экзаменов для получения означенных званий» [10, л. 2]. Государственный совет одобрил представленные документы. Вновь образованные учебные заведения, которым «надлежало» готовить штурманов и шкиперов, решено было назвать «мореходными классами».

Император Александр II утвердил 27 июня 1867 г. «Положение о мореходных классах», «Правила о порядке признания шкиперов и штурманов в сих званиях» и «Правила для производства испытаний на звание шкипера и штурмана». Вместе с Положением о мореходных классах Александр II утвердил мнение Государственного совета «О преобразовании учебных заведений по части торгового мореплавания».

В «пакете» документов, утвержденных императором Александром II, характер

учебных заведений для подготовки судоводителей торгового флота определило Положение о мореходных классах, которое предоставило «посвятившим себя мореходству лицам» возможности получить знания, необходимые для занятия должностей шкиперов и штурманов на морских судах. При этом предусматривалось увеличение числа самих мореходных учебных заведений и существенное облегчение поступления в классы и учебы в них всем желавшим стать судоводителями, поскольку сам образовательный уровень основной массы населения России был крайне низок.

Мнение Государственного совета «О преобразовании учебных заведений по части торгового мореплавания» констатировало, что мореходные классы должны быть учреждаемы только там, где «является в них потребность», «местным обществам» было предоставлено право к их учреждению, поскольку они «конечно, лучше всех посторонних лиц, знают свои нужды» [4, с. 9]. В положении говорилось, что «...купеческим, городским и всяким другим обществам разрешается учреждать в прибрежных местностях Российской империи мореходные классы с целью доставления посвятившим себя мореходству лицам возможности приобретать знания, нужные для их промыслов и, в особенности, для занятия должностей штурманов и шкиперов на торговых судах, парусных и паровых...» [20, с. 31]. Обществу, выявившему желание учредить мореходные классы, «из казны отпускалось пособие в размере от пятисот до одной тысячи рублей» [20, с. 31].

Относительно существовавших учебных заведений предписывалось: упразднить в конце 1867 г. Херсонское училище торгового мореплавания, сохранить без изменений «впредь до указаний опыта» шкиперские учебные курсы в Архангельске и Кеми и навигационный курс Либавской прогимназии. Морскому министру было предоставлено право по соглашению с Министерством финансов определить срок упразднения

Кронштадтской роты торгового мореплавания при штурманском училище, которое прекратило свое существование 20 августа 1868 г.

Организованные по новым правилам мореходные классы должны были находиться в ведении общества-учредителя, которое выбирало из числа своих членов комитет классов. В Положении 1867 года не были определены ни состав комитета, ни срок, на который он избирается, ни компетентность лиц, которые могли быть членами комитета, ни даже сами их обязанности [4, с. 14]. В соответствии со ст. 16 Положения 1867 года комитет контролировал денежные расходы, подбирал преподавателей, выбирал из их числа заведующего, который отвечал за повседневную работу учебного заведения и за сохранность его имущества. «Общество, дошедшее до сознания необходимости учреждения мореходного класса, должно принять на себя часть расходов по содержанию училища, а правительство, которое тоже заинтересовано в удовлетворении важной общегосударственной потребности развития русского торгового флота, отпускает ежегодно определенную денежную субсидию в подкрепление средств, жертвуемых на училище обществом» [4, с. 9].

Положение 1867 г. предусматривало создание мореходных классов, разделенных на три разряда. Данные разряды соответствовали трем судоводительским званиям. Объем преподавания в классе первого (низшего) разряда соответствовал программе испытаний на звание штурмана каботажного плавания, второго — программе на звание шкипера каботажного и штурмана дальнего плавания» третьего (высшего) разряда — на звание шкипера дальнего плавания. [3, с. 17]. Шкипером «обыкновенно» считалось лицо, управлявшее (командовавшее) судном или кораблем, а штурманом — его помощник; на мелких судах, каботажных, этой должности не существовало или обе должности были соединены в одном лице [22, с. 4].

Учебный процесс в мореходных классах проходил только в зимние месяцы, с момента прекращения навигации. В мореходных классах диплом можно было получить ученикам не моложе двадцати одного года. Право на сдачу выпускных экзаменов лицо получало, если посещало мореходные классы в течение хотя бы одного учебного периода. При этом само обучение было бесплатным.

