

ШКОЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДЕТЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ БЕЛАРУСИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА.

П.А. Тупик, г. Минск

В настоящее время в белорусской историографии нет исследований освещающих историю создания и функционирования общеобразовательных школ на железных дорогах Беларуси в начале XX вв.

До середины 90-х годов XIX в. число учащихся в начальных железнодорожных школах росло медленно, но уже к началу XX века эта тенденция меняется в стороны увеличения, как численности учащихся, так и количества школ. Если в 1894 г. на Либаво-Роменской железной дороге было только 5 школ, 12 учителей и 345 учеников, то в 1901 году число школ увеличилось до 12. В них занимались 1789 учеников и работало 64 учителя. Однако, помещений для школ было мало, в связи с чем приходилось организовывать посменные занятия, уроки иногда продолжались непрерывно до 7 часов вечера при одном учителе [1, с.10-12].

Общеобразовательные школы на железных дорогах были двух типов: одноклассные – со сроком обучения от 1 до 3 лет и двухклассные – с четырехлетним курсом (два года в первом классе и 2 года во втором). Позднее в некоторых школах продолжительность курса обучения была увеличена: в одноклассных до 4 лет, и двухклассных до 6 лет. В 1912 году на ст. Минск и Брест были открыты 2 начальные школы повышенного типа со сроком обучения 4-6 лет.

Начальные школы на железных дорогах в учебно-административном отношении имели двух «опекунов»: Министерство путей сообщения занималось финансовой стороной дела, а Министерство народного просвещения ведало учебной частью. Частые разногласия, возникавшие между этими ведомствами, неблагоприятно сказывались на общем развитии школьного образования на железных дорогах.

С начала XX в. обучение детей рабочих и служащих железных дорог

постепенно приспособливается к подготовке будущего персонала, обслуживающего железнодорожное хозяйство, путем отбора лучших учеников для поступления в технические железнодорожные училища. Но для поступления в техническое железнодорожное училище требовался уровень знаний с программой не менее двухклассной сельской школы при четырехлетнем курсе.

На железных дорогах дореволюционной Беларуси, общая протяженность которых в 1913 году составляла около 3460 верст, функционировало 37 низших учебных заведений. Одно учебное заведение приходилось на 93,4 версты железной дороги, несколько меньше, чем в среднем на казенных железных дорогах России, где одна школа приходилась на 90,9 версты. На всех железных дорогах Беларуси было около 17 тысяч детей школьного возраста, из них в низших учебных заведениях обучалось около 6 тысяч, что составляло 35,3%. В среднем на казенных железных дорогах России обучалось в низших учебных заведениях 42,6% всех детей железнодорожников школьного возраста [2].

О динамике развития сети начальных школ железных дорог Беларуси можно судить по следующим данным. В 1883-1904 гг. на территории Беларуси было открыто 15 школ, в 1905-1908 гг. – 16, в 1909-1913 гг. – 6. Как видно, наибольший рост начальных школ железных дорог приходится на революционный период, когда царское правительство вынуждено было идти на уступки требованиям железнодорожников, в том числе и по вопросам открытия школ. Журнал «Железнодорожник» по этому поводу писал: «Только, когда в 1906 г., под влиянием событий, выдвинувших целый ряд вопросов об улучшении быта служащих, оно (Министерство путей сообщения. – П.Т.) в официально созданном приказе заявило, что в области улучшения положения служащих первенствующее значение принадлежит несомненно широкому развитию школьного дела» [3]. События революции ускорили открытие ряда новых начальных общеобразовательных заведений для детей железнодорожников.

Несмотря на то, что число начальных школ на железных дорогах Беларуси в 1913 году увеличилось в 2,5 раза по сравнению с 1904 годом, необходимость в

них не уменьшалась. Наполняемость классов была очень высокая. Так, Барановичская двухклассная школа, открытая в 1890 году, при постройке была рассчитана на 150-160 учащихся, а в 1912 году в ней обучалось уже 376 детей, более чем двойной комплект. «Если бы по окончании последнего урока посадить в класс свежего человека, даже лишенного обоняния, то он и четверти часа не просидел бы там, и ушел бы с головной болью... Училища вообще по испорченности классного воздуха уступают только конюшням...» [4].

