



п.15. Промыслы: деготь, горячее вино, конотопленное масло, холст, канаты. Вожжи, разводят скот /лошади, овцы/.

п.19. Заграничные торги купцы имеют в Шлезвиге и Гданске. Торгуют быками, лошадьми разными закупленными товарами. А в Турции -маслом, холстом. Канатами, железными товарами.

п.24. Училищ особливых нет кроме, что в школах при церквах обучаются дети русской грамоты. При церквах не имеются богодельни по здешнему.

п.25. Аптека есть партикулярная, которую содержит отставной лекарь. И имеется определенный городской, лекарь на жалованных в год по 20 рублям с магистратских доходов.

п.27. Судимая своим правом называем магдебургским, а в земских делах теми же правами, что и шляхетство, почему и почитаются они отличными от прочих нижнего рода людей как то посполитыя владельческия... Следовательно они заслуживают отмены вольности и свободу в дачах и повинностей таковых и принадлежат оставлены нижнего рода людям, напротив сего сии граждане никакого отличия в службе не имеют, но равно поставляемые бывают с теми нижнего рода людьми податями и работами, а будучи гораздо повсему качеством отличного достоинства от нижнего рода людей чувствовать тем самым нужду, а в купеческих заграничных торгах, рукоделиях и промыслах препятствия помешательство. В сем городе к благосостоянию онаго вышен описанным обстоятельствам - людей в воинском многие владельцы протекцией под разными видами захватили в таком вольном городе. Имеют владельческих подданных кои совсем не числятся совсем гражданами, находятся с их семействами свободны от гражданских прав и узаконений, а прежде в данных городах Полтаве никогда не было владельческих подданных а население жили одни вольные люди...".

Світлана Богатчук

## ФОРМУВАННЯ КАДРІВ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ В УКРАЇНІ

Соціально-економічні перетворення в Росії в другій половині XIX ст. (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 1423854 чоловік [1]. У 1889 р. лише з Київської губернії (шести її повітів) пішло на заробітки 34380 чоловік, 17730 з них (51,6%) працювали на польові роботи, а 16750 (48,4%) - у промисловість, на залізниці та інші виробництва [2]. 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.[3]. Велика маса обезземелених селян почала працювати на фабрично-заводських підприємствах, у цукровій промисловості, кам'яновугільній і металургійній промисловостях Донбасу.

Будівництво залізниць, що розпочалося в другій половині XIX ст., поглинуло близько 600 тис. робітників, які раніше працювали в сільському господарстві [4]. На будівництво залізниць наймалися поодинокі, групами, цілими селами. В основному це були зубожілі селяни, які ще певною мірою, підтримували зв'язок і з сільським господарством. 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 [5].

Широкий розмах залізничного будівництва в Росії вимагав 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.

Частина кадрів залізничників утворювалася внаслідок безпосереднього найму на роботу в залізничні майстерні і депо. Вони складали більше третини усього персоналу залізниць. Це, зокрема, майстрові, тобто кваліфіковані кадрові робітники. Наприкінці XIX - на початку XX ст. поповнення кадрів залізничників значною мірою відбувалося за рахунок їх сімей. Одночасно власники прагнули залучати до складу робітників місцевих зuboжілих селян, які були менш вимогливими щодо умов праці та її оплати. Деякі великі залізничні вузли (Козятин, Жмеринка) наймали стрілочниками, ремонтниками, вугільниками, кондукторами виключно мешканців навколишніх сіл [6].

Часто йшли працювати на залізницю 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.) [7].

Інтенсивне залізничне будівництво з часом не могло вже використовувати малокваліфіковану робочу силу. Збільшення залізничної мережі та кількості залізничних робітників примусило уряд звернути увагу на підготовку спеціалістів у цій галузі. Саме тому ви-

никає потреба у навчальних закладах, які готували б висококваліфіковані залізничні кадри. До 70-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. Комісія 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. був заснований 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, як Ю.В. Ломоносов, Г.Д. Дубелір, О.П. Бородин та інші [8].

Одночасно виникає питання щодо утворення та фінансування технічних залізничних училищ. У 1870 р. Міністерство шляхів сполучення спільно з Міністерством фінансів прийняло угоду, яка набрала чинності для більшості приватних залізничних товариств і казенних залізниць, відраховувати з валового прибутку залізниць 15 карбованців з версти експлуатованих доріг на розвиток технічних учбових закладів [9].

Незважаючи на певні фінансові труднощі, в 70-х рр. XIX ст. в Росії починають відкриватися технічні залізничні училища. Вони лише частково задовольняли потреби залізниць у кваліфікованих робітниках, спочатку надаючи перевагу підготовці машиністів паровозів, їх помічників та шляхових майстрів.

