

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656.2

© Петров Юрий Иванович

— кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры
«Таможенное право и организация таможенного дела»

Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
petrov52@ro.ru

Вклад Московского института инженеров путей сообщения в развитие транспортного образования в России

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы становления и развития Московского института инженеров путей сообщения, созданного в России в начале XX столетия. Проводится анализ правового регулирования системы обучения студентов, требований к уровню подготовки инженерного состава, организации преподавания в учебном заведении. Анализ законодательных актов и материалов Министерства путей сообщения позволяет получить четкое представление по всему спектру выше названных вопросов. Показаны преобразования в системе обучения в высших учебных заведениях России, отношение к ним в транспортных вузах и их влияние на развитие транспортного образования. Результаты исследования дают представление как об этапах становления Московского института инженеров путей сообщения, так и о его роли в развитии системы транспортного образования страны. Они могут служить отправной точкой для дальнейшей дискуссии о перспективах, тенденциях и направлениях развития современного российского транспортного образования.

Ключевые слова: история; правовые источники; инженеры путей сообщения; Московский институт инженеров путей сообщения; транспортное образование.

© Yury Iv. Petrov

— Candidate of Historical Sciences, docent, associate professor
of the department 'Customs Law and Organization of the Customs Affairs'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Contribution of the Moscow Institute of Railway Engineers to the development of transport education in Russia

Abstract. The current paper discusses the formation and development of the Moscow Institute of Railway Engineers, established in Russia at the beginning of the XX century. There has been carried out the analysis of the legal regulation of the students' training system, the requirements for the training level of engineers, the organization of teaching in an educational institution. The conducted analysis of legislative acts and materials of the Ministry of Railways allows getting a clear idea on the whole spectrum of the abovementioned issues. There have been shown the transformations of the educational system in higher educational institutions of Russia, attitude to them in transport universities and their impact on the development of transport education. The results of the current study give an idea of both the stages of the formation of the Moscow Institute of Railway Engineers and its role in the development of the country's transport education system. They can serve as a starting point for further discussion about the prospects, trends and directions of development of modern Russian transport education.

Keywords: history; legal sources; railway engineers; Moscow Institute of Railway Engineers; transport education.

В последнее десятилетие XIX в. протяженность железных дорог в России значительно выросла, и в конце 1895 г. длина железнодорожной сети достигла 37 058 км [1, стр. 83—84]. Строительство новых линий все более смещалось на восток. Для практического осуществления намеченных планов требовалось большое количество квалифицированных кадров: изыскателей, строителей, эксплуатационников. Однако правительство не торопилось расширять сеть технических учебных заведений. Инженеров путей сообщения выпускал только Петербургский институт, созданный в 1809 г., принимая на первый курс ограниченное число студентов (120—150 человек).

Главным идеологом создания в ведомстве Министерства путей сообщения еще одного учебного заведения выступил Николай Павлович Петров, его идея нашла широкую поддержку у общественности и у руководства ведомства, включая и министра путей сообщения, приведя к созданию Императорского Московского инженерного училища.

Однако учебное заведение в г. Москве для подготовки специалистов-железнодорожников не стало сразу высшим учебным заведением. В конце XIX в. в России еще только начинался процесс перехода большей части технических учебных заведений на пятилетнее обучение, трансформируясь при этом в высшие учебные заведения. Для Императорского Московского инженерного училища этот процесс затянулся на десятилетие.

12 мая 1912 г. в Совет министров было направлена служебная записка Учебного отдела Министерства путей сообщения, в котором обращалось внимание на то, что в результате модернизации учебных программ

Училища выпускники «вполне заменяют инженеров путей сообщения по всем отраслям инженерного дела». Но при этом сумма их служебных прав существенно меньше, нежели у выпускников Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения и даже обладателей дипломов технологических и политехнических институтов, которые фактически без конкуренции занимают не только инженерные вакансии на железных дорогах, но даже и места, предназначавшиеся «практикантам» Училища. Кроме того следствием такого положения являлись незначительные штаты профессорско-преподавательского корпуса и низкое ассигнование Училища. Вместе с тем, учитывая фактическое выравнивание образовательных программ Московского училища и Санкт-Петербургского института, министр путей сообщения С. В. Рухлов предлагал преобразовать училище в институт на основании действующего положения об отраслевом высшем инженерном учебном заведении в Санкт-Петербурге [2, стр. 127].

