



**КРИВОПІШИН**  
**Олексій Мефодійович,**  
канд. екон. наук, доцент,  
здобувач наукового ступеня  
доктора історичних наук кафедри  
історії та культури України ДВНЗ  
«Переяслав-Хмельницький  
державний педагогічний  
університет імені Григорія  
Сковороди»

### **ФОРМУВАННЯ ТЕХНІЧНИХ КАДРІВ СЕРЕДНЬОЇ ЛАНКИ ДЛЯ ПІВДЕННО-ЗАХІДНОЇ ЗАЛІЗНИЦІ У ВІДОМЧИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДАХ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ СТОЛІТТЯ**

*У статті дається характеристика першої освітянської ланки в системі відомчих навчальних закладів акціонерних Південно-Західних залізниць у другій половині ХІХ століття.*

*В статье дается характеристика первого уровня образовательного звена в системе ведомственных учебных заведений Юго-Западных железных дорог во второй половине ХІХ столетия.*

*Description of the first elucidative link in the system of department educational establishments of joint-stock South-Western Railways in the second part of ХІХ century is given in the article.*

До недавнього часу питання становлення та розвитку підготовки кадрів середньої ланки і кваліфікованих робітників для Південно-Західних залізниць в дореволюційний період, як проблема самостійного дослідження, у вітчизняній історіографії комплексно не ставилась. Об'єктивний аналіз, критичне переосмислення, теоретичне узагальнення історії професійно-технічної підготовки кадрів, облік як позитивних, так і негативних її сторін, допомагають сьогодні краще зрозуміти проблеми і виявити причини недоліків у сучасній професійній освіті на залізничному транспорті, творчо використовувати ефективні форми і методи навчання, що застосовувались на практиці роботи у

минулому, а також дозволяють простежити історичну спадкоємність принципів, форм і методів навчання, дають можливість на основі досвіду прогнозувати подальший розвиток системи підготовки фахівців-залізничників, що є надійною гарантією вибору правильних шляхів удосконалення цієї сфери освітньої діяльності. Адже освіта не тільки забезпечує підвищення загального рівня знань і культури населення та всі галузі народного господарства кваліфікованими кадрами, але і виступає важливим елементом відтворення робочої сили.

Підготовка кадрів кваліфікованих робітників для Південно-Західних залізниць, необхідність у яких виникла в середині ХІХ століття, поступово розвинулась до багатоступінчастої системи, яка включала в себе широко розгалужену мережу професійних навчальних закладів різного типу і пройшла певні етапи становлення. Під впливом науково-технічного прогресу змінювалась структура підготовки кадрів, виділялись нові профілі та спеціальності, створювались нові типи навчальних закладів, росла їхня кількість. Не тільки науково-технічний прогрес на транспорті впливав на зміну професійної культури працівників, на утримання і форми підготовки кваліфікованих фахівців, але і сама система професійної підготовки кадрів перетворювалась у важливий фактор науково-технічного прогресу, адже наявність фахівців, що опанували складну сучасну техніку, давала можливість розвивати виробництво на базі передових технологій. Значно підвищувалась соціально-економічна та виховна роль всієї системи професійних навчальних закладів.

Південно-Західні залізниці з'єднуючи великі промислові центри і проходячи по густо населеному краю, значною мірою пожвавлювали його життя і залучали багато як місцевих, так і транзитних вантажів, задовольняючи потреби населення у швидких, безпечних, зручних і дешевих шляхах сполучення. Утворилось багато великих вузлових станцій із численним штатом службовців, нерідко багатосімейних, згрупованих у залізничних селищах – колоніях, особливо значних на тих станціях, де були майстерні і паровозні депо

– тут крім службовців було багато робітників із сім'ями. Більше третини усього персоналу залізниць складали кваліфіковані кадрові робітники залізничних майстерень і депо. В другій половині ХІХ століття поповнення кадрів залізничників значною мірою відбувалось за рахунок їхніх сімей. На деякі залізничні вузли (Козятин, Жмеринка) наймали стрілочниками, ремонтниками, вугільниками, кондукторами виключно мешканців навколишніх сіл, які були менш вимогливими щодо умов праці та її оплати [1].

Із розвитком залізниць кількість службовців із родинами постійно збільшувалося, разом із цим розширялись і їхні життєві потреби сімейного побуту. Спочатку гостро відчувався нестаток навчальних закладів для виховання і навчання дітей. Шкіл у містах і селищах було небагато і вони не могли задовольнити потреби навіть місцевого населення: батькам відмовляли у прийомі їхніх дітей на навчання. У такій ситуації діти залізничників, які не були жителями населеного пункту, а становили окремий професійний осередок залізничної колонії, зовсім не мали змоги потрапити до шкіл. Тільки не багатьом щасливцям це вдавалось, основна маса дітей залишалась напризволяще. Діти були позбавлені навчання, виховання і всякого нагляду тому, що батьки були зайняті або службою, або домашнім господарством, не мали вільного часу для виховання і навчання власних дітей.

У такому ж, або ще гіршому стані, перебували службовці і на тих, порівняно нечисленних станціях, які виявились ізольованими і відособленими далеко від населених пунктів. Життя співробітників на цих станціях обмежувалось спілкуванням тільки зі своїми товаришами по службі, діти їхні абсолютно не могли навчатися навіть грамоті. З таких ізольованих станцій діти залізничних службовців не вступали до школи міст і селищ, які зустрічались на великих та вузлових станціях: діти більшості залізничних службовців перебували в однаково скрутному становищі щодо можливості отримати освіту.