В мореходные классы принимались желающие всех возрастов и состояний, представившие удостоверение личности и происхождения, а также свидетельства об умении читать и писать и о совершении плавания на морских судах [3, с. 17]. Прохождение врачебного осмотра кандидатов на судоводительские должности не требовалось, вследствие чего в шкиперы и штурманы попадали лица, «не удовлетворявшие требованиям морской службы по своему физическому развитию и особенно по состоянию зрения» [19, с. 8]. Закон не предусматривал также наличия у лица русского подданства.

Программы испытаний на судоводительские звания были утверждены министром финансов 2 ноября 1867 г. [10, л. 132–135]. Правительственные испытания для получения звания шкипера или штурмана проводились по различным учебным дисциплинам. Руководство классов имело право добавлять учебные дисциплины «соответственно местным потребностям и целям», однако самих единых учебных программ для всех мореходных классов Российской империи разработано не было.

Правила «о порядке признания шкиперов и штурманов в сих званиях» определяли, что стать судоводителем можно было, только сдав экзамен испытательной комиссии и получив соответствующий «аттестат или свидетельство». Примечание указывало, что действие «Правил» не распространялось на тех шкиперов и штурманов, которые до 27 июня 1867 г. уже командовали морскими судами и получили судоводительские звания «по доверию самих судохо-

зьев» или по ранее действовавшим «особым постановлениям».

Правила для производства испытаний на звание шкипера и штурмана также определяли, что командовать или управлять мореходным судном можно было, только выдержав испытание в специальной комиссии и получив диплом на соответствующее звание. Экзамены в комиссиях проводились письменно и устно, сами комиссии образовывались начальником края или губернии «в важнейших портовых городах». Правила установили состав комиссий и перечень документов, представлявшихся кандидатами: метрическое свидетельство о своей личности, удостоверение от судовладельцев или шкиперов о совершенных плаваниях. Предъявленный аттестат об окончании мореходных классов не освобождал его владельца от сдачи экзаменов. Одновременно с этим «Правилами» были установлены соответствующие плавательные цензы, без выполнения которых диплом не выдавался. Кандидаты, представившие все необходимые документы, вносились в экзаменационный список и допускались к испытаниям. Успешно сдавшие экзамены получали дипломы на звания шкипера или штурмана. Кандидат, получивший неудовлетворительную оценку, имел право пересдать экзамены не раньше, чем через год, при этом необходимо было представить еще одно свидетельство «о совершении им вновь морской кампании».

Объем теоретических знаний, требовавшихся при сдаче экзаменов, зависел от звания, которое кандидат хотел получить. Отдельным документом морские звания не вводились, но «Правила» указывали, что программы обязательных знаний на звания «штурман каботажного плавания», «шкипер и штурман дальнего плавания» и «шкипер дальнего плавания» утверждались Министром финансов по согласованию с Министром народного просвещения и управляющим Морским министерством. Отсюда следовало, что в русском торговом флоте были

установлены именно эти три судоводительских звания.

Получившие диплом штурманы и шкиперы освобождались от рекрутской повинности и подушного обложения на все время действительной службы на торговых судах и могли получить бессрочный паспорт. Если шкипер или штурман оставлял занятия по мореходству без уважительных причин до достижения 60-летнего возраста, то лишался всех привилегий [1, с. 165].

Таким образом, в 1867 г. была заложена основа для создания новой системы подготовки морских специалистов и для получения судоводительских званий. Система состояла из двух звеньев: учебные заведения (мореходные классы) и правительственные испытательные комиссии. Из «Правил для производства испытаний на звание шкипера и штурмана» вытекало еще одно следствие: свидетельство об окончании мореходных классов не освобождало его владельца от сдачи экзаменов для получения морского звания. То есть мореходные классы являлись как бы подготовительными учебными заведениями, окончание которых выпускнику никаких привилегий и преимуществ не давало, но, безусловно, облегчало подготовку к экзаменам в испытательных комиссиях и сдачу экзаменов.

Практически с самого начала действия «Положения о мореходных классах» от 27 июня 1867 года «обнаружились значительные их недостатки» [19, с. 6]. На десятом году своего существования мореходные классы подверглись резкой критике со стороны военно-морских деятелей и пароходных компаний. В «Николаевском вестнике», «Морском сборнике» и в других изданиях в 1877 г. [6] появляются статьи, доказывающие нецелесообразность существования мореходных классов, так как они якобы не дают торговому флоту нужных специалистов. Авторы статей предлагали заменить мореходные классы матросскими школами и техническими училищами повышенного

типа для штурманов и шкиперов дальнего плавания.