Совет Министров одобрил инициативу С. В. Рухлова и 21 мая 1912 г. направил его проект на заключительное рассмотрение в законодательные палаты — Государственную Думу и Государственный Совет. Обсуждение проекта в этих законодательных органах привело к разработке закона о преобразовании Императорского Московского инженерного училища в полноправный институт инженеров путей сообщения, по образцу и подобию Санкт-Петербургского.

13 июля 1913 г. вышел Закон «О преобразовании Императорского Московского инженерного училища в Московский институт инженеров путей сообщения». В нем говорилось: «учрежденное на основании Высочайше утвержденного 23 мая 1896 года мнения Государственного Совета Императорское Московское инженерное училище ведомства путей сообщения преобразовать с 1 сентября 1913 года в Московский институт инженеров путей сообщения, с присвоением Институту всех прав высших учебных заведений» [3, стр. 884]. Закон ввел Положение, регламентирующее деятельность института и определил штатную численность служащих и преподавательского состава. Отдавая дань высокому уровню подготовки специалистов на протяжении всех лет существования Училища, Закон установил «предоставить звание инженера путей сообщения всем лицам, кои с основания Императорского Московского инженерного училища и до 1 сентября 1913 года получили, на основании Высочайше утвержденного 23 мая 1896 года Положения о сем училище, дипломы на звание инженера-строителя» [3, стр. 885].

Для решения кадрового вопроса министру путей сообщения было предоставлено особое право по комплектованию профессорско-преподавательского состава института. В течение первых трех лет назначение профессоров и адъюнктов по специальным предметам осуществлялось без применения к ним правил конкурсного отбора, содержащихся в ст. 37—40 Положения о вузе. При этом кандидаты на

вакантные должности, имея необходимый уровень подготовки, должны были быть известными своими практическими работами и научными трудами по специализации кафедры [3, стр. 885].

Реорганизация Училища привела к введению пятилетнего теоретического курса в институте с разделением на десять полугодичных семестров и значительному увеличению числа общепрофессиональных и специальных учебных дисциплин. Снизился объем учебного времени отводимого на общеобразовательные гуманитарные курсы и специальные предметы, но увеличилась временная нагрузка для общепрофессиональных предметов. При распределении учебных часов по видам занятий было добавлено время на лекции за счет уменьшения его на семинары и лабораторные занятия. На дипломное проектирование и производственную практику отводилось соответственно 26 и 6% от общей учебной нагрузки [2, стр. 128].

В соответствии с Положением в институте преподавались: «1) Богословие; 2) высшая математика; 3) начертательная геометрия; 4) низшая и высшая геодезия; 5) механика: теоретическая, строительная и прикладная; 6) физика; 7) химия; 8) электротехника; 9) физическая геология с петрографией; 10) гражданская архитектура; 11) строительное искусство: а) общие начала с технологией строительных материалов, б) сухопутные сообщения (шоссейные и грунтовые дороги, мосты, постройка и эксплуатация железных дорог), в) гидротехнические сооружения (водяные сообщения, портовые сооружения, осушение, орошение, водопроводы и водостоки); 12) законоведение, преимущественно в отношении строительной части и путям сообщения; 13) политическая экономия и статистика; 14) черчение и рисование; 15) составление смет и техническая отчетность; 16) иностранные языки: а) французский, б) немецкий и в) английский, из коих изучение одного обязательно» [3, стр. 886].

Таким образом в соответствии с Положением в учебном плане Института по сравнению с Училищем вместо общепрофессионального курса топографии и геодезии стала изучаться низшая и высшая геодезия. В отдельный предмет выделилась электротехника, к специальным дисциплинам были отнесены строительное искусство, строительная и прикладная механика, геодезия. Значительным изменениям подвергся состав гуманитарных и социально-экономических дисциплин. Вместо закона Божьего стало читаться богословие; сузилось изучение правовых норм, ограничившись в дисциплине законоведения рассмотрением вопросов, относящихся «к строительной части и путям сообщения»; «начала счетоводства», которые изучались вместе с вопросами составления сметы технической отчетности, были заменены статистикой, вошедшей в новый курс политэкономии. Впервые с разрешения министра путей сообщения могли преподаваться необязательные дисциплины, в том числе и богословие неправославных исповеданий [3, стр. 886].

Учебным планом института предусматривалось обязательное проектирование инженерных сооружений и машин, а также практические занятия по инженерному делу, назначаемые Советом института, как в самом институте, так и за его пределами.

