

УДК 377:656.2

Т. О. ШАРГУН

кандидат педагогічних наук, доцент
Львівська філія Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту ім. акад. В. А. Лазаряна

АКТУАЛЬНІСТЬ ПРОБЛЕМИ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ СЕРЕДНЬОЇ ЛАНКИ ДЛЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

У статті досліджено стан підготовки кадрів середньої ланки в системі професійної освіти фахівців для залізничної галузі в Україні на початку ХХ ст. Встановлено, що подальше вдосконалення форм і методів підготовки фахівців цього рівня в навчальних закладах базувалося на досягненнях педагогіки професійної школи того часу, вимогах залізничної галузі та стосувалося: відкриття навчальних закладів нового типу – залізничних училищ служби руху; диференційованого підходу до присвоєння освітньо-кваліфікаційних звань; органічного включення в навчальний процес системи виробничої практики. Визначено ключову роль галузевого підпорядкування навчальних закладів Міністерству шляхів сполучення у формуванні системи підготовки фахівців залізничного транспорту. Висвітлено роль і місце курсів різного типу.

Ключові слова: професійна підготовка, фахівці середньої ланки, відомче підпорядкування навчальних закладів.

Використання позитивного досвіду підготовки майбутніх фахівців залізничного транспорту протягом значного історичного періоду є важливим чинником підвищення рівня їх підготовки на сучасному етапі, зокрема фахівців середньої ланки як найбільш численного прошарку працівників-залізничників. Історія професійної освіти багатогранна та складна. В ній відображаються політичні, соціальні, технічні та педагогічні аспекти. Тож підготовку майбутніх залізничників треба розглядати як об'єкт історико-педагогічного аналізу. Це передбачає аналіз основних документів, вивчення педагогічної проблеми підготовки майбутніх залізничників у її історичному розвитку. Важливим у цьому плані є з'ясування передумов і тенденцій розвитку підготовки майбутніх залізничників у навчальних закладах України на початку ХХ ст.

Проблеми професійної підготовки фахівців залізничного транспорту висвітлено в працях І. Агієнко, А. Бабичкова, С. Богатчука, А. Веселова, В. Виргинського, І. Гурія, В. Кізченко, С. Кульчицького, Є. Лімоніна, Е. Луценко, М. Пузанова, В. Сологубова, Г. Терещенко, Ф. Ткаченка; на початку ХХ ст. – у працях М. Лисковського. У статті ми також спиралися на архівні документи Державного архіву Російської Федерації, Обласний державний архів 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 українських науковців, які містять узагальнювальний аналіз підготовки кадрів середньої ланки в системі професійної освіти фахівців залізничного транспорту в Україні на початку ХХ ст.

Метою статті є аналіз форм і методів підготовки кадрів середньої ланки в системі професійної освіти фахівців для залізничної галузі в Україні на початку ХХ ст.

Науково-технічний прогрес кінця ХІХ ст. спричинив, по суті, революційний стрибок у розвитку залізничної галузі, яка залучала до роботи сотні тисяч робітників найрізноманітнішого профілю діяльності та зумовила актуальність питання про необхідність організованої підготовки кадрів, зокрема створення технічних залізничних училищ і шкіл для підготовки кваліфікованих робітників. Ідею створення навчальних закладів такого типу підтримували й передові російські педагоги того часу. Так, у статті “Про необхідність ремісничих шкіл у столицях” (1868 р.) видатний російський педагог К. Ушинський зазначав: “Створення цих навчальних закладів викликано і моральною, і економічною необхідністю, а підготовка своїх висококваліфікованих робітничих кадрів позбавить Росію від необхідності запрошувати іноземних спеціалістів” [14, с. 596]. Передові російські діячі освіти другої половини ХІХ ст. наполегливо працювали над проблемою раціональної організації та проведення виробничого навчання. У 1868 р. група викладачів Московського вищого технічного училища під керівництвом Д. Советкина, інспектора навчальних майстерень, запропонувала навчати не виготовлення окремих виробів, а прийомів та елементів (операцій), з яких складається процес праці. Така операційна система виникла як логічний наслідок накопиченого до того часу досвіду поділу праці на великому виробництві [10, с. 10–18]. Операційна система Д. Советкина, або, як її ще називали за кордоном, “російська система”, мала великий вплив на професійно-технічну освіту та методи її організації не тільки в Росії, а й у інших країнах [8].