Звичайно, відсутність шкіл, як на тих, так і на інших станціях, невігідно відображалась на дітях молодших агентів, які, через невеликі оклади батьків, не

мали можливості ні користуватись уроками домашніх учителів, ні переїхати до шкіл, що знаходились за десятки верст. Для старших службовців, які мали вищі доходи, у більшості випадків знаходився вихід зі скрутного стану в справі виховання й навчання своїх дітей – для молодшого персоналу виходу не було. Не дивно, що молодші залізничні службовці почали замислюватись над долею своїх дітей, цілком усвідомлюючи, як багато втрачає родина, позбавлена можливості дати освіту дітям, і яка безперспективна життєва доля дітей, приречених на повне нещасття. Вони розуміли і вбачали у цьому єдиний вихід із ситуації – залізничникам необхідні свої власні школи спеціально призначені для їхніх дітей. Наскільки велика була потреба в таких школах, можна судити з того, що головний контингент учнів у приватній школі, відкритій на початку 70-х років XIX століття на станції Здолбунів Києво-Брестської залізниці, становили діти нижчих службовців не тільки цієї станції, але і найближчих. На деяких станціях школи створювались самими залізничними службовцями, які не жаліли віддавати зі своїх невеликих заробітків інколи й останні гроші на утримання цих шкіл. Однак такі школи, за браком достатньої кількості коштів були обладнані вкрай погано і не могли задовольняти потреби залізничників, які, ясно розуміючи своє безсилля у справі, що потребувала значних видатків і початкових затрат, почали звертатись за сприянням у вирішенні цього питання до свого керівництва, де знаходили розуміння і готовність допомогти, головним чином, клопотаннями про надання субсидій, необхідних для здійснення цієї соціально болючої справи.

Але здійснення намірів виховання і навчання дітей залізничних службовців гальмувалося тим, що фінансування не було передбачено управлінням при будівництві залізниць. Для вирішення цієї проблеми довго не було спеціально призначених коштів, тоді як вони були вкрай необхідними насамперед і для будівництва училищ, і для придбання навчального матеріалу. Необхідно було також знайти кошти для подальшого утримання навчального закладу. Кошти частково могли надійти із внесків учнів. Не виникало сумніву щодо станцій вузлових із великою кількістю службовців. Цим частково і

пояснюється та обставина, що перші залізничні школи відкривались на більш важливих вузлових станціях, що мали більше залізничних службовців.

Необхідно зауважити, що системою освіти в Російській імперії було передбачено, що у губерніях Київській, Подільській і Волинській (за винятком міст Києва, Рівного, Острога та Чигирин) по Положенню від 26 травня 1869 року існували «двокласні міські чоловічі (на правах повітових) та жіночі училища, з підготовчими класами й зі змінами при останніх для дівчат» на підставі особливого положення тільки для цих губерній. Курс навчання в них тривав лише два роки. При кожному такому чоловічому училищі був підготовчий клас із курсом, рівним курсу однокласних народних училищ. Навчання в таких училищах було безкоштовним, але опікунові навчального округу надавалося право вводити плату.

Перше залізничне училище на теренах сучасної України було відкрито у 1870 році в Харкові. Починаючи з цього року цілій ряд залізничних акціонерних товариств прийняли рішення відраховувати із валових прибутків залізниць по 15 копійок з версти на облаштування училищ. Наступного року цю ініціативу залізничників було схвалено і затверджено міністерством фінансів, що розв'язало руки для більшості казенних і приватних залізниць по відкриттю училищ. Таким чином було знайдено і затверджено модель фінансової підтримки відомчої професійної залізничної освіти. У 1886 році всі нижчі залізничні училища були передані у відання міністерства шляхів сполучення [2].

Управління Києво-Брестської залізниці, цілком підтримуючи погляди нижчих службовців щодо необхідності відкриття училищ для їхніх дітей, не зупинилось перед перешкодою, що виникла внаслідок відсутності певних, заздалегідь призначених сум, і не пошкодувало ні турбот, ні грошей до приведення у виконання задуманої справи. У листопаді 1876 року були розіслані накази керуючого Києво-Брестської залізниці від 12 серпня 1876 року № 150 наступного змісту: «правління Товариства, піклуючись про поліпшення побуту службовців на Києво-Брестській залізниці, на початку 1875 року

висловило бажання відкрити в деяких більших населених пунктах лінії школи для навчання дітей тих із службовців, які, мали обмежене утримання, позбавлені можливості дати дітям необхідну елементарну освіту. У бутність правління в м. Києві, 10 вересня 1875 р. відбулася журнальна постанова про те, що такі школи повинні бути засновані на ст. ст. Київ, Козятин та Здолбуново». Далі повідомлялось, що «услід за постачанням шкіл необхідними класним приладдям, бібліотеками та навчальними посібниками розпочнеться викладання за програмою, зазначеною в пункті 2-му навчального плану, затвердженому паном опікуном навчального округу». Згодом по лінії були розіслані тимчасові плани для вступу в школи дітей агентів товариства Києво-Брестської залізниці. У цих правилах увагу акцентували на тому, що навчання в цих школах безкоштовне, але для поповнення бібліотеки керівництвами та книжками для дитячого читання із кожного учня буде утримуватись по 25 коп. на місяць. Необхідні для дітей навчальні посібники товариство закупило за свій рахунок і роздало учням для користування також безкоштовно.

У першому параграфі навчального плану говорилось, що училища, визначені у наказі, належать до типу однокласних третього розряду змішаних училищ, будуть відкриті винятково для сімей службовців на залізниці. Щодо програми викладання у другому параграфі зазначалося, що крім основних предметів: Закону Божого, російської мови, арифметики, короткої російської історії і географії будуть викладатись і мистецтва, де це виявиться можливим: креслення, краснопис, церковний і світський спів. Четвертим параграфом було визначено що кількість учнів в училищі буде становити 60 дітей чоловічої і жіночої статі віком не більше 11 років. Якщо ж число учнів перевищить 60, то в такому випадку товариство залишає за собою право або розміщення учнів у двох окремих кімнатах по групах, або ж відокремлення дівчаток від хлопчиків і навчання роздільно в окремих приміщеннях. У п'ятому параграфі зазначалось, що «училища будуть міститися в окремих училищних будинках, дозволених до спорудження. Вчителю і вчительці будуть призначені окремі зручні квартири в училищних будівлях з опаленням, освітленням і прислугою на рахунок

Товариства Києво-Брестської залізниці».

Гостру потребу у відкритті шкіл для нижчих залізничних службовців було вирішено таким чином. Зауважимо, що головою правління Києво-Брестської залізниці у цей час був І.С. Бліох, а управляючим залізницею О.П. Бородин. Подальший розвиток цієї справи цілком взяло на себе управління Південно-Західних залізниць, завжди вирішуючи питання в отриманні відповідних кредитів в правлінні товариства. Управління училищним відділом покладалось на одного із старших агентів управління залізниці. Після прийняття відповідних рішень міністерством шляхів сполучення завідувачем училищним відділом акціонерних Південно-Західних залізниць із 1882 року по 11 травня 1895 року був Краузе Артур Карлович.