Для обеспечения полноценного учебного процесса, удовлетворения религиозных и культурных потребностей студентов Положением предусматривалось при институте иметь: церковь; библиотеку; кабинет учебных пособий и склад изданий института; музей; химическую лабораторию; физический кабинет; физическую и электротехническую лабораторию; механическую лабораторию; гидравлическую лабораторию; геодезический кабинет; геологический и петрографический кабинеты. Совет института с разрешения министра путей сообщения мог создавать и другие лаборатории и кабинеты по предметам преподавания, в этом случае расходы ложились на специальные средства института [3, стр. 887].

Для поступления в институт необходимо было иметь аттестат или свидетельство об окончании высшего учебного заведения или же аттестата зрелости гимназии Министерства народного просвещения. Могли поступать в институт и обладатели свидетельства об окончании реального училища, но при условии наличия в нем дополнительных классов [3, стр. 887].

Зачислению в институт предшествовали «поверочные испытания», т.е. собеседование по предметам курса средних учебных заведений. В случае если изъявивших желание обучаться в вузе оказывалось больше, чем планировалось к зачислению, прием проводился на конкурсной основе по результатам «состязательных испытаний» по предметам «поверочных испытаний». Детальные правила приема в институт разрабатывались советом вуза и утверждались министром путей сообщения, который утверждал и предложение института о численности принимаемых на учебу [3, стр. 887].

Предусматривалось зачисление в институт и без экзаменов. Такими лицами являлись прошедшие полный курс обучения в каком-либо университете на математическом отделении физико-математического факультета или же в высшем техническом учебном заведении. Они зачислялись в институт на места, специально для них выделенные. Учитывая их уровень подготовки, совет института разрабатывал и особый порядок обучения для них, который утверждал министр путей сообщения [3, стр. 887].

Плата за обучение в институте составляла 100 руб. в год и вносилась вперед за каждое полугодие. В случае отчисления из института за неуспеваемость или по другим основаниям, как и уход из института добровольно, внесенная оплата не возвращалась [3, стр. 887].

В положении об институте были заложены меры поддержки малообеспеченным студентам, а также оказавшимся в тяжелом материальном положении. Стипендию или пособие могли получать

прежде всего «отличнейшие по успехам и поведению из недостаточных студентов», т.е. отличники из малообеспеченных семей. Для этой цели в институте устанавливались частные стипендии и 20 казенных выплат по 360 руб. каждая в год. Если сумма выделенных средств на казенные стипендии полностью не реализовывалась, то остаток мог быть направлен на выдачу единовременных пособий для взноса оплаты за обучение беднейшим из успевающих студентов. Однако для получателей казенных стипендий выдвигалось одно условие, что после окончания вуза они должны были отработать на государственной службе по полтора года за год получения казенной стипендии. Но это при условии возникновения у правительства такой необходимости. Вместе с тем такая форма материальной поддержки малообеспеченным студентам создавала определенные гарантии для их трудоустройства после окончания института. Кроме установленных в институте частных стипендий в соответствии с положением частные лица, общества и ведомства могли учреждать стипендии и премии на условиях, которые определялись ими с одобрения министра путей сообщения [3, стр. 887].

Пройдя полный курс обучения и выдержав выпускные испытания, студенты получали диплом инженера путей сообщения «с правом производства всякого рода строительных работ и составления проектов всяких зданий и сооружений». При этом «отличнейшие» студенты, названные Советом института, в случае поступления на государственную службу производились в чин коллежского секретаря, что соответствовало чину X класса номенклатуры гражданских чинов в России и было равносильно армейскому званию поручика. Остальные учащиеся выпускались в чине губернского секретаря, соответствовавшего чину XII класса и армейскому званию подпоручика. Учитывая то, что в последней трети XIX — начале XX в. личное дворянство давалось при достижении IX класса по Табели о рангах и чине титулярного советника, у выпускников института открывались хорошие перспективы [4, стр. 344]. Для студентов, которые не выдерживали «выпускные испытания», предусматривалось получение звания техника путей сообщения, если во время пребывания в институте они в общей сложности не менее одного года были на практических занятиях. Кроме того они могли быть приняты вновь на девятый и десятый семестры без экзаменов и затем «подвергнуться испытанию» на звание инженера путей сообщения, но не ранее как после трех лет практической работы, предоставив соответствующее документальное подтверждение [3, стр. 888].