Из материалов, составленных комиссией по устройству всероссийской промышленной выставки в Москве в 1882 г., видно, что из 388 учеников балтийских классов выдержал экзамены на судоводительские звания 131 человек; из 113 учеников беломорских курсов — 12 человек; из 134 учеников азовских курсов — 44; из 145 учеников черноморских курсов — 34; из 110 учеников волжских курсов — 16; из 62 учеников сумских классов за шесть лет ни один не выдержал испытаний [7, с. 174–175].

Причиной этого была низкая общеобразовательная подготовка учащихся, тяжелое материальное положение большинства мореходных классов, недостаток в подготовленных преподавателях и др. [1, с. 168].

Мореходные классы «не внушали особого доверия судовладельцам, так как в эти классы стали поступать — кроме лиц, с детства привыкших к морю и практически знакомых с мореходным промыслом, как то предполагалось по основной идее положения 1867 года, — также и дети мещан, ремесленников и других городских жителей, с мореходным промыслом ничего общего не имевшие и привлекаемые в классы лишь бесплатным обучением и льготами по воинской повинности» [7, с. 174–175].

Большинство воспитанников мореходных классов получали дипломы на низшее судоводительское звание — штурмана каботажного плавания. Объем теоретических знаний для получения диплома на это звание был настолько «незначителен», что такой штурман мог исполнять обязанности судоводителя лишь в ограниченных пределах каботажа.

Обследовавший беломорские мореходные классы в 1882 г. мичман Студницкий писал, что различие в возрасте и в подготовке учеников вынуждает делить класс на несколько отделений, в которых ученики последовательно проходят сначала арифметику, затем геометрию и т. д. Занятия про-

ходят по шесть часов в день, и так как ученики часто пропускают занятия, а учебных пособий не хватает, то успехи в учении достигаются очень медленно [3, с. 25].

Большой помехой был постоянный недостаток, а в первое время — полное отсутствие учебников и пособий по специальным предметам. Военно-морские учебники по сложности изложения и дороговизне были недоступны учащимся мореходных классов. Поэтому процесс обучения чаще сводился к механическому запоминанию рассказа преподавателя, а самостоятельная работа слушателей ограничивалась решением задач по математике, астрономии и мореходной практике [1, с. 170].

Лишь в 80-х годах появляются учебники, предназначенные специально для торгово-мореходных учебных заведений: «Морская лоция» и «Объяснительный словарь к морской практике» Н. Я. Филиппова, «Необходимые сведения из науки кораблеводства для шкиперов и штурманов торгового В. М. Клюева, «Навигация» капитана дальнего плавания, алгебра, тригонометрия и астрономия В. В. Заборщикова и несколько других книг, переведенных с иностранных языков [1, с. 81].

Были споры и по поводу необходимости «закрытости» учебных заведений, которые, «упрощая собственно воспитательные задачи, поддерживали бы дисциплину и строгую исполнительность, так необходимые в морской деятельности в приложении к функциям судовой службы» [13, л. 30].

Судовладельцы не доверяли дипломированным судоводителям и отдавали предпочтение судоводителям-практикам, хотя и стоявшим ниже первых по своему теоретическому образованию, но обладавшим практическим опытом в морском деле. Возникали возражения со стороны судовладельцев и по поводу «молодости лиц, имеющих дипломы на звание судоводителей» [13, л. 25].

К тому же воспитанниками мореходных классов предъявлялись к судовладельцам более высокие требования относительно

вознаграждения и прохождения службы. Наконец, во многих случаях, особенно на судах каботажных и прибрежного плавания, перевозящих небольшое количество груза, шкиперами являлись сами судовладельцы, «доверявшие своей опытности более, нежели наемному шкиперу и часто лишённые возможности удалять из своего заработка часть на уплату жалованья экзаменованному штурману» [5, с. 253]. К примеру, на Черном и Азовском морях, а в особенности на Каспийском море, «весьма часто управляют судами люди совершенно неграмотные, лишь на практике усвоившие некоторые познания о судовождении» [5, с. 253].

Вследствие этого обстоятельства в интересах торгового мореплавания местными властями сообразно условиям, выработанным практикой, стали выдаваться временные свидетельства на право управления судном.

Необходимо особо отметить, что «Положение о мореходных классах» от 27 июня 1867 года не определяло права судоводителей в отношении командования судами и обязывало все без исключения суда иметь дипломированных помощников капитана на судне [19, с. 8].