З 1886 р. усі існуючі навчальні заклади середньої ланки передані до відомства Міністерства шляхів сполучення (МШС), у структурі якого було створено навчальний відділ [1, с. 129]. Тож було здійснено галузеве підпорядкування навчальних закладів відомству шляхів сполучення.

До кінця 80-х рр. ХІХ ст. царський уряд не розглядав питання професійно-технічної освіти, лише деякі міністерства та відомства, як і МШС, із власної ініціативи створювали навчальні заклади такого типу [10, с. 10–18]. Тож система загальної та, зокрема, технічної освіти в Царській Росії тих часів не задовольняла потреб залізничної галузі в забезпеченні кадрами як за чисельними показниками, так і за профілем професій та рівнем їх підготовки. Саме цей факт змушував Міністерство шляхів сполучення докладати певних зусиль для розвитку галузевої системи освіти та підготовки фахівців залізничного профілю, насамперед фахівців так званої “середньої ланки”, як найбільш численного прошарку працівників-залізничників.

Тому на 1-му З'їзді Начальників та Управляючих Російськими залізницями, який відбувся 15–23 травня 1900 р. у Санкт-Петербурзі, розглядали питання саме підготовки фахівців цієї ланки “Міри по забезпеченню належної підготовки до служби середніх агентів (видання підручників, вказівок тощо)”.

З'їзд зазначив, що найбільш необхідним видом шкіл є технічні залізничні училища, оскільки вони готують машиністів – контингент середніх службовців, у якому є найбільша необхідність. І кількість технічних училищ має збільшуватися, для чого є достатньо коштів, які дороги щорічно перераховують по п'ять рублів з версти “из делаемых дорогами ежегодно пятирублевых с версты отчислений”. Але при цьому сама програма технічних училищ потребує перегляду: технічні училища протягом трьох років не випускають готових фахівців (машиністів, механіків, дорожніх майстрів тощо), навчання є недостатньо практичним. Становлення фахівця відбувається ще протягом двох років практичної роботи на залізницях. Бажано, щоб, починаючи з третього року навчання, програма для двох відділень була різною, щоб учень був уже підготований або для служби тяги, або для служби колії [9, с. 28].

З'їзд вирішив, що необхідно узагальнювати досвід окремих залізниць із *позашкільної* підготовки фахівців цього рівня. Наприклад, на Південно-Західних залізницях практикують короткі шестимісячні курси з підготовки кадрів для служби тяги та руху, не виключаючи й нижчих службовців (стрілочники, зчіплювачі, складачі поїздів, сторожи, кочегари тощо), причому викладачами є службовці, які отримують за це заробітну платню. На цих дорогах є також і спеціальні вечірні курси для практичної підготовки начальників більш значних станцій, ревізорів руху тощо.

На з'їзді також обговорювали питання про видавництво різних документів і вказівок, а також про організацію вечірніх курсів з їх вивчення та роз'яснення, тому що живе слово легше та охоче сприймають, ніж читання. При усному обговоренні можлива ілюстрація на прикладах тощо. *Короткотривалі курси, вечірні курси* визнані з'їздом корисними та необхідними до відкриття на всіх інших залізницях [9, с. 29–31].

Більше ніж третину всього персоналу залізниць становили кваліфіковані кадрові робітники залізничних майстерень і депо. Наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. поповнення кадрів залізничників значною мірою відбувалося завдяки їх сім'ям. 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 [6, с. 353].

Проблема має два аспекти: навчання, підготовка фахівців і боротьба з плінністю кадрів. Застосування складних механізмів і систем управління на залізничному транспорті вимагало не тільки відповідної підготовки фахівців різного профілю, а й формування сталого кадрового потенціалу на підприємствах залізниць. На з'їзді наголошували, що турбота про навчання в залізничних училищах дітей службовців є необхідною в багатьох аспек-

тах. Насамперед, воно забезпечує збереження кадрів на службі. Ті, хто закінчили курс навчання в цих закладах, залишаються й далі працювати на тій самій залізниці. Тому що діти перебувають під моральним впливом батьків, які піклуються саме про це. Саме так і утворюється найбільш надійний контингент службовців.

