

нию»⁷⁸⁵. Труд на благо народа были главным стимулом их жизненной деятельности.

Земство, несомненно, внесло большой вклад в развитие библиотечного дела на Урале. Если в 1896 г. насчитывалось 26 библиотек, то, благодаря их настойчивой работе, перед Первой мировой войной на Урале было учреждено свыше 700 библиотек⁷⁸⁶. Библиотека Нижнетагильского музея-заповедника «Горнозаводской Урал» хранит в своих фондах журналы, доклады, сборники Верхотурского уездного земства⁷⁸⁷, открытые для широкого читателя и исследователя.

Опыт работы земства Нижнего Тагила в конце XIX – начале XX вв. в области библиотечного дела позволил создать мощную базу для дальнейшего развития библиотек города, которые успешно работают и в настоящее время⁷⁸⁸. Земские общедоступные библиотеки подвели серьезный фундамент под развитие библиотечного дела не только в Нижнем Тагиле, но и по праву занимают достойное место в общероссийском культурном строительстве нового общества.

Л.А. Дашкевич
Екатеринбург

ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА О ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ ТЕХНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТА НА СТРАНИЦАХ ЖУРНАЛА «ВЕСТНИК ОБЩЕСТВА ТЕХНОЛОГОВ» В 1897 – 1898 ГГ.⁷⁸⁹

В 1897 г. «Вестник Общества технологов» опубликовал заметку «Просвещенные обскуранты», которая вызвала оживленную полемику среди читателей журнала. Автор статьи, инженер-технолог М.В. Лысковский, обвинил представителей администрации железных дорог в недоброжелательном отношении к выпускникам ведомственных технических учебных заведений.

«Некоторые из них, - писал он, - поставили себе принципом не принимать ни на службу, ни на практику в свои участки и вообще в свое ведение техников из железнодорожных училищ, мотивируя по-

⁷⁸⁵ НТИА. Ф.404. Оп. 1. Д.1. Л. 170; Д. 13. Л. 13.

⁷⁸⁵ «В Н-Тагиле 3 библиотеки-читальни. Н-Тагильская существует с 1 сентября 1913 г.». Доклад Управы №36...С. 214.

⁷⁸⁶ Денисов, И.В. Дни комсомольской юности : [воспоминания] / И.В. Денисов // Комсомольская рать. идет... : сборник воспоминаний комсомольцев первого поколения / ред. и сост. А.Х. Фахретденова ; администрация г. Нижний Тагил. Нижний Тагил : Медиа-Принт, 2005. С. 40 – 41.

⁷⁸⁷ Веретенков, Н.Ф. Указ. соч. С. 18.

⁷⁸⁸ «В Н-Тагиле 3 библиотеки-читальни. Н-Тагильская существует с 1 сентября 1913 г.». Доклад Управы №36...С. 214.

⁷⁸⁹ Работа выполнена при финансовой поддержке гранта РГНФ (проект № 11-11-66008 а/У «Профессионализация в контексте российской раннеиндустриальной модернизации (на материалах Урала второй половины XIX – начала XX в.)»).

добный образ действий тем, что упомянутые техники якобы оказываются весьма мало полезными служащими и тормозят всякое дело вследствие своей неподготовленности к нему и неумения за него взяться, почему начальники различных железнодорожных служб и находят для себя более удобным при назначении на места отдавать предпочтение простым рабочим-практикантам перед техниками из железнодорожных училищ». Подобный образ действий инженер-путеец считал «странным анахронизмом», недопустимым на железных дорогах, где ежегодно происходят несчастные случаи «вследствие того, что на весьма серьезных и ответственных должностях находятся люди совершенно необразованные, неразвитые, с соответственным этому весьма невысоким и нравственным уровнем»⁷⁹⁰.

Администраторы, причисленные к «обскурантам», предъявили к учебному персоналу железнодорожных училищ свои требования. Приклеивание к ним клички «просвещенные обскуранты» они назвали оскорбительными измышлениями «просвещенной близорукости». В письме одного из служащих железных дорог было указано, что имеется много фактов, когда ученики железнодорожных училищ «не оказывают послушания машинисту и начальству», нарушают дисциплину, которая на паровозе должна быть так же строга, как и на корабле. Автор письма с раздражением указывал, что железнодорожное начальство не может относиться к молодым людям, поступившим на службу, как к мальчишкам: «Нужно вообще быть отчасти гувернером для них, а ведь у нас дела срочного и ответственного и без этого много и нет времени делать чужую работу». Дело воспитания учеников он отнес к прерогативам педагогов, а одну из главных причин недостатков их воспитания увидел в урезании программ железнодорожных училищ за счет общеобразовательных предметов (истории, географии, русского языка). «Облегчить ученикам труд прохождения службы, хотя бы переводом немецкого руководства Брориуса и Коха и катехизиса их же, чтобы им легче было выдерживать у нас экзамен, казалось бы, тоже делом учебного персонала»⁷⁹¹.

Распространенное мнение о том, что из существующих ремесленных школ «не выходят дельные мастеровые» поддержал начальник уфимского депо В. Лопатто. В корреспонденции из Уфы он свой опыт руководящей работы на Самаро-Златоустовской железнодорожной ветке, которая была построена в 1893 г. как продолжение Самаро-Уфимской железной дороги. Самаро-Уфимская дорога возникла в 1888 г., обслуживали ее техники, оставшиеся здесь еще со времен строительства, и вновь нанятые специалисты.