17 апреля 1881 г. мореходные классы были переданы в ведение Министерства народного просвещения одновременно с некоторыми другими учебными заведениями [3, с. 23]. Почти сразу в Министерство народного просвещения начали поступать многочисленные ходатайства от мореходных классов о внесении изменений и дополнений в учебные курсы, составленные с учетом требований программ испытаний на судоводительские звания.

Весной 1884 г. в Министерстве народного просвещения началась работа по пересмотру законов о производстве испытаний на звания шкипера и штурмана и по подготовке реформы мореходных учебных заведений, которая продолжалась на протяжении двух лет. Проект «Положения об училищах судоходства» и новых «Правил для

производства испытаний на звания корабельщика (шкипера) и кормчего (штурмана)» 10 марта 1886 г. был направлен министром на согласование в различные министерства и ведомства [11, л. 112].

Несмотря на проведенную длительную работу по подготовке проектов документов, Государственный Совет 7 февраля 1890 г. вернул их в Министерство народного просвещения «для дальнейшей предварительной разработки... по надлежащем с кем следует сношении» [14, л. 142].

Новые программы для проведения экзаменов на морские звания в испытательных комиссиях были утверждены министром народного просвещения 12 марта 1894 г. Министерство планировало в ближайшее время внести в Государственный совет проекты документов о реформе мореходных классов, а вновь утвержденные программы должны были заменить программы 1867 г. [12, л. 146].

7 апреля 1894 г. в Министерстве народного просвещения была образована очередная комиссия для обсуждения вопросов преобразования мореходных классов, работа которой была завершена в начале августа, а уже 17 августа 1894 г. документы были разосланы «для окончательных исправлений» [15, л. 147].

Однако министр финансов С. Ю. Витте 3 февраля 1895 г. добился у императора Николая II одобрения своего предложения «о желательности сосредоточения мореходных классов в ведомстве Министерства финансов» [16, л. 6]. Только через два с половиной года, 17 ноября 1897 г., император Николай II утвердил мнение Государственного совета о возложении заведывания мореходными учебными заведениями на Министерство финансов и о передаче в его ведение с 1 января 1898 г. мореходных классов и шкиперских курсов [8, № 14645].

За период с 1867 по 1872 г. было открыто лишь семь мореходных классов. Первый мореходный класс по Положению 1867 года открылся 15 ноября 1868 г. в пос. Сумский

посад Кемского уезда Архангельской губернии на Белом море. Помимо него существовало еще пять — на побережье Балтики (в Дондангене, Якобштадте, Виндаве, Газау и Феликсберге) [3, с. 24] и один — в Лебяжем Петербургской губернии. Навигационное училище в Херсоне также было преобразовано в мореходные классы.

По инициативе Общества для содействия русскому торговому мореходству с 1873 по 1881 г. было открыто 27 мореходных классов [3, с. 24–25]: семь на Балтике (в Лоуб-Эсерне, Нарве, Ангерне, Полангене, Петербурге, Магиусгофе и в Балтийском порту); три — на Белом море (в Патрикеевской волости, Онеге и Купшреке); 12 — на Азовском и Черном морях (в Таганроге, Феодосии, Бориславе, Николаеве, Керчи, Севастополе, Голый Пристани, Ростове-на-Дону, Бердянске, Аксае, Анапе, Потти); два — на Волге (в Рыбинске и Астрахани); два — на Каспийском море (в Баку и Гурьеве) и один — на р. Спири в Вознесенье. Было преобразовано в мореходные классы навигационное училище в Либаве.

За период с 1881–1897 г. было открыто всего пять классов — в Тобольске, Владивостоке, Устье (Петербургская губ.), Алешках (Таврическая губ.) и Каспервике (Эстляндская губ.).

Таким образом, в конце XIX века в России существовал 41 мореходный класс, в

которых было подготовлено более 5000 шкиперов и штурманов русского торгового флота. При этом 18 относились к первому низшему разряду, 15 — ко второму и только 8 — к высшему третьему.