На нашу думку, вирішення цих проблем стало можливим за умови **галузевого підпорядкування**. Залізниці створювали умови для закріплення кадрів. Уперше на рівні спеціальних програм відомство МШС почало заохочувати такі суспільні явища, як династії, а сама ідея відомчої освіти й підготовки фахівців залізничного транспорту мала виражену соціальну, демократичну та просвітницьку спрямованість. Формувалася ступенева система галузевої освіти (2-х класні залізничні училища – технічні залізничні училища – інститут), у якій застосовували різноманітні інноваційні на той час форми й методи навчання, на відміну від закладів такого самого профілю, які належали до Міністерства народної освіти. Це можна простежити в працях інших дослідників: “Професійно-технічний навчальний заклад мав на меті готувати практичних робітників і в ніякому разі не бути сходинкою переходу до вищої школи, яка готувала фахівців вищого розряду. Таким чином, училища та школи професійно-технічної освіти були тупиковими навчальними закладами” [10, с. 14].

Гостра потреба у фахівцях усіх рівнів зумовила відкриття навчальних закладів залізничного профілю різного типу. Серед них особливе місце займала підготовка спеціалістів так званої “середньої ланки працівників”, яку здійснювали в **нижчих навчальних закладах**. До них належали: 1) технічні залізничні училища; 2) Вишневолоцьке училище кондукторів шляхів сполучення; 3) залізничні училища служби руху.

1. Технічні залізничні училища – нижчі навчальні заклади, що мали на меті дати дітям залізничників *освіту другорядних техніків* для роботи на залізниці машиністами, помічниками машиністів, колійними майстрами тощо [13, с. 230].

Вступники повинні були мати свідоцтво про закінчення *двокласних залізничних училищ*, двокласних сільських, повітових, міських або церковноприходських шкіл і скласти вступні іспити з російської мови та математики. Для дітей залізничників, які не мали зазначених свідоцтв, передбачали підготовчий клас, куди їх зараховували після вступних іспитів.

Повний курс навчання тривав п’ять років, із яких перші три були розраховані на вивчення теоретичних предметів, а наступні два роки – на практичні заняття при виконанні робіт у відомстві шляхів сполучення. Після закінчення трирічного курсу навчання учні технічного залізничного училища отримували встановлене свідоцтво, їх направляли на практику, під час якої вони отримували відповідну спеціалізацію. Ті, хто пропрацював не менше двох років на технічних посадах на залізничній практиці та надали про це відповідні документи від управління залізниці, отримували від училища атестати, які давали переважне право обіймати посаду другорядних техніків залі-

зничної служби. Залізничні училища давали необхідну загальну та технічну освіту для успішного виконання своїх обов'язків [6, с. 132].

Наприклад, на Єкатерининській залізниці було два технічних залізничних училища: у Луганську (Донецьку), відкрите в 1880 р., і в Катеринославі (1902 р.). Кількість учнів у цих училищах на 1905 р. становила: в Катеринославському – 94, у Донецькому – 82.

Навчальні заклади такого типу забезпечували своїх випускників роботою та користувалися особливою любов'ю та популярністю серед службовців, тому, не дивлячись на вступні іспити, кількість вступників у ці училища завжди була великою та значно перевищувала кількість вакансій. Так, наприклад, у Катеринославське училище в 1904 р. здавали іспити 84 особи, а було прийнято тільки 36. Для підготовки кандидатів у Донецьке Технічне училище 1-го листопада 1891 р. при ньому було відкрито підготовчий клас на два відділення, які утримували частково на кошти Навчального Відділу Міністерства шляхів сполучення, а також більшою мірою на кошти Єкатерининської залізниці. Учні у цьому класі в 1903–1904 рр. було: на першому відділенні – 30, на другому – 28 [12, с. 24].

З метою надати можливість дітям найбідніших службовців, які жили далеко від шкіл, отримати освіту при Управлінні Єкатерининської залізниці було організовано в 1898 р. “Общество вспомоществования учащимся детям служащих Екатеринбургской железной дороги” [12, с. 25–28]. Найпершим завданням цієї спілки було утримання гуртожитків для учнів. Крім того, вона надавала допомогу найбіднішим учням у вигляді оплати за навчання, забезпечення навчальними посібниками та підручниками, одягом і взуттям, видачі гарячих сніданків при училищах, улаштування та утримання літніх таборів (“колоній”) для дітей, які потребували відпочинку та оздоровлення.