В Україні першим училищем подібного типу було Харківське технічне училище, яке почало працювати з 1870 р. До цього училища 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 (1870-1871р.) подібні технічні училища було відкрито у Києві, Одесі. Програма навчання передбачала готувати кваліфікованих робітників різних спеціальностей для обслуговування залізниці [10].

У 1873 р. на станції Ольвіопіль Херсонської губернії було відкрите залізничне училище для підготовки майстрів залізничного шляху [11]. З 1 січня 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 [12].

В училищах навчалися діти із різних соціальних верств і груп. Так, у 1877 р. у Харківському, Одеському й Ольвіопільському технічних залізничних училищах набували спеціальність 238 учнів. За соціальним станом вони поділялися: 103 - із дворян, духовенства й купців, із міщан - 97 учнів, із селян - 14, із колишніх солдат - 8. Інші 16 учнів - діти іноземців [13]. Недивлячись на те, що такі училища створювалися безпосередньо для дітей залізничників та службовців, кількість останніх не переважала серед учнів.

За ініціативою викладачів залізничних училищ Міністерство шляхів сполучення скликало в 1878 р. з'їзд представників залізничних товариств та викладачів, на якому розглядалися найважливіші питання та проблеми учбових закладів та були затверджені нормативи кількості учбових годин, розподілу учбових предметів. У серпні 1879 р. ці програми були затверджені міністром та вводилися в усіх залізничних училищах Росії [14].

В Україні продовжували відкриватися нові заліз-

ничні училища, оскільки попит на кваліфікованих робітників не задовольнявся існуючими закладами.

Так, у 1878 р. таке училище почало працювати в Кременчуці Полтавської губернії [15]. В 1881 р. почало підготовку та перепідготовку технічного персоналу для залізниць Донецьке технічне залізничне училище у Луганську Катеринославської губернії [16].

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 був затверджений 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 13200 карбованців. У технічні залізничні училища, 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 спеціалізувалось 124 чоловіка (70%), по службі ремонту шляхів і споруд - 23 (12%) та 32 чоловіка (18%) - по інших залізничних службах [17].

У 1890 р. на Курсько-Київській залізниці в м. Конотопі було відкрито технічне училище. Рівень викладання в даному закладі був досить високим. Викладати спеціальні технічні предмети мали право тільки спеціалісти з вищою технічною освітою, в тому числі інжене-





ри й залізничні службовці. Про це свідчить відсоток успішності, що досягав до 95%, на відміну від інших училищ, де він тримався на рівні 30-50% [18].

За клопотанням правління товариства Лозово-Севастопольської залізниці для підвищення рівня кваліфікації кадрів було відкрите залізничне училище в Севастополі шляхом переведення в 1896 р. аналогічного училища із Варшави. Його випускники отримували спеціальність залізничних техніків-будівельників [19].

Таким чином, за період з 1870 до 1896 рр. в Україні було відкрито 9 технічних залізничних училищ, тоді як у Росії їх налічувалося 33 [20]. Кількість учнів постійно збільшувалася. Якщо в 1888 р. в усіх училищах України навчалось 1443 учні, то вже в 1898 р. - 2825 учнів [21].

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. В такому випадку 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 [22].

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, 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 [23]. З 1908 р. в інституті почав працювати кабінет залізниць, до складу якого входила велика бібліотека з питань будівництва та експлуатації залізничних мереж.

З метою наближення навчання до практики протягом року для студентів організовувалися екскурсії на залізниці. Професор Ю.В. Ломоносов знайомив слухачів механічного відділення з Харківськими, Конотопськими та Полтавськими механічними майстернями. В 1902 р. він організував проходження практики студентами на Східно-Китайській залізниці.

За соціальним походженням студентство було неод-

норідним. За підрахунками Степанович Є.П. найбільше студентів було із дворян, як і в інших вищих навчальних закладах (у 1898р. - 47,7% усієї кількості студентів, у 1913р. - 36,2%). Вихідців з міщан навчалось в 1898р. 34,6%, а в 1913р. - 27,0%. Найменше було студентів з козацьких сімей - відповідно 1,2% та 2,8% [24].

Для найбідніших 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 малозабезпеченим студентам. Приміром, у 1903 р. ця допомога складала 5112 крб., у 1911 р. - вже 6245 крб. [25].

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 [26]. 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.

Поряд з технічними училищами та вищими учбовими закладами відкривалися спеціальні школи-училища для підготовки 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, Здолбунові. Навчання в цих школах проводилося безкоштовно, лише за книги учні плати-

ли по 25 коп. Така школа була відкрита у Києві на зразок дво-класного міського училища. Якщо в 1884 р. у ній навчалось 108 учнів, то вже в 1902-1903 н.р. - 398 хлопчиків та дівчаток, які здобували спеціальну початкову освіту. Такого ж типу школа відкрилася в 1877 р. у Здолбунові. Якщо на початок її відкриття навчалось лише 60 дітей, то вже в 1890 р. їх налічувалося 190 [27].