Активизация экономических реформ в начале XX столетия и изменения, связанные с нею в различных отраслях деятельности общества, затронули и отечественную высшую школу, одно из ведущих мест в которой занимали транспортные учебные заведения. Перемены не носили безоглядного характера и продолжались долго, свидетельствуя о взвешенном подходе к изменениям в образовании.

Было решено реформировать организацию учебного процесса в вузах, перейдя от устоявшегося курсового принципа построения обучения к предметному. Представлялось таким образом преодолеть разрыв между теоретической и практической подготовкой специалистов. В новых условиях студенты могли не только выбирать специализацию, разрабатывать личный учебный план обучения, но и согласовывать сроки сдачи зачетов и экзаменов. Студенты выбирали лекторов, а посещение занятий становилось свободным. Лекции как бы отодвигались на периферию учебного процесса, уступая место консультациям. Для студентов не приятным было только одно, не сдав в течение двух лет ни одного экзамена либо за шесть лет всех экзаменов по избранной специальности, они подлежали отчислению. Инициаторам введения такой системы казалось, что таким образом они иницируют интересы личности и превращают ее в деятельный субъект учебного процесса. Но предметная система возвращала организацию образовательной деятельности к истории становления классических университетов и оказалась неподходящей для технических вузов. Нелепость и вредность такой системы были очевидны для многих крупных ученых, преподавателей ведущих учебных заведений. В своих воспоминаниях Патон писал: «Нелепость и вредность такой системы были для меня целиком очевидными, и я сразу же восстал против нее. Однако мои возражения оставляли, как говорится, без последствий... Предметную систему трогать не дали» [5, стр. 49—50].

Московский институт инженеров путей сообщения вскоре также перешел на предметную систему преподавания.

Начавшаяся Первая мировая война внесла коррективы в подготовку специалистов, в том числе и транспортников. В 1915 г. Министерство путей сообщения инициировало ускоренную подготовку инженеров. Снизилось число обязательных проектов, выполняемых студентами, с трех до двух. Студентов, рекомендованных к досрочному завершению образования, освободили от выпускных экзаменов. В результате первая защита «дипломов» в Московском институте инженеров путей сообщения состоялась в марте 1916 г. [6].

Очередные преобразования в высшей школе России последовали на основании постановления Временного правительства от 2 августа 1917 г., заменившего вступительные экзамены конкурсом аттестатов. Транспортные вузы отреагировали на это по-разному. Московский институт инженеров путей сообщения принял это решение к исполнению, а в Петербургском транспортном вузе оно не нашло поддержки, администрация и профессорско-преподавательский корпус старейшего транспортного вуза по-прежнему были склонны зачислять абитуриентов по результатам конкурсных экзаменов [7, стр. 44—45].

Таким образом относительно непродолжительная дореволюционная история Московского института инженеров путей сообщения совпала с

завершающим этапом формирования государственной высшей школы Российской империи. Вуз стал детищем промышленного подъема конца 1890-х — начала 1900-х гг., который вызвал самые значительные свершения в отечественном инженерном образовании. Являясь по существу экспериментальным высшим учебным заведением, предназначенным вначале для ускоренной подготовки инженеров для транспортной отрасли, он добросовестно решал поставленные перед ним задачи, подготовив к 1917 г. более 1 тыс. дипломированных специалистов. И еще одну важнейшую задачу решало правительство с помощью вуза, историю которого мы рассмотрели. Почти на протяжении двух десятков лет вначале Училище, а затем Институт находились в центре дискуссии о том, каким должно быть высшее учебное заведение для подготовки инженеров путей сообщения и сколько таких институтов требуется России, чтобы не испытывать дефицита в транспортных инженерных кадрах. Дальнейшее развитие российской государственности показало, что эта задача была успешно решена.

Литература

1. Елисеева, И. И. Русская национальная идея и экономические взгляды С. Ю. Витте / И. И. Елисеева, Я. В. Соколов // Экономическая история России XX века: проблемы, поиски, решения: Ежегодник. — Вып. 2. — Волгоград, 2000.
2. Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали — мост между прошлым и будущем России. — Москва : Издательство Центра «Транспорт», 2005.
3. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3. — Т. XXXIII. — Отделение 1. — 1913. — № 39893.
4. Старейший транспортный университет — городу на Неве / под редакцией В. И. Ковалева, В. В. Сапожникова, В. В. Фортунатова. — Москва : Маршрут, 2006.
5. Патон, Е. О. Воспоминания. — Москва : Молодая гвардия, 1958