Обследования, проведенные Русским обществом пароходства и торговли, показывали, что к 25-летию своего существования мореходные классы достигли весьма посредственных успехов и не смогли выполнить своей главной задачи — сделать моряков-практиков дипломированными судоводителями. Мореходные классы не дали ожидаемых результатов, так как из-за слабостью постановки начального образования в России моряки приходили в классы плохо подготовленными. Другой, не менее существенной причиной была недостаточная опытность и подготовленность преподавателей, особенно специальных дисциплин, для преподавания которых обычно приглашались отставные военные моряки или опытные шкиперы торгового флота. Первые обычно не знали специфики торгового мореплавания, а шкиперы зачастую теоретически были подготовлены немногим лучше своих учеников; кроме того, те и другие, как правило, не имели никакой педагогической подготовки. Тем не менее классы содействовали распространению элементарных общеобразовательных и мореходных знаний среди моряков торгового флота [1, с. 170].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Барбашев Н. И. К истории мореходного образования в России. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1959. 215 с.
2. Вальдемар X. М. Защита настоящей системы наших мореходных школ. М., 1897. 81 с.
3. Виноградов В. В. Торгово-мореходное образование в России. СПб.: Типография В. О. Киршбаума, 1912.
4. Иванов В. Л. Мореходное образование в России и Мореходные классы СПб. речного яхт-клуба, СПб., 1897. № 184.
5. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития Русского торгового мореходства. СПб.: Типография В. Киршбаума, 1895.
6. Известия об-ва для содействия русскому торговому мореходству, Выпуск XIX. Москва, 1886. 80 с.
7. Небольсин А. Г. Историко-статистический очерк общего и специального образования. СПб., 1884.
8. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание третье. Т. XVII. 1897. Отд. I. № 14645. Гос. тип., 1900. 1562 с. разд. паг.

9. Российский государственный исторический архив. Фонд 40. Всеподданнейшие доклады по части торговли и промышленности и торговые договоры с иностранными государствами. Оп.1. Д.19. Всеподданнейший доклад министра финансов 20 января 1867 года.

10. Российский государственный исторический архив. Фонд 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности. Оп.1. Д. 60. Об учреждении в прибрежных местностях России мореходных классов (1867–1872 гг.).

11. Российский государственный исторический архив. Фонд 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности. Оп.1. Д. 558. Переписка Министерства народного просвещения по вопросам деятельности мореходных учебных заведений и по проекту положения об училищах судоходства (1881 г.).

12. Российский государственный исторический архив. Фонд 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности. Оп.1. Д. 564. О мореходных классах и шкиперских курсах, находящихся в Санкт-Петербургском учебном округе (1881–1897 гг.).

13. Российский государственный исторический архив. Фонд 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности. Оп.1. Д. 653. О фиктивных шкиперах на каботажных судах в Таганрогском порте и управлении ими в действительности греческими подданными и изменения порядка выгрузки балласта.

14. Российский государственный исторический архив. Фонд 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности. Оп.1. Д. 2055. О преобразовании училищ торгового мореплавания (1889 г.).

15. Российский государственный исторический архив. Фонд 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности. Оп.3. Д.93. О преобразовании мореходных классов (1894 г.).

16. Российский государственный исторический архив. Фонд 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности. Оп.3. Д. 323. О мореходных классах (1895 г.).

17. Российский государственный исторический архив. Фонд 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности. Оп.18. Д. 1. Журнал первого собрания Высочайше утвержденного Комитета для развития торгового флота.

18. Российский государственный исторический архив. Фонд 733. Департамент народного просвещения министерства народного просвещения. Оп.193. Д. 268. О преобразовании учебных заведений торгового мореплавания (1866–1867 гг.).

19. Статистические данные о судоводителях и судовых механиках на мореходных судах русского торгового флота к 1 января 1915 года. Петроград, 1915. 71 с.

20. Филиппов Ю. Д. История русского торгового флота со второй половины XIX века. СПб., тип. Редакции период. изд. Министерства финансов, 1908. 31 с.

21. Филиппов Ю. Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. Петроград, 1916.

22. Шкиперские классы и шкиперские курсы. СПб., 1899. 65 с.

REFERENCES

1. *Barbashev N. I.* К истории мореходного образования в России. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1959. 215 с.

2. *Val'demar H. M.* Zashchita nastojashchej sistemy nashih morehodnyh shkol. М., 1897. 81 с.

3. Vinogradov V.V. Torgovo-morehodnoe obrazovanie v Rossii. SPb.: Tipografija V. O. Kirshbauma, 1912.

4. *Ivanov V. L.* Morehodnoe obrazovanie v Rossii i M. klassy SPb. rechnogo jaht-kluba, SPb., 1897. № 184.

5. Istoricheskij obzor pravitel'stvennyh meroprijatij dlja razvitija Russkogo Torgovogo morehodstva. SPb.: Tipografija V. Kirshbauma, 1895.

6. Izvestija ob-va dlja sodejstvija russkomu torgovomu morehodstvu, Vypusk. XIX. Moskva, 1886. 80 с.

7. *Nebol'sin A. G.* Istoriko-statisticheskij ocherk obshchego i spetsial'nogo obrazovanija. SPb., 1884.

8. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie tret'e. T. XVII. 1897. Otd. I. № 14645. Gos. tip., 1900. 1562 s. razd. pag.

9. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv. Fond 40. Vsepoddannejšie doklady po chasti trgovli i promyšlennosti i trgovye dogovory s inostrannymi gosudarstvami. Op.1. D.19. Vsepoddannejšij doklad ministra finansov 20 janvarja 1867 goda.

10. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv. Fond 95. Otdely trgovogo moreplavanija i trgovyh portov ministerstva trgovli i promyšlennosti. Op.1. D. 60. Ob uchrezhdenii v pribrezhnyh mestnostjah Rossii morehodnyh klassov (1867–1872 gg.).

11. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv. Fond 95. Otdely trgovogo moreplavanija i trgovyh portov ministerstva trgovli i promyšlennosti. Op.1. D. 558. Perepiska Ministerstva narodnogo prosveshchenija po voprosam dejatel'nosti morehodnyh uchebnyh zavedenij i po proektu polozhenija ob uchilishchah sudohodstva (1881 g.).

12. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv. Fond 95. Otdely trgovogo moreplavanija i trgovyh portov ministerstva trgovli i promyšlennosti. Op.1. D. 564. O morehodnyh klassah i shkiperskih kursah, nahodjashchihsj v S.-Peterburgskom uchebnom okruge (1881–1897 gg.).

13. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv. Fond 95. Otdely trgovogo moreplavanija i trgovyh portov ministerstva trgovli i promyšlennosti. Op.1. D. 653. O fiktivnyh shkiperah na kabotazhnyh sudah v Taganrogskom porte i upravlenii imi v dejstvitel'nosti grecheskimi poddannymi i izmenenija porjadka vygruzki ballasta.

14. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv. Fond 95. Otdely trgovogo moreplavanija i trgovyh portov ministerstva trgovli i promyšlennosti. Op.1. D. 2055. O preobrazovanii uchilishch trgovogo moreplavanija (1889 g.).

15. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv. Fond 95. Otdely trgovogo moreplavanija i trgovyh portov ministerstva trgovli i promyšlennosti. Op.3. D.93. O preobrazovanii morehodnyh klassov (1894 g.).

16. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv. Fond 95. Otdely trgovogo moreplavanija i trgovyh portov ministerstva trgovli i promyšlennosti. Op.3. D. 323. O morehodnyh klassah (1895 g.).

17. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv. Fond 95. Otdely trgovogo moreplavanija i trgovyh portov ministerstva trgovli i promyšlennosti. Op.18. D. 1. Zhurnal pervogo sobranija Vysochajshe utverzhdenogo Komiteta dlja razvitija trgovogo flota.

18. Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv. Fond 733. Departament narodnogo prosveshchenija ministerstva narodnogo prosveshchenija. Op.193. D.268. O preobrazovanii uchebnyh zavedenij trgovogo moreplavanija (1866–1867 gg.).

19. Statisticheskie dannye o sudovoditeljah i sudovyh mehanikah na morehodnyh sudah russkogo trgovogo flota k 1 janvarja 1915 goda. Petrograd, 1915. 71 s.

20. *Filippov Ju. D.* Istorija russkogo trgovogo flota so vtoroj poloviny XIX veka. SPb., tip. Redaktsii period. izd. Ministerstva finansov, 1908. 31 s.

21. *Filippov Ju. D.* Oчерк uslovij razvitija otechestvennogo trgovogo moreplavanija. Petrograd, 1916.

22. Shkiperskie klassy i shkiperskie kursy. SPb., 1899. 65 s.

О. В. Кошина

ЭВОЛЮЦИЯ РЕЛИГИОЗНОГО МИРОВОЗЗРЕНИЯ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ СРЕДЕ СРЕДНЕГО ПОВОЛЖЬЯ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XIX — НАЧАЛА XX ВЕКА

Статья посвящена эволюции религиозного мировоззрения в образовательной среде Среднего Поволжья второй половины XIX — начала XX века. Автор рассматривает проявления религиозности в школьной жизни: церковные праздники, почитание монарха как сакральной персоны, восхищение церковно-приходской школой. С другой стороны, в статье анализируются проявления рационализма, нигилизма, неподчинения авторитетам в учительской и ученической среде.

Ключевые слова: религиозное сознание, церковно-приходская школа, рационализм, ценностные ориентации, ментальность.