⁷⁹⁰ Лысковский М.В. Просвещенные обскуранты // Вестник Общества технологов. 1897. № 10. С.255.

⁷⁹¹ Письма в редакцию // Вестник Общества технологов. 1897. №12. С.324.

В 1889 г., когда потребовалась срочная перевозка в Сибирь новобранцев, стало ясно, что этих кадров катастрофически не хватает. В. Лопатто пришлось нанимать на технические работы местных крестьян: «Находя на вокзале во время прохода пассажирского поезда ничего не делающих, свободных и, по-видимому, ищущих работы крестьян, приходилось из них звать и вести в депо зараз человек от 10 до 30. Эти крестьяне, не имевшие до сего времени дела с инструментом, кроме разве сохи, должны были стать в несколько дней низшими техниками, должны были выучиться обращаться с приборами водяного отопления, изучить устройство вагонов, уметь смазывать и осматривать буксы, изучить инструкции, познакомиться с сигналами»⁷⁹². Дело это оказалось очень сложным.

Будущим железнодорожным «агентам» для начала выдавали метлы, которыми они чистили в депо пол и канавы, приучая их просто-напросто «вертеться» около паровозов и осваиваться с ними. После того, как крестьяне переставали ушибать себе голову и ноги о разные части машин, они шли на дальнейшее обучение. Часть новичков оставалась в пассажирском вагоне и дежурила здесь вместе со старшими истопниками, а будущие смазчики помещались к мастерам на «малый ремонт вагонов». Через три дня, после экзамена, их переводили в разряд полноправных технических «агентов».

Паровозы для срочных небольших перевозок начальник депо восстанавливал из так называемых «подзаборных» машин, они назывались так потому, что еще со времен строительства железной дороги стояли вдоль забора главных мастерских в ожидании ремонта. Отремонтированные, почищенные и смазанные паровозы поступали к машинистам. Нанять представителей этой редкой тогда профессии можно было в Уфе. После строительства железнодорожной ветки один из бывших машинистов открыл там для своих братьев колбасную – что-то вроде клуба.

Собрав таким образом кадры, начальник депо определял в помощники машинисту слесаря, никогда не ездившего на паровозе, а в кочегары – крестьянина, прошедшего трехдневный курс подметальщика. Качество их работы, конечно, было мало удовлетворительным. Чтобы исправить положение, в марте 1896 г. он решил начать систематическую подготовку низших технических кадров в мастерских уфимского депо. Особенно необходимы тогда были слесари. Для их обучения начальник депо отобрал 22 мальчика. Часть из них уже работала в мастерских, часть была принята со стороны. В руководители ученикам он определил опытного мастера, заведовавшего ранее артелью слесарей. Ему было поручено не только практически разъяснить

⁷⁹² Лопатто В. Недосток опытных мастеровых и низших служащих по службе тяги на железных дорогах, на новых в особенности // Вестник Общества технологов. 1898. № 3. С. 63.

каждому ученику основы его будущей профессии, но и научить ребят делать простейшие чертежи («расчерчивать разметкой»), а также познакомить их с рисованием и начальной геометрией.

Курс обучения слесарному мастерству начался с того, что каждому ученику дали небольшую чугунную квадратную плитку, которую он должен был обрубить зубилом и опилить. Ребята научились таким образом держать зубило, молоток и напильник. Через 3 – 4 дня им поручили делать железные петли, потом замки, отделывать и притирать краны и, наконец, изготавливать инструменты. При этом каждый ученик знакомился с полировкой и никелировкой металла. В ходе работ быстро обнаружились способности учеников, а у некоторой части – невозможность трудиться в выбранной профессии. Физически слабых ребят из числа учеников вскоре перевели в цеховые конторы, а «ленивых и упрямых шалунов» - и вовсе уволили. Оставшиеся ученики под руководством опытного мастера начали ремонтировать локомобиль и ставить на паровозы и тендеры тормоза Вестингауза. Работы производились первый месяц за поденную плату, а потом – задельно. При этом ученикам уплачивалось от 40 до 60% от оплаты взрослых рабочих.

Через 9 месяцев ребятам был устроен экзамен, после чего значительную часть учеников перевели в разные артели паровозо-сборного цеха. Шесть наиболее способных ребят остались на обучении. Им отдали «в большой ремонт» товарный паровоз. Без участия взрослых, за три месяца они безукоризненно исполнили всю слесарную работу, с разметкой, выверкой и сборкой деталей, после этого самостоятельно отремонтировали вторую машину и показали себя вполне квалифицированными специалистами.

Подобный метод быстрого систематического обучения в самой мастерской, когда не тратится время «на побегушки», что обычно бывает в обычной практике промышленного ученичества, В. Лопатто считал очень удачным. «Если бы все железнодорожные мастерские занялись тем же, - писал он, - то мы бы в несколько лет образовали бы целую армию опытных слесарей». Применить этот опыт в существовавших ремесленных училищах, с его точки зрения, было невозможно, так как обучение там шло по однообразным образцам и, к тому же, под руководством малоопытных мастеров. Сведущие люди не шли на педагогическую работу из-за низкой оплаты труда. Именно поэтому, как считал инженер-путеец, многие ученики, выпущенные из ремесленных школ, нуждались еще в дальнейшем обучении.

Несмотря на разногласия о формах и методах подготовки кадров, все инженеры и служащие железных дорог были едины в том, что эту сферу профессионального образования необходимо расширять и модернизировать. Решались эти проблемы уже в следующем, XX в.