Попри на незначну порівняно різницю в організації всіх відкритих на Південно-Західних залізницях училищ необхідно представити історію деяких училищ окремо, що дасть можливість простежити поступове піднесення училищної справи на акціонерних Південно-Західних залізницях із дотриманням хронологічного порядку відкриття училищ [3].

**Київське двокласне міське училище.** У 1870 році, з початком регулярного сполучення на залізничному шляху Київ–Одеса, виникла необхідність підготовки робітників для обслуговування нової галузі вітчизняного транспортного господарства. Київське залізничне училище було відкрито першим і воно стало першою професійною школою у Києві, що готувала кваліфіковані кадри різних робітничих спеціальностей для обслуговування залізниці [4].

Згідно із загальним наказом управління Києво-Брестської залізниці від 13 листопада 1876 року було відкрите Київське залізничне училище. Протягом багатьох років ця професійна школа існувала як учбові майстерні при Київському паровозоремонтному заводі. У наказі про створення зазначалося, «що в 1876 році з училищ буде відкрита тільки київська школа, в якій, при надходженні більш ніж 60 учнів, передбачається, згідно параграфу 4 навчального плану, допустити спільне навчання хлопчиків і дівчаток, розділивши за ступенем

початкової підготовки на два відділення: перше – молодше і друге – старше». Тоді ж було призначено завідувача училища і запрошено священика законовчителя. Училище називалось «однокласним парафіяльним». Під училищний будинок було вирішено відвести, до закінчення будівництва окремого будинку на станції Київ, тимчасове приміщення. Але вже наприкінці цього ж року було видано ще один наказ управління залізниць із якого передбачалося, що «число прийнятих учнів перевищує 60 тобто достатнє передбачене навчальним планом, тому з 29 листопада відкрито друге відділення спільного навчання хлопчиків і дівчаток. Для полегшення обов'язків учителя призначена помічниця, на яку покладено обов'язок теж навчати дівчаток рукоділля». Активно розвиваючись, училище в 1884 році мало вже 108 учнів. Штат вчителів вже складався із завідуючого училищем, законовчителя, учительки та учителя співу. Плати за навчання із учнів не стягувалось ніякої. При училищі існували 2 бібліотеки: учительська і учнівська. Перша складалась із 528 томів, друга із 236. У наступному, 1885 році кількість учнів збільшилась, причому далеко не всі бажаючі навчатись в училищі отримали таку змогу. Випадки відмови у прийнятті на навчання до училища стали систематичними, вони повторювалися з року в рік, наприклад у 1888 році із 98 осіб, що подали прохання, було прийнято лише 38 дітей, тобто відмову отримали понад 60% [5].

З метою уникнення такого ненормального стану речей і бажаючі разом з тим підняти рівень знань учнів, правління товариства своєю постановою в 1888 році вирішило побудувати нове училищне приміщення і клопотати про перетворення однокласного училища у двокласне парафіяльне. Відповідно до цієї постанови в 1889 році був побудований новий училищний будинок, а в наступному році, 30 серпня, відкрити другий клас, тобто 4-а групу. В цьому ж році за клопотанням завідувача училищного відділу А.К. Краузе, дозволено приїжджим учням жити в пансіоні при технічному залізничному училищі з платою від 50 до 120 рублів на рік. Сироти жили у цьому пансіоні безкоштовно. Розширення училища і його перетворення у двокласне викликали настільки значний наплив учнів, переважно в першу групу першого класу, що вести



заняття одному вчителю з усіма учнями першої групи стало не можливо – життя вимагало відкриття паралельного відділення першої групи. На утримання цього відділення, за згодою батьків, у 1891 році була введена плата за навчання в розмірі 4 рублів на рік. Не дивлячись на введення плати за навчання, кількість бажаючих навчатися постійно зростала, і в 1892 році училище знову перейменовується із двокласного парафіяльного у двокласне сільське. В цьому випадку тривалість курсу навчання була більшою на один рік і випускники училища такого типу одержували право на пільгу 3-го розряду по відбуванню військової повинності (скорочення терміну служби). У цьому ж році для кращої постановки рукодільного класу була призначена спеціальна вчителька рукоділля. У наступному 1893 році були відкриті класи столярно-токарської майстерності. Поряд із цим в училищі, з жовтня 1892 року, розпочато навчання музиці із платою по 50–60 коп. на місяць із кожного учня, що побажав навчатись цій дисципліні. Необхідно згадати про шовківництво та бджільництво. Дисципліни викладалися вчителям училища, тими учнями, які цікавились цими галузями сільського господарства. Свої експонати ручної праці, з шовківництва і бджільництва, Київське училище у 1896 році посилало на Нижньгородську виставку, де вони були відзначені дипломом другого розряду.

З 1-го липня 1899 року Київське училище перетворено у двокласне міське, на правах повітових училищ, по положенню 1869 року. Це була третя реорганізація Київського училища проведена за ініціативою училищного відділу для того, щоб 1) дати можливість учням не тільки Київського, але й інших лінійних училищ, одержати більші права, тому що свідоцтво про закінчення двокласного міського училища крім пільг 2-го розряду по військовій повинності (скорочення військової повинності до трьох років), давало ще право на одержання класного чина без іспиту і деякі досить істотні пільги при іспитах на звання початкового вчителя (скорочений іспит), і 2) поліпшити службове становище викладачів наданням їм прав державних службовців, причому передбачалося переводити на роботу до Київського училища кращих

викладачів з лінії які мали звання повітових учителів.