На початок 1910 р. у технічних залізничних училищах нараховували всього 4005 учнів, на початок 1911 р. – 4021 і на початок 1912 р. – 4313. Закінчили курс у 1911 р. 1054 учня. Для збільшення прийому учнів, зважаючи на велику кількість підлітків, які успішно склали іспити та не мали можливості вступити через брак вакансій, у деяких технічних училищах відкривали паралельні відділення. На початок 1911–1912 н.р. паралельні класи в повному складі вже були в шести технічних залізничних училищах. Планували відкривати такі класи і в інших училищах.

З метою збільшення кількості практичних занять учнів технічних залізничних училищ у 1911 р. МШС було запропоновано начальникам цих училищ збільшити кількість відвідувань залізничних майстерень і заводів учнями в супроводі викладачів. Учасникам цих освітніх екскурсій надавали право користуватися пільговим залізничним тарифом. Також у межах раціонального заповнення дозвілля учнів було встановлено правила щодо проведення в училищах літературно-музичних вечорів [13, с. 231–233].

Про те, наскільки успішно функціонували технічні залізничні училища в розумінні підготовки необхідних для залізниць службовців, свідчить те, що станом на 1 січня 1911 р. перебували на службі на залізницях

9491 колишніх вихованців технічних залізничних училищ, яких так розподіляли по спеціальним службам: по службі тяги – 5165 осіб, тобто 54% від загальної кількості; по службі з ремонту колії та будівель – 2865 осіб (30%); по службі руху та телеграфу – 1030 осіб (11%); по службі канцелярській та обрахування – 431 особа (5%).

2. Вишневолоцьке училище кондукторів шляхів сполучення. Училище кондукторів у місті Вишній Волочок належить до нижчих навчальних закладів, що готували *другорядних техніків* для інженерної служби по відомству шляхів сполучення [13, с. 234]. Училище було відкрито в 1883 р.

Повний курс навчання, як і в технічних залізничних училищах, тривав п'ять років. Після закінчення випускники отримували відповідний атестат і звання кондуктора шляхів сполучення.

Чисельність учнів в училищі на кінець 1910 р. становила 96 осіб, на початок 1911 р. – 96 осіб, а на початок 1912 р. – 105 осіб. Закінчили курс у 1911 р. 26 осіб.

3. Залізничні училища служби руху. Проблеми підготовки кадрів для залізниці, а саме техніків, у той час порушував М. Лисковський: “Спеціалісти-техніки, які мають відповідну й належну підготовку, є елементом, найбільш необхідним для нашої залізничної справи. Водночас, коли для заміщення майже всіх технічних посад на залізниці потрібен відповідний освітній ценз, відповідна спеціальна технічна освіта, навпаки, для обіймання майже всіх нетехнічних посад зовсім ніякого освітнього цензу не потрібно” [7, с. 47].

Цим і пояснюють загальний відносно невисокий рівень освіти того широкого контингенту службовців-залізничників, які обіймали різного роду нетехнічні посади на залізницях. Особливо страждала в цьому сенсі служба руху, де часто на досить відповідальних і самостійних посадах, як, наприклад, посада начальника станції або навіть ревізора з перевезень, були особи з домашньою освітою, з освітою, отриманою в межах курсу початкової школи або міського училища.

Таким чином, на той час не було залізничних техніків із середньою спеціальною освітою, а тільки залізничні техніки із вищою та нижчою освітою [7, с. 49]. Перших давали залізницям вищі спеціальні навчальні заклади, другі отримували необхідну спеціальну підготовку в існуючих на той час майже на всіх залізницях нижчих залізничних училищах.

Але видання за останні 20 років таких важливих положень, як “Загальний Устав залізниць” із численними додатками, “Правил технічної експлуатації”, великої та складної “Загальної угоди між усіма дорогами мережі”, а також сучасна тарифна реформа, суворі вимоги до обліку зборів, а згодом – із кожним роком більш інтенсивний попит населення та промисловості на послуги залізниць і велика вимогливість до безпомилкових дій агентів руху, в корені змінили їх попереднє становище. Тепер агенти служби руху не можуть залишатися без систематичного навчання в своїй складній, відповідальній та важливій для дороги та населення справі [12, с. 37].

З огляду на це було започатковано спеціальні для служби руху та комерційної роботи училища. Законопроект із означеного питання було затверджено 5 липня 1912 р. За цим положенням запропоновано відкрити училища в Москві та Києві. Також Вишневолоцьке училище кондукторів шляхів сполучення було перекваліфіковано на підготовку середніх техніків для МПС, щоб задовольнити нагальну потребу галузі в цих фахівцях [13, с. 236].