Общеобразовательные школы на железных дорогах содержались главным образом на средства самих железнодорожников. «Забота» и «поддержка» со стороны управления железных дорог ограничивалась часто только предоставлением помещений для занятий. Специальные школьные здания почти не строились. В большинстве случаев под школьные здания приспособлялись ветхие строения, помещения которые не удовлетворяли другим потребностям. Так, например, на Полесских железных дорогах Брестская одноклассная школа помещалась в приспособленной части жилого дома. Гомельская двухклассная женская школа находилась в деревянном доме, приспособленном из бывшего дежурного помещения паровозных бригад. Точно в таком же положении находилась и школа на станции Молодечно. Школа на станции Волковыск размещалась в бараках местного продовольственного пункта с разрешения военного ведомства с условием, что никаких переделок производиться не будет. Естественно, что классные комнаты в таких помещениях совершенно не соответствовали своему назначению. «Среди комнат находились столбы, поддерживающие потолок. Они мешали правильному размещению парт. Стены не оштукатурены и зимой в классах сильный холод, особенно страдают ноги детей, так как полы в бараках каменные» [5, л.114].

Непосредственное участие в жизни начальных образовательных заведений железных дорог, особенно в их материальном обеспечении, принимали местные попечительства, потому что скудных средств, выделяемых казной на дело народного образования, было недостаточно. Попечитель школы назначался

начальником дороги из местных железнодорожных служащих, занимавших старшие должности, и служил связующим звеном между школой и управлением дороги.

Так, по инициативе и на средства местных попечительств, в некоторых школах ученикам выдавались бесплатно чай с хлебом. В Барановичской и Погодинской школах были организованы и содержались в значительной степени на средства местных попечительств общежития для учащихся. Но материальная помощь местных попечительств была столь ограничена, что они не могли оказать какое-нибудь существенное влияние на положение дел в начальных общеобразовательных заведениях железных дорог. Вот что писал по этому вопросу «Вестник Полесских железных дорог»: «... впечатление грусти и жалости производят бледные, изнурительные детские лица, совершенно лишенные выражения интереса к окружающему... им почти целый день приходится оставаться без всякой пищи». По словам автора этой заметки, «значительная часть детей не получала сколько-нибудь порядочного питания, так как что за пищу мог предложить своим многочисленным детям бедный человек, получающий 12-15 рублей в месяц» [6, с.226].

Еще хуже было положение детей, которые приезжали в школу из соседних станций. Им приходилось находиться в пути и в школе иногда более 12 часов и, естественно, дома обедать они не могли.

На Полесских железных дорогах, в частности в школе на станции Молодечно, были попытки устроить столовую для учащихся. Средств на полный обед не хватало, поэтому детям давали только чай с булкой. Такой завтрак обходился в среднем 2,63 коп. За 1910-1911 учебный год было израсходовано 160 руб., завтраками пользовалось около 70 учеников, или 29,1% учащихся. На Московско-Брестской железной дороге в 1912-1913 учебном году пользовались столовой 267 учащихся (около 14%) [7].

Главные средства для содержания школьных столовых выделялись школьными попечительствами, а недостающие пополнялись путем добровольных

пожертвований. Нужно отметить, что железнодорожники с большим пониманием относились к таким начинаниям и по мере возможности жертвовали деньгами или своим трудом для дела образования своих детей. Необходимые средства для образовательных заведений железных дорог изыскивались и путем устройства платных развлечений, любительских спектаклей, концертов и т.п.

В большинстве двухклассных школ курс обучения был пятилетний. В Оршанской и Погодинской двухклассных школах Московско-Брестской железной дороги пятилетний курс был преобразован в 1909 году в шестилетний с целью более прочного усвоения знаний и лучшей подготовки учащихся для поступления в технические железнодорожные училища. Кроме общеобразовательных предметов в программу часто включались и дополнительные: рисование, черчение и уроки новых языков. Преподавались также рукоделие и гимнастика [8]. Преподавание велось на русском и церковнославянском языках, которые крестьянские дети, да и дети мещан понимали очень плохо.

Судя по школам Полесских железных дорог, абсолютное большинство учащихся (82,7%) составляли дети крестьян, затем шли мещане (13,8%), дворяне (2,5%) и выходцы из других сословий [9].

Характерной особенностью деятельности низших образовательных заведений железных дорог Беларуси рассматриваемого периода явилось то, что во многих из них предпринимались попытки, кроме общеобразовательной подготовки, придать некоторую профессиональную направленность обучению, привить молодому человеку навыки его будущей профессии. Преподавание ремесел было введено в трех школах Московско-Брестской железной дороги. В Минской – столярное, Оршанской – переплетное и слесарное, в Погодинской – слесарное и столярное. Но из-за слабости материальной базы эта тенденция профессиональной ориентации учащихся начальных школ железных дорог разворачивалась очень медленно.

Все общеобразовательные железнодорожные школы, существовавшие на

территории дореволюционной Беларуси, находились на сравнительно крупных станциях. Пользоваться основными школами для обучения детей грамоте рабочие и служащие глухих станций и разъездов не могли вследствие их отдаленности. Это обстоятельство усложнялось еще и ограниченным количеством поездов, которыми дети могли пользоваться для проезда утром в школу, а вечером обратно домой. Дети таких железнодорожников не могли получать образование в народных училищах по двум причинам: с одной стороны, железные дороги пролегали большей частью по болотистой и лесной местности, поэтому селения вблизи их были редки, а пути сообщения неудобны; с другой стороны, народные училища всегда были переполнены детьми местных жителей и поэтому доступ туда детей железнодорожников был ограничен, а в большинстве случаев просто закрыт.