На кінець XIX століття Київське училище фактично складалося з двох структурних підрозділів – чоловічого і жіночого – із підготовчими класами і паралельними відділеннями: усього функціонувало 16 класів. Власне двокласне училище представляли перший і другий класи жіночого і чоловічого училищ, у яких викладали винятково вчителі, що мали звання повітових, а три групи підготовчих класів (жіночого та чоловічого училищ) з паралельними відділеннями за курсом і своїми правами прирівнювалися до однокласних парафіяльних училищ, викладачами в яких працювали вчителі і вчительки, що мали звання вчителів початкових народних училищ. Контроль за життям і навчальним процесом в жіночому училищі було доручено особливій наглядачці, а за чоловічим – наглядачеві. На межі двох століть базою для поповнення рядів професійної школи був сирітський притулок Південно-Західної залізниці. В 1902–1903 учбовому році в училище навчалось 398 хлопчиків і 185 дівчаток. Штат викладачів був такий: штатний доглядач – 1, наглядачка – 1, законовчителів – 3, учителів предметів – 6, учителів підготовчих класів – 2, учительок підготовчих класів – 7, запасних учительок підготовчих класів – 2, учителька рукоділля – 1, учитель співу – 1, наглядач – 1, всього працювало 27 викладачів. Училище розміщувалось у 4 будинках, причому приміщення в будинку сирітського притулку можна назвати зразковим, у старому будинку училища – задовільним, а у двох інших будинках, де містилися 4 групи підготовчих класів такими, що не відповідали ні вимогам гігієни, ні необхідним умовам при розподілі учнів по групах [3, с. 11–12].

**Здолбунівське двокласне сільське училище.** 15 серпня 1873 року розпочався рух поїздів на дільниці Київ–Брест-Литовський, яка проходила через Здолбунів. Станція Здолбунів була побудована в кількох кілометрах від міста. При станції було створено депо із майстернями для малого ремонту паротягів і вагонів, знаходились інші служби складного залізничного господарства. Нова транспортна галузь потребувала кваліфікованих робітників.

Здолбунівське залізничне училище було відкрите 15-го вересня 1877 року за ініціативою управління Києво-Брестської залізниці на правах та з програмою однокласних парафіяльних училищ 4-го розряду і залишалося таким до 1 вересня 1884 року. Спочатку було 60 учнів: 42 хлопчика та 18 дівчаток. Для такого числа учнів не представлялося необхідним будувати спеціальне училищне приміщення і тому зайняли одну із житлових кам'яних двоповерхових казарм, що знаходилась на станції, причому верхній поверх пристосували для трьох класних кімнат, учительської та бібліотеки, нижній – для квартир персоналу, що обслуговував училище. У наступні роки число учнів постійно збільшувалось. Збільшення кількості учнів виражалось у наступних цифрах:

У 1878 р.	71 учень	(53 хлопчики та 18 дівчаток)
1879 р.	87	(63                    24)
1880 р.	95	(66                    29)
1881 р.	98	(62                    36)
1882 р.	100	(66                    34)
1883	100	(65                    35)

Викладацький склад упродовж тривалого часу був постійним і складався всього із трьох осіб: завідувача училища, законовчителя та учительки. У 1884 році, коли число учнів Здолбунівського училища досягло 130-ти чоловік (82 хлопчика і 48 дівчаток) був запрошений четвертий викладач. У цьому ж році відбулась важлива подія у житті училища – перетворення його із однокласного парафіяльного, яким воно було дотепер, у двокласне за програмою і на правах сільських двокласних училищ міністерства народної освіти, у відання якого воно і було передано.

Перетворення у двокласне училище відбулося 1 вересня 1884 року за згодою товариства Південно-Західних залізниць: одержавши прохання службовців на ст. Здолбунів про перетворення училища, незважаючи на деякі додаткові видатки, протоколом засідання Ради управління від 22 серпня 1884 року за № 10 запропонувало головному піклувальнику (попечителю, рос.) залізничних училищ підготувати необхідні подання та інші клопотання і в такий спосіб задовольнити прохання службовців. Із перетворенням училища

кількість бажаючих навчатись збільшилася і станом до 1891 року була такою:

У 1885 році	101 хлопчик	49 дівчаток	всього 150
1886	108	55	163
1887	117	67	184
1888	150	93	243
1889	170	102	272
1890	190	91	281

При швидкому зростанні кількості учнів приміщення училища виявилось тісним і незручним, –в училищі не вистачало окремої рекреаційної зали і навіть роздягальні. Рекреаційна зала у навчальних закладах – це зала, призначена для відпочинку та ігор учнів під час перерви. Крім того, штат викладачів виявився також недостатнім: життя вимагало його збільшення. У 1885 році запросили ще одного, вже п'ятого викладача. Через три роки, тобто у 1888 році, число учнів знову збільшилось настільки, що довелося просити дозволу на призначення шостого викладача, що і було виконано.

Педагогічна рада училища у 1884 році порушила питання про необхідність побудувати для училища новий будинок, у якому було б не менше 4-х класних кімнат. Тільки за таких умов Здолбунівське залізничне училище змогло відповідати своєму призначенню. У наступному 1885 році це питання належало до числа особливо важливих, у зв'язку зі збільшенням із року в рік кількості учнів. Другою вагомою причиною розширення училищного будинку стало відкриття паралельного відділення підготовчого класу з 15 вересня 1885 року. Причиною відкриття було клопотання самих залізничників станції Здолбунів на їхні кошти: для поповнення видатків по утриманню цього відділення і видатки по зарплатні новопризначеному для нього спеціальному викладачеві. Вперше з часу відкриття училища введена плата за право навчання в розмірах чотирьох рублів на рік з кожного учня із розстрочкою внеску по півріччях.

Спочатку паралельне відділення підготовчого класу не мало окремого приміщення, що викликало необхідність затягувати заняття до 3-х годин дня. Така тривалість занять, що починались з 9-ї години ранку, погано позначалась на успішності викладання: життя настійно вимагало окремого приміщення для

паралельного відділення. Тому, до 1 листопада 1886 року, завдяки клопотанню головного піклувальника залізничних училищ, управління Південно-Західних залізниць прибудувало до колишнього будинку училища зручне приміщення для паралельного відділення. В 1888 році над цією прибудовою був надбудований другий поверх, у який перевели підготовчий клас, у нижньому ж поверсі була облаштована квартира для вчителя та бібліотека.