Із “Списку особового складу Міністерства шляхів сполучення. Центральні та місцеві заклади”, наведеного Канцелярією Міністерства, ми бачимо, що станом на 1916 р. на території Царської Росії було відкрито 46 нижчих навчальних закладів [11, с. 2–4]: Вишневолоцьке училище кондукторів шляхів сполучення, 41 технічне залізничне училище, 4 залізничних училища служби руху. Серед них – 9 технічних училищ (Донецьке, Катеринославське, Київське, Конотопське, Кременчуцьке, Миколаївське, Одеське, Севастопольське, Харківське) та 2 училища служби руху (Київське, Харківське), що здійснювали підготовку фахівців у територіальних межах сучасної України. Вони становлять, відповідно, 22% та 50% від загальної кількості закладів.

Використання та обслуговування залізничного транспорту з його глибоким поділом праці та відносно високим технічним рівнем породили значну професійну розмежованість залізничників і виникнення таких спеціальностей, які перебували на межі між робітниками та службовцями [2, с. 18].

Одна з них – це спеціальність техніка. 8 лютого 1888 р. по представленню Ради Петербурзького інституту інженерів шляхів сполучення було затверджено “Положення про техніків шляхів сполучення”, в якому було визначено порядок присвоєння цього звання й наданих їм прав. Для отримання звання техніка необхідно було мати середню освіту та здати спеціальний екзамен у спеціально назначених комісіях при інституті та управліннях округів шляхів сполучення. Претендентів екзаменували з інженерного та архітектурного креслення, геодезії, елементарної механіки, архітектури та будівельного мистецтва, основ практичної та будівельної механіки, складання кошторису та технічної звітності. Щорічно звання техніка шляхів сполучення отримували від 10 до 45 людей [6, с. 132]. Наприклад, у 1900 р. з 58 осіб, які склали екзамен, отримали звання техніка 43. Одним із перших таке свідоцтво отримав В. Шишков, співробітник Сибірського округу залізниць, у подальшому письменник, автор багатьох творів, зокрема відомого роману “Угрюм-ріка”.

Згідно з цим Положенням, міністр шляхів сполучення мав право надавати допуск до іспитів на звання *техніка шляхів сполучення* з поважних причин особам, які мали атестати про закінчення повного курсу технічних залізничних училищ та училища кондукторів шляхів сполучення. Крім цього, зазначені особи після закінчення теоретичного навчання повинні були мати 6 років практичної роботи за спорідненим технічним профілем у відомстві шляхів сполучення або інших відомствах і відгук керівництва про бездоганну службу.

Позашкільні заняття для службовців та ремісників. Певне значення в позашкільній системі підготовки фахівців середньої ланки для залізничної галузі на той час мали **різні курси**.

Курси з підготовки залізничних агентів служби руху. До відкриття училищ нового типу (служби руху) визнано було доцільним відкриття при залізницях курсів із підготовки агентів руху. Загальні підстави організації зазначених курсів були розроблені Міністерством шляхів сполучення в 1910 р. На той час такі курси існували при управлінні семи залізниць [12, с. 32–34]. Одна з них – Катеринославська залізниця – проводила курси з підготовки помічників начальників станцій, передаточних агентів, касирів з 1904 р. До курсів допускали осіб, які пропрацювали на дорозі не менше року. Теоретичні заняття із слухачами проводили щоденно з 7 до 10 год. вечора, а вдень – практичні заняття в службах. Система викладання – лекційна, із щотижневими репетиціями вивченого матеріалу. Тривалість курсів – 1 місяць. Крім того, управління трьох залізниць відряджали агентів служби руху на діючі в Москві приватні залізничні курси, що мали такий профіль.