С целью удовлетворения многочисленных ходатайств железнодорожных рабочих и служащих в ряде отдаленных пунктов линий на средства самих железнодорожников, в начале XX в. в народных училищах были открыты школьные отделения. В 1912 году на Полесских железных дорогах насчитывалось 25 школьных отделений, в которых обучалось 560 человек. В основном в школьные отделения посылали своих детей для обучения грамоте путевые и переездные сторожа, ремонтные рабочие и стрелочники глухих станций и разъездов – самые низкооплачиваемые категории железнодорожников. Школьные отделения были самым дешевым типом начальных образовательных заведений на железных дорогах. Средняя стоимость обучения одного учащегося в них составляла 8,5 руб. в год, а в основных школах 22 руб. в год, что для железнодорожников, получающих от 5 до 15 руб. в месяц было не по средствам[10].

С 1 января 1896 г. были установлены особые правила для взимания платы за обучение в зависимости от окладов служащих и числа обучающихся детей. Железнодорожники, получающие менее 180 руб. в год были освобождены от платы за обучение своих детей. Низший размер платы равнялся 3 руб. 60 коп., а

высший – 14 руб. за одного ребенка в год. По этим правилам плата за обучение взималась в течение 11 лет. В 1907 году освобождены были от оплаты те учащиеся, отцы которых получали менее 300 руб. в год, а с 1909 года вновь была установлена плата для всех учащихся, за исключением сирот.

Для детей рабочих и служащих других дорог, обучавшихся в начальных образовательных заведениях в сентябре 1910 г. была увеличена плата за обучение в 2 раза. Если раньше она не превышала 10 руб. в год за одного ребенка, то после увеличения она составляла более 20 рублей. Это увеличение платы за обучение резко сократило количество учащихся в школах. Особенно оно сказалось на школах, находившихся на небольших станциях, которые обслуживали не только детей железнодорожников, но и местное крестьянское население, проживавшее вблизи железных дорог и зарабатывавшее на жизнь различной поденной работой.

Большое количество учащихся выбывало из школ до окончания полного курса обучения. Это явление тесно связано с материальной необеспеченностью значительного числа железнодорожников, которые часто не только не имели средств платить за обучение, но и были не в состоянии купить для своих детей необходимую, особенно в холодное время года, одежду и обувь.

Таким образом, начальные общеобразовательные учебные заведения на железных дорогах Беларуси в массе своей открывались по инициативе и на средства самих железнодорожников. Количество их увеличивалось медленно, а необходимость в них росла. Революция 1905-1907 гг. дала значительный толчок в деле школьного образования. За 1905-1907 гг. их число увеличилось в 2 раза. Вместе с количественными изменениями происходили и качественные изменения. С целью более прочного усвоения знаний и лучшей подготовки учащихся для поступления в технические железнодорожные училища увеличивался курс обучения, вводились новые предметы. Кроме общеобразовательной подготовки предпринимались попытки придать профессиональную направленность обучению. Вводилось преподавание ремесел, имеющих отношение к железнодорожной службе (слесарное, столярное дело). Школы на железных

дорогах были разнотипными и платными. Плата за обучение существенно ограничивала повышение образовательного уровня железнодорожников.

Литература и источники

1. Церкви, школы и больницы Либаво-Роменской железной дороги. Минск, 1901, с.10-12.
2. РГИА в С.-Петербурге, ф.231 (Учебный отдел Министерства путей сообщения), оп. 2, д. 243, лл. 2-114.
3. Железнодорожник. 1909, №296-16, с.5.
4. Вестник Полесских железных дорог. 1912, № 16, с.240,241.
5. РГИА в С.-Петербурге, ф.273 (Управление железных дорог Министерства путей сообщения), оп.2, д.725, л.114.
6. Вестник Полесских железных дорог. 1912, №15, с.226.
7. Краткий обзор постановки начального образования на линиях казенных железных дорог за 1913год. Пг., 1915, с.26.
8. РГИА в С.-Петербурге, ф.238 (Учебный отдел Министерства финансов), оп.2, д.50, л.159, 160.
9. РГИА в С.-Петербурге, ф.273 (Управление железных дорог Министерства путей сообщения), оп. 2, д.725, л.118.
10. РГИА в С.-Петербурге, ф. 273 (Управление железных дорог Министерства путей сообщения), оп. 2, д. 725, л.7, 114.