Такий стан справ із приміщеннями училища залишався до 1895 року, незважаючи на те, що ні в гігієнічному, ні в педагогічному відношеннях ситуація далеко не задовольняла навіть тогочасним вимогам: класні кімнати були малі, стелі в них занадто низькі, освітлення за винятком одного класу, погане. Крім того, в училищі не було рекреаційної зали, де б учні могли проводити вільний час до початку заняття, а також протягом змін між уроками і займатись гімнастикою в зимовий час. Внаслідок такої тісноти приміщень у 1891 році керівництво навчальними закладами змушене було заборонити прийом абітурієнтів до тих класів, у яких число учнів перевищувало встановлену норму. Внаслідок прийнятого рішення більше 50 прохачам, батьки яких працювали на Південно-Західних залізницях, було відмовлено в прийомі до Здолбунівського училища. Цим пояснюється та обставина, що число учнів цього року помітно знизилось у порівнянні із попереднім роком: у 1895 році був прийнятий 281 учень, а в 1891 році всього лише 223, тобто на 78 дітей менше. У наступні роки ріст кількості учнів знову відновлюється, хоча і не так, як раніше:

1892 рік	187 хлопчиків	76 дівчаток	всього 263
1893	187	81	268
1894	181	86	267
1895	189	84	273

Упродовж цих років доводилося відмовляти багатьом працівникам Південно-Західних залізниць у прийомі до училища їхніх дітей, внаслідок тісноти шкільного приміщення: Здолбунівське училище не могло задовольняти потреби навіть місцевих залізничних службовців, а тим часом на навчання до цього училища привозили дітей із інших станцій Південно-Західних залізниць.

Єдиний вихід із такого положення знаходився в будівництві нового, великого, цілком пристосованого шкільного будинку. На такий стан речей педагогічному радою училища неодноразово зверталась увага управління залізниці при поданні річних звітів про стан училища. В 1895 році училище було значно розширене: під квартири педагогічного персоналу було надано окремих будинок, весь же нижній поверх училища був переобладнаний і пристосований під класи. Завдяки таким змінам, тепер кожний клас залізничного училища одержав окреме приміщення – вперше, за багато років з'явилась можливість проводити заняття у всіх класах училища одночасно.

В 1895 році при Здолбунівському училищі був організований учнівський оркестр, в 1897 році введено викладання ручної праці, в 1899 році був відкритий гуртожиток.

В 1902–1903 навчальному році в училищі навчалось 311 хлопчиків і 169 дівчаток. Штат викладачів був такий: завідувач училища – 1, законовчитель – 1, учителів – 5, учительок – 5, разом – 12. Будинок училища, незважаючи на кількарізові перебудови та добудови, знову не відповідав своєму призначенню ні в гігієнічному, ні в педагогічному відношеннях. Внаслідок такої ситуації управління вже не акціонерних, а казенних Південно-Західних залізниць планувало у 1904 році розпочати будівництво нового будинку залізничного училища, цілком пристосованого і досить просторого [6].

**Козятинське двокласне сільське училище.** В липні 1870 року було завершено прокладання залізничної колії від станції Козятин до станції Бердичів. Одночасно будувалось і робітниче селище, яке разом із станцією, перейняло назву від сусіднього села Козятин. 7 липня 1874 року селище Козятин було віднесено до категорій містечок Бердичівського повіту Київської губернії. У залізничному відношенні Козятин був і є дуже важливим центром: тут знаходяться основне депо і центр управління дільниці тяги, який за протяжністю рейкових колій, що входять до нього, був більшим від багатьох самостійних залізниць У 1888–1890 роках побудовано електростанцію, ремонтні майстерні служби рухомого складу.

Робота на залізниці вимагала підготовки досвідчених та кваліфікованих спеціалістів. Службовці, які займались однією справою, пов'язані одними інтересами, спільними потребами стали ініціаторами появи в Козятині залізничного народного училища. В «Памятній книжці Киевского ученого округа» записано: «Козятинське, засноване в 1878 г., розміщується при залізничній станції та утримується на кошти Південно-Західних залізниць...». Директором училища був призначений Григорій Василевський [7].

Згідно з наказом по залізницях від 12 серпня 1876 року за № 150 Козятинське училище залізничників пропонувалося відкрити в 1876 році, але відкрилося воно лише в 1878 році. Спочатку воно було однокласне парафіяльне і містилось не в окремому збудованому будинку, для нього відводилося одне з житлових стаціонарних споруд. Будинок цей був двоповерховим, на другому поверсі знаходились дві класні кімнати, дві передні, кімнати для вчителів і шкільна бібліотека. Перший поверх призначався для квартир викладачів. Персонал учителів у цей час складався із завідувача училища, законовчителя та учительки.

Кількість бажаючих навчатися в перші після відкриття роки перевищило встановлений планом комплект, тому було прийнято 35 хлопчиків і 23 дівчинки, всього 68 учнів. У наступні роки наплив бажаючих навчатись в училищі постійно зростав і тому з кожним роком приймалося значно більше учнів, чим було встановлено штатним розкладом і можливостями. Особливо це помітно за 1887 рік, коли відкрилася Уманська гілка і кількість залізничників на станції Козятин значно збільшилася. Внаслідок чого в наступному, 1888 році, кількість учнів у трьох навчальних групах досягла 93 чоловік, тобто, в училище було прийнято на 50 % більше від встановленої норми.

Незважаючи на це, і тепер училище не задовольняло всіх бажаючих навчатись у його стінах і щорічно доводилося багатьом кандидатам відмовляти. Причиною небажаного явища була недостатність приміщень, про що завідувач училища постійно доповідав керівництву акціонерного товариства і управлінню залізниці та клопотав або про розширення старого приміщення або будівництво

нового. Управління залізниць цілком погоджувалось із проханнями і визнавало обґрунтованість клопотань представників школи, але барилося із розширенням училища, у зв'язку із планами з будівництва нового Козятинського вокзалу, для якого вже було підібрано нове місце. Після закінчення, у 1891 році, згаданого будівництва, під училище відведено старий станційний будинок.

Нове приміщення училища, що надовалося було зручним і великим з окремими кімнатами для кожної групи, з окремою рекреаційною залою і вчительською. У цьому ж році збільшено штат учителів: учителем предметів і вчителем гімнастики. Однак цими нововведеннями управління залізниць не обмежилось і зайнялося перетворенням училища у двокласне сільське, про що багато разів клопотав завідувач училища, якого до цього підштовхували залізничники батьки, діти яких по закінченні училища не могли продовжувати навчання в технічних закладах, тому що для вступу до них необхідно було мати свідоцтво про закінчення курсу двокласного училища.