У 1890 р. у м. Жмеринці Товариство Південно-Західних залізниць відкрило двокласне залізничне училище. У Фастові подібне училище було відкрито 28 березня 1898 р. 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 залізниць [28].

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, Кременчуці, Попасній та інших містах у районі Катерининської та інших залізниць [29].

До 1902 р. на Південно-Західних залізницях також практикувалися набори слухачів на вечірні курси без екзаменів. Але надалі виявилось, що значна кількість слухачів не знає основ математики, граматики, тому було прийнято рішення приймати без вступних іспитів лише тих, хто закінчив гімназію. 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 [30].

Одночасно машиністів та їх помічників готували



при залізничних майстернях. Щоб стати паровозним машиністом або його помічником, робітники складали спеціальні іспити. До випробувань допускали лише тих, хто був добре обізнаний зі слюсарною справою, токарним та ковальським ремеслом, а також працював на ремонті паровозів не менше року та шість місяців у залізничних майстернях або в депо залізниці.

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 [31].

Таким чином, на початок ХХ ст. за професійним рівнем залізничники посідали третє місце по Україні - 55,6% грамотних серед робітників усіх галузей промисловості (після металургів - 59,9% та спеціалістів по дереву - 58,0%) [32]. 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.

1. Лавров Ю.П. Склад робітників металургійної промисловості України наприкінці ХІХ- на початку ХХ ст. // Український історичний журнал.-1965.-№7.-С.44.

2. Лугова О.І. Про становище України в період капіталізму // Український історичний журнал.-1967.-№3.-С.25.

3. Лось Ф.Е. Формирование рабочего класса на Украине.-К.,1955.-С.65.

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 ХУІ-початку ХХ ст.-К.,1960.-С.44.

5. Рабочее движение в России в ХІХ в. Сборник документов и материалов. Под ред. А.М.Панкратовой.-М.,1963.-С.416.

6. Железнодорожное дело.-1890.-№4.-С.353.

7. ЦДІА України.-Ф.442. Опис 596. Спр.50. Арк.17.

8. Создатели новой техники в Украинской ССР.-К.,1991.-С.153-164.

9. Краткий исторический очерк учебных заведений ведомства Путей Сообщения.-СПб, 1900.-С.32.

10. Пузанов М.Ф., Терещенко Г.И. Очерки истории профессионально-технического образования в Украинской ССР.-К.,1980.-С.17-18.

11. ЦДІА України.-Ф.707. Опис 225. Спр.196. Арк.13.

12. Вестник Юго-Западных железных дорог.-1906.-№25.-С.213.

13. Министерство Путей Сообщения.-1878.-Т.1.-Кн.2.-С.108.

14. 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.

15. ЦДІА України.-Ф.730. Опис 1. Спр.205. Арк.12-16.

16. История рабочих Донбасса. В 2-х т.-Т.1.-К.,1981.-С.130.

17. Кізченко В.І. Культурно-освітній рівень робітничого класу напередодні революції 1905-1907рр.-К.,1972.-С.52.

18. ЦДІА України.-Ф.707. Опис 227. Спр.14. Арк.355.

19. Краткий исторический очерк учебных заведений ведомства Путей сообщения.-СПб, 1900.-С.49.

20. Веселов А.Н. Профессионально-техническое образование в СССР. Очерки по истории среднего и



нижшого профтехобразования.-М.,1961.-С.35.

21. Луценко Е.М. Развитие среднего специального образования на Украине во второй половине XIX ст. Автореферат на соиск. ученой степени канд. ист. наук.-К.,1991.-С.15.

22. Кізченко В.І. Зазначена праця. - С.108.

23. Київський політехнічний інститут. Нарис історії (Г.Ф.Беляков, Є.С.Василенко та ін.). - К.,1995.-С.16-25.

24. Степанович Е.П. Высшая специальная школа на Украине (конец XIX-начало XX в.).-К.,1991.-С.59.

25. Там само.-С.62.

26. Лейкина-Свирская В.Р. Интеллигенция в России во второй половине XIX века.-М.,1971.-С.13.

27. Вестник Юго-Западных железных дорог.-1903.-№40.-С.10.

28. ЦДІА України.-Ф.707. Опис 221. Спр.97. Арк.2-7; Спр.60. Арк.1-5; Опис 221. Спр.97. Арк.1-14.

29. Вестник Екатерининской железной дороги.-1914.-№341.-С.10.

30. Вестник Юго-Западных железных дорог.-1903.-№33.-С.14.

31. Там само.-1906.-№25.-С.108.

32. Лавров Ю.П. Металурги України в авангарді революційної боротьби (1895-1904).-К.,1970.-С.35.

## ПРОБЛЕМИ УКРАЇНСЬКОГО СЕРЕДНЬОВІЧЧЯ: ДЖЕРЕЛА