Курси при залізничних майстернях. Неменше значення для продуктивності праці на залізничному господарстві мала й відповідна підготовка ремісників. Цю мету, як правило, досягали організацією при майстернях ремісничого учнівства, причому: 1) в одних випадках це обмежувалося простим навчанням молодих людей, як правило, старших 15 років, спеціальної праці під керівництвом досвідчених майстрів. Грамотність для вступу не була обов'язковою. Учні виплачували заробітну плату в розмірі 20–30 коп. на день; 2) в інших більш сприятливих випадках учням проводили ще й теоретичні курси навчання для повідомлення деяких теоретичних знань і для загального розвитку, як у Катеринославських майстернях. Прийом ремісничих учнів та їх навчання відбувалося за правилами, які затвердив Начальник дороги 22 вересня 1901 р. Приймали учнів не молодше 15 років, які мали вміння читати, писати та знати 4 правила арифметики. Термін навчання становив 4 роки. Курс навчання полягав у виконанні низки систематично підібраних робіт згідно з розробленою програмою. Навчання та нагляд було доручено особливо досвідченим майстрам. Згідно з тими самими правилами, кожен учень був зобов'язаний відвідувати вечірні класи. Такі класи були відкриті ще й для ремісників. Викладання вели на двох курсах, п'ять разів на тиждень по 2 год. на день. На першому курсі викладали: російську мову й арифметику (2 уроки), геометрію та креслення (3 уроки); на другому курсі: країнознавство і арифметику (1 урок), технічне креслення (2 уроки), опис паровозу (1 урок) і технологію металів (1 урок). Для ремісничих учнів відвідування вечірніх курсів було безкоштовним, для ремісників було призначено плату в розмірі одноденного заробітку [12, с. 32–34]. Одночасно машиністів та їх помічників готували при залізничних майстернях. Щоб стати паровозним машиністом або його помічником, робітники складали спеціальні іспити [4, с. 108].

Вечірні курси підготовки. Крім зазначених курсів, до 1902 р. на Південно-Західних залізницях також практикували 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 [3, с. 14]. Тож різноманітні вечірні курси були найпоширенішою формою позашкільних занять із фахової підготовки службовців і ремісників, оскільки надавали можливість отримання теоретичних знань без відриву від виробництва.

Висновки. Науково-технічний прогрес кінця XIX ст. спричинив, по суті, революційний стрибок у розвитку залізничної галузі. Застосування складних механізмів і систем управління на залізничному транспорті вимагало відповідної підготовки фахівців різного профілю та формування сталого кадрового потенціалу на підприємствах залізниць. Вирішення цих проблем стало можливим за умови галузевого підпорядкування, яке відіграло ключову роль у формуванні професійної підготовки фахівців середньої ланки для залізничної галузі в Україні.

Система технічної освіти в Царській Росії тих часів не задовольняла потреб залізничної галузі в забезпеченні кадрами як за чисельними показниками, так і за профілем професій та рівнем їх підготовки. Саме цей факт змушував Міністерство шляхів сполучення докладати певних зусиль для розвитку галузевої системи освіти та підготовки фахівців залізничного профілю. Формувалася ступенева система галузевої освіти (2-х класні залізничні училища, технічні залізничні училища, інститут), у якій застосовували різноманітні інноваційні на той час форми й методи навчання. Підготовка фахівців середньої ланки як найбільш численного прошарку працівників-залізничників займала значне місце в загальній системі підготовки фахівців. Фахівці цього рівня були головним потенціалом для формування вищої освітньої ланки – інженерів залізничного транспорту. Випускники училищ служби руху, технічних училищ мали певні привілеї при вступі до вищих галузевих навчальних закладів.

Ідея відомчої освіти й підготовки фахівців залізничного транспорту мала виражену соціальну, демократичну просвітницьку спрямованість. Залізниці створювали умови для закріплення кадрів. Уперше на рівні спеціальних програм відомство почало заохочувати такі суспільні явища, як династії: спеціально для дітей службовців утворювали галузеві навчальні заклади за кошти залізниці, після закінчення яких діти залишалися працювати на залізниці; найбільш бідних студентів звільняли від оплати за навчання та надавали їм різного роду матеріальну допомогу.

Визначне місце в навчальному процесі при підготовці фахівців-залізничників займала система виробничої практики, заснована на мережі майстерень, а також практичній роботі на залізниці (2 роки практики). Мотивацією для кращого навчання та отримання більш ґрунтовних знань було

диференційоване присвоєння звань випускникам технічних залізничних училищ.

Важливе значення в позашкільній системі підготовки фахівців залізничного транспорту середньої ланки, підвищенні рівня їх професійної компетентності відігравали різного роду курси, які було створено при навчальних закладах, залізницях та майстернях.