Управління залізниці, ідучи на зустріч потребам своїх службовців, відкрило в 1895 році другий клас пристосувавши рекреаційний зал для двох класних кімнат. Тепер училище стало двокласним. Штат викладачів збільшився. Крім того при училищі із музикально обдарованих дітей створився учнівський оркестр. Виникла потреба у призначенні вчителя музики, плата якому асигнувалася з коштів, внесених учнями за уроки музики. У наступному році відкрито останню 5-ту групу і призначено ще одного вчителя. Навчання було організоване з урахуванням вимог виробництва. Протягом навчального курсу викладались математика (тільки елементарна геометрія), арифметика, креслення. Були курси з фізики, механіки, з обробки деревини тощо. Спеціальні предмети мали описово-експлуатаційний характер. Вони стосувалися вивчення паровозу, будівельного мистецтва. Значна частина часу відводилося практичним заняттям. У майстернях у центрі уваги були всі види основних ремесел: столярне, з токарним по дереву, ковальське, слюсарне. Учні часто бували в депо, механічних майстернях, на дільницях колій та переймали досвід у робітників. Влітку в училищі організовувалися практичні заняття. В



середньому унавчальний заклад щорічно закінчувало 30–40 чоловік.

Наплив учнів у 1896 році був настільки великий, що з'явилась необхідність у відкритті паралельного відділення 1-ї групи, для ведення занять із якою до штату училища запросили ще одну вчительку. Приміщення училища знову виявилось тісними. Прийнято рішення із паралельним відділенням заняття починати з 12 години, після закінчення занять із нормальним відділенням. Остаточо Козятинське училище облаштувалося в 1898 році, коли перейшло в прекрасне, спеціально збудоване приміщення. Згодом і в ньому стало тісно, і тому в учбовому процесі доводилось допускати пообідні зміни. В 1902–1903 навчальному році в училищі навчалось 313 хлопчиків і 225 дівчаток [6, с.12].

Уся діяльність управління Південно-Західних залізниць з навчання і виховання дітей своїх службовців може бути розділена на два періоди: *перший* (1878–1896 рр.), коли школи підпорядковувались управлінню залізниць тільки в тому випадку, якщо в них навчалось не менш 60 дітей. Навчальні заклади переходили до опікування управлінням Південно-Західних залізниць уже цілком організованими і сформованими за рахунок самих службовців. *Другий* період (1896–1903 рр.). У цей час відкриття шкіл відбувалось з ініціативи самого управління залізниць. Це була реакція на настійні домагання службовців, позбавлених можливості виховувати дітей і знаходити кошти для відкриття нових шкіл за рахунок своїх невеликих заробітків.

У таблицях 1,2 наведено динаміку відкриття училищ за два періоди.

Таблиця 1

**Динаміка відкриття училищ (період 1)  
(1876–1896 рр.)**

Роки відкриття училищ	Загальна к-сть училищ	Назва (місце відкриття) нових училищ
1876	1	Київське
1877	2	Здолбунівське
1878	3	Казатинське
1879	3	–II–
1880	3	–II–
1881	3	–II–
1882	4	Бірзульське

Продовження табл. 1

1883	4	5)
1884	5	Старосільське
1885	6	Роздільнянське
1886	6	–II–
1887	6	–II–
1888	6	–II–
1889	6	–II–
1890	7	Жмеринське
1891	7	–II–
1892	7	–II–
1893	8	Одеське
1894	8	–II–
1895	8	–II–
1896	8	–II–

Таблиця 2

**Динаміка відкриття училищ (період 2)  
(1897–1903 рр.)**

Рік відкриття училищ	Загальна к-сть училищ	Назва відкритих училищ
1897	15	Бобринське, Вапнярське, Окницьке, Волочиське, Христинівське, Ковельське і Голтянське
1898	21	Фастівське, Могилівське, Флорештське, Корсунське, Шепетівське та Крижопільське
1899	28	Бендерське, Знаменське (існувало тільки 1 рік), Брестське, Затишивське, Унгенське, Балтське, Ківерецьке і Липовецьке
1900	29	Слобідське
1901	29	??
1902	29	95
1903	31	Весело–Кутське і Сарнинське

Слід відзначити, що впродовж першого 20-літнього періоду існування шкільної справи (1876–1896 рр.) кількість всіх відкритих училищ досягла 8 при 1725 учнях у них. У другому семирічному періоді (1897–1902 рр.) кількість шкіл зросла до 29, число учнів – до 5109 (табл. 3).

Таблиця 3.

**Кількісні показники динаміки по школах для дітей залізничників  
(1895–1902)**

Рік	Школи Південно-Західних залізниць			Кількість учнів			Суми, асигновані за експлуат.	Середні витрати, руб.	
	однокласних	двокласних	всього	В школах Південно-західних залізниць	В школах на субс.	всього	рублів	Витатки 1-го ученика	Учнів на 1 учит.
1895	3	5	8	1725	179	1904	29459	15,47	33,82
1896	1	7	8	2045	236	2281	34927	15,31	32,98
1897	7	8	15	2742	167	2909	42846	14,72	29,48
1898	10	11	21	3480	163	3643	45170	12,39	25,96
1899	16	13	29	3627	160	3787	65636	17,38	26,28
1900	15	14	29	4571	165	4736	72990	15,41	27,70
1901	13	16	29	4736	170	4906	71490	14,57	28,19
1902	13	16	29	5109	175	5284	78590	14,87	29,19

Необхідно наголосити, що у більшості училищ кожна група учнів мала особливого викладача, і таким чином кожна група складала самостійний клас, як би окреме однокласне народне училище. Таких класів на Південно-Західних залізницях існувало 133.

У 1890 р. у Жмеринці, а в 1898 році у Фастові товариство Південно-Західних залізниць відкрило двокласне залізничне училище. За програмою цих навчальних закладів учні вивчали Закон Божий, математику, літературу так само, як у початковій школі. Подібні училища відкривалися на ст. Ківерці (1899), на ст. Корсунь (1898), на ст. Вапнярка Південно-Західних залізниць. Ці училища створювалися спеціально для дітей службовців залізниці і за кошти залізниці [8]. Подібні училища засновувалися і на інших українських залізницях в Катеринославі, Полтаві, Кременчуці, Попасній та інших містах.

В окремих училищах класи розподілялися наступним чином: до 1895 року у Київському училищі було – 4, Здолбунівському.— 5, Казатинському –3, Бірзульському – 4, Старосільському – 3, Роздільнянському – 1, Жмеринському

– 3 і Одеському – 4, а всього 27 класів. До початку 1903/1904 учбового року кількість окремих класів було наступним: у Балтському – 1, Бендерському – 6, Бірзульському – 9, Бобринському – 6, Брестському – 2, Вапнярському – 3, Волочиському – 1, Голтянському – 5, Жмеринському – 11, Затишевському – 1, Здолбунівському – 11, Казатинському – 10, Ківерському – 1, Київському – 16, Ковельському – 7, Корсунському – 1, Крижополському – 4, Липовецькому – 1, Могилівському – 1, Одеському – 8, Окницькому – 5, Роздільнянському – 4, Слобідському – 1, Старосільському – 6, Унгенському – 1, Фастівському – 5, Флорештському – 1, Христинівському – 2, Шепетівському – 1, Весело–Кутському – 1 і Сарнинському – 1, а всього було 133 класи. Відповідно із 1896 по 1903 роки кількість класів збільшилась на 106.

Таке швидке зростання кількості шкіл і класів відбувалося, головним чином, у другий період (1896–1902 рр.) існування шкіл на Південно-Західних залізницях, коли бажаючих стало майже 100%. Управління залізниць, загального навчання дітей залізничних службовців, відкривало школи у найманих і в мало придатних і пристосованих приміщеннях, сподіваючись, що з часом з'явиться можливість покращити такі школи, виклопотавши необхідні для їхнього утримування кредити.

У 1901 році із 179 практикантів залізничних училищ на чотирьох залізницях України (Південно-Західних, Курсько-Харківсько-Севастопольській, Єкатерининській та Харківсько-Миколаївській) на службі тяги спеціалізувалося 124 особи (70%), на службі ремонту шляхів і споруд – 23 (12%) та 32 особи (18%) – по інших залізничних службах. У 1900 році на залізницях України фахівці із нижчою технічною освітою становили 24,4% всіх службовців. Такої питомої ваги освічених фахівців не мала жодна інша галузь. Після 1910 року Південно-Західні залізниці разом із міністерством шляхів сполучень відкрили у Києві ще два училища – служби руху та річкове [9].

У школах, організованих за ініціативою і на кошти управління Південно-Західних залізниць, всі питання, що стосувались навчальної сторони справи, вирішувались дирекціями народних училищ. Господарська сторона життя шкіл

перебувала винятково у веденні управління Південно-Західних залізниць. Управління залізниць було ініціатором всіх проектів по поліпшенню і розширенню шкільної справи і заступником перед навчальними округами при проведенні шкільних проектів у житті. Підтримуючи постійний нагляд за своїми школами, знаходячись в руслі всіх справ і проблемних питань, управління залізниць через посередництво училищного відділу, виступало перед навчальними округами ініціатором у вирішенні всіх потреб своїх шкіл по навчально-виховній частині. Зрозуміло, що тільки за умови належного відношення навчальних округів до клопотань начальника управління залізниць з питань про розширення і поліпшення залізничної шкільно-просвітньої справи, останнє порівняно швидко мало досить належний стан солідної самостійної справи на Південно-Західних залізницях. Таке швидке і всебічне піднесення шкільної просвітньої справи послужило підставою для зміни існуючої організації управління шкільними навчальними закладами –окремій комісії було доручено виробити проект нової організації завідування шкільною справою, взявши за основу принцип колегіальності. Цією комісією було роздано «Инструкция комитета по школьно-просветительному делу на Юго-Западных железных дорогах», затверджена загальною присутністю управління залізниць 20 квітня 1901 року. З цього часу турбота про розвиток і успіх начальних училищ, гуртожитків, пансіонів та інших установ просвітнього характеру була доручена комітету, що складався із голови і п'яти членів.

Усі існуючі на початок ХХ століття училища, за винятком Затишівського (церква-школа на станції Затишся (Затишье) перебувала у віданні єпархіального начальства), знаходились у підпорядкуванні міністерства народної освіти і розділялись на два типи: на однокласні (15) і двокласні (16) училища. У числі останніх – одне двокласне міське в Києві. Різниця між училищами однокласними і двокласними полягала насамперед у тривалості навчання, а потім у правах, що надавались випускникам по закінченні повного курсу. По перше в однокласних училищах курс навчання був трирічний, при чому всі учні розділялись на три групи і по закінченні училища одержували

пільгу 3-го розряду щодо відбування військової повинності. В двокласних курсах навчання був п'ятирічним. Усі учні розділялись на п'ять груп і по закінченні училища одержували пільгу щодо відбування військової повинності 2-го розряду. Курс перших трьох груп прирівнювався до курсу однокласного училища.

Всі училища Південно-Західних залізниць, за винятком Одеського, належали до типу змішаних училищ, тобто в них навчалися хлопчики та дівчатка, при чому значна перевага в кількості завжди і скрізь була на стороні хлопчиків. У двокласних школах із значним контингентом, навчання дівчаток велось окремо від хлопчиків, і навпаки, в однокласних школах у більшості випадків навчальний процес був змішаним – до складу кожної групи входили як дівчатка так і хлопчики. До Одеського училища, в рік його відкриття, було прийнято певну кількість дівчаток, але вже через півроку всі вони перейшли в церковнопарафіяльну школу, субсидовану залізницями, із цього часу в Одеське училище приймалися винятково хлопчики.