Список використаної літератури

1. Огієнко І. В. Історичні віхи формування інженерного потенціалу вітчизняної залізничної галузі / І. В. Агієнко // Вісник ДНУ. Історія і філософія науки і техніки. – 2008. – Вип. 15. – С. 125–130.
2. Богатчук С. С. Підготовка кадрів залізничників в Україні (друга половина XIX – початок XX ст.) / С. С. Богатчук // Деякі питання нової історії України. – Київ, 2009. – С. 17–27.
3. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – № 33. – С. 14.
4. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1906. – № 25. – С. 108.
5. Железнодорожное дело. – 1890. – № 4. – С. 353.
6. История железнодорожного транспорта России / Г. М. Фадеев, С. В. Амелин, Ф. К. Бернгард и др. ; под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. – Санкт-Петербург : АО “Иван Федоров”, 1994. – Т. I.: 1836–1917 гг. – 336 с.
7. Лысковский М. В. Железнодорожное дело, как самостоятельная отрасль специального образования / М. В. Лысковский // Журнал МПС. – Санкт-Петербург : Типография МПС, 1909. – Кн. 9. – С. 44–63.
8. Pankle I. D. The Russian system of shop-work instruction for engineers and machinists / I. D. Pankle. – Boston, 1876.
9. Протоколы заседаний 1-го съезда Начальников и Управляющих Российских железных дорог (15–23 мая 1900 г.). – Санкт-Петербург : Типография П. П. Сойкина, 1900. – С. 27–31.
10. Пузанов М. Ф. Очерки истории профессионально-технического образования в Украинской ССР / М. Ф. Пузанов, Г. И. Терещенко ; под общ. ред. Н. М. Ковальчука. – Киев : Вища школа. Головное изд-во, 1980. – С. 10–15.
11. Список личного состава Министерства путей сообщения. Центральные и местные учреждения. – Санкт-Петербург : Издание Канцелярии Министерства, 1916. – С. 2–4.
12. Учебное дело на Екатерининской железной дороге / Управление Екатеринбургской жел. дор. – Екатеринбург, 1905. – С. 22–39.
13. Учебные заведения и просветительная деятельность Министерства : Всеподданнейший отчет министра путей сообщения о деятельности министерства путей сообщения за 1909–1911 гг. – Санкт-Петербург, 1912. – Гл. V. – С. 220–242.
14. Ушинский К. Д. Собрание сочинений / К. Д. Ушинский. – Москва ; Ленинград, 1948. – Т. 3. – С. 596.

Стаття надійшла до редакції 08.09.2016.

Шаргун Т. А. Актуальность проблемы подготовки специалистов среднего звена для железнодорожной отрасли в Украине в начале XX в.

В статье изучено состояние подготовки кадров среднего звена в системе профессионального образования специалистов железнодорожной отрасли в Украине в начале XX в. Установлено, что дальнейшее усовершенствование форм и методов подготовки специалистов данного уровня в учебных заведениях базировалось на достижениях педагогики профессиональной школы того времени, требованиях железнодорожной отрасли и касалось: открытия учебных заведений нового типа – железнодорожных учи-

лиц службы движения; дифференцированного подхода к присвоению образовательно-квалификационных званий; органичного введения в учебный процесс системы производственной практики. Обозначена ключевая роль ведомственного подчинения учебных заведений Министерству путей сообщения в формировании системы подготовки специалистов железнодорожного транспорта. Освещены роль и место курсов разного типа.

Ключевые слова: профессиональная подготовка, специалисты среднего звена, ведомственное подчинение учебных заведений.

Shargun T. The Problem Actuality of Medium-level Technical Personnel Training for Railway Branch in Ukraine at the Beginning of the 20th Century

In the article the status of vocational training of the medium-level technical personnel in the system of professional education for railway branch in Ukraine at the beginning of the 20th century is researched.

It was established that further improvement of the vocational training forms and methods of the specialists that level it the educational institutions was based on that time achievements of vocational schools pedagogics, of the railway branch requirements and first of all was concerned: the establishment of the educational institutions of new types – the railway trade schools of the Traffic Service; the prestige of the profession; duration of the medium-level technical personnel vocational training for the railway branch at different courses; differentiated approach to the award of educational qualification degrees; optimisation the integral inclusion the practical training system for students in the educational process.

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. The role and place of the different types of courses is highlighted that were established by the educational institutions, at the railways, at the workshops.

The vocational training of the medium-level technical personnel played the important part in the system of professional education for railway branch as the most numerical layer of workers at the railways.

Key words: vocational training, medium-level technical personnel, branch subordination of educational institutions.