Далеко не всі із існуючих двокласних училищ були відкриті відразу, як двокласні. Більшість створювалися шляхом перетворення із однокласних. Зазначені перетворення відбувались майже відразу після відкриття однокласного училища – однокласні училища не досягали в повному обсязі поставленої мети і не вадповідали тим вимогам, які пред'являлись до школи залізничними службовцями: більшість із випускників початкових училищ прагнули в подальшому навчатись у технічних залізничних училищах, які давали роботу, відкривали службову дорогу. Але потрапити в останні було можливо лише після отримання атестату про закінчення двокласної школи. Крім практичних цілей, в дійсності трирічний курс однокласних училищ для більшості учнів виявлявся недостатнім для ґрунтовного засвоєння необхідних знань, іноді випускники не могли правильно читати і писати рідною мовою.

Як було сказано вище, частина випускників двокласних училищ, які закінчили повний курс, не задовольнялись одержаною освітою і прагнули продовжити навчання або в технічних залізничних училищах або в інших

навчальних закладах і потім працювати на залізничному транспорті уже в новій для себе якості. Інша частина випускників після закінчення училища, прагнула знайти роботу безпосередньо на залізничному транспорті у більшості випадків на Південно-Західних залізницях на посадах нижчих агентів різних служб: робітників, телеграфістів, конторників у складах, депо і т.п.

Контингент учнів в училищах Південно-Західних залізниць складався з дітей і родичів залізничних службовців тих станцій, на яких були відкриті училища та найближчих до них. В окремих випадках при наявності вільних вакансій і за плату, значно підвищену, з окремого дозволу начальника залізниць, допускались діти сторонніх для залізниць, осіб. Однак, незважаючи на всі турботи управління Південно-Західних залізниць про надання можливості вчитись дітям залізничних службовців, щорічно багатьом із них відмовляли в прийомі тому, що кількість бажаючих була надто великою. Ще в 1887 році з метою уникнення непорозумінь до широкого загалу були доведені правила, що встановлювали порядок прийому учнів і вказувалась їхня кількість. Суть цих правил заключалась у тому, що пільгове право вступу до училища надавалося насамперед, дітям осіб, що постраждали на службі Південно-Західних залізниць. Діти штатних службовців користувалися перевагою перед дітьми позаштатних; зі штатних же у свою чергу перевага віддавалася дітям тих, які прослужили на Південно-Західних залізницях більше років. Родичі службовців (племінники, онуки, брати, сестри і т.д.), приймались до училища лише в тих випадках, коли, після прийому перерахованих категорій, залишалися вільні місця.

Таким чином, Південно-Західні залізниці, витрачаючи значний капітал на відкриття і утримування училищ заради задоволення потреби в освіті і вихованні дітей службовців, створювали перші залізничні династії одночасно підготовлюючи для виробництва майбутніх службовців [10].

Одночасно машиністів та їхніх помічників готували при залізничних майстернях. Щоб стати паровозним машиністом або його помічником, робітники складали спеціальні іспити. За період з 1870 до 1896 роки в Україні

було відкрито 9 технічних залізничних училищ, тоді як у Росії їх налічувалося 33. Кількість учнів постійно збільшувалася. Якщо в 1888 році в усіх училищах України навчалось 1443 учні, то вже в 1898 р. – 2825 учнів. 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 [11].

Отже, протягом другої половини XIX століття на Південно-Західних залізницях сформувалась оптимальна система підготовки кваліфікованих кадрів робітників, в історичному розвитку якої спостерігається спадкоємність основних тенденцій, напрямків, форм, утримування технологій теоретичного і виробничого навчання. В системі залізничних навчальних закладів акціонерних Південно-Західних залізниць був накопичений багатий досвід навчання і виховання, що має велике значення сучасної підготовки кадрів на транспорті. Були створені і перевірені практикою ефективні технології теоретичного і практичного навчання, розробки учбово-методичної та програмної документації, проведення виховної роботи з учнями, підвищення кваліфікації інженерно-педагогічних кадрів. Підготовка фахівців у цілому була забезпечена викладачами; необхідною матеріальною-технічною базою: обладнанням, приміщеннями; учбово-методичною літературою в якій відображались тогочасні новітні досягнення вітчизняної і закордонної науки та техніки.



### *Джерела та література*

1. *Цезаревский П.* Из действительности / П. Цезаревский // Железнодорожное дело. – 1890. – № 4. – С. 353.
2. *Кизченко В. И.* Культурний облик пролетариата Украины в период империализма / В. И. Кизченко. – К. : Наук. думка, 1990. – С. 31–39.
3. *Школьно-просветительные* учреждения на Юго-Западных железных дорогах (1873–1903). Школьное обучение и воспитание детей служащих на дорогах // Вестн. Юго-Западных железных дорог // 1904. – № 40. – С. 10–11.
4. *Бісіркін П. М.* Використання засобів ІКТН у навчальному процесі закладів професійно–технічної освіти [Електронний ресурс] / П. М. Бісіркін. – Режим доступу: <http://www.nbuiv.gov.ua/e-journals/ITZN/em8/emg.html>.
5. *Богатчук С. С.* Підготовка кадрів залізничників в Україні (друга половина ХІХ – початок ХХ ст.) / С. С. Богатчук // Інтелігенція і влада / Одеський Національний університет. – Одеса, 2009. – Вип. 16. – С. 17–24.
6. *Здолбуновское* двухклассное сельское училище / Вестн. Юго-Западных железных дорог. – 1904. – № 41. – С. 11.
7. *Іванова О.* Тут народжується майбутнє залізничних магістралей / Олена Іванова // Віче. – 2012. – Т. 9. – С. 52–53.
8. ЦДДА України, ф. 707, оп. 221, спр. 97, арк. 2–7; Спр. 60, арк. 1–5; оп. 221, спр. 97, арк. 94.
9. *Кізченко В. І.* Культурно-освітній рівень робітничого класу напередодні революції 1905–1907 рр. / В. І. Кізченко. – К. : Наук. думка, 1972. – С. 52.
10. *Просветительные* учреждения на Юго-Западных железных дорогах // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1904. – № 46. – С. 113–116.
11. *Богатчук С. С.* Формування технічних кадрів для залізниць України (кінець ХІХ – початок ХХ ст.) / С. С. Богатчук // Наук. зап. Вінницького держ. пед. ун-ту імені Михайла Коцюбинського : збірка наук. пр. Серія. Історія. – Вінниця, 2009. – Вип. 15. – С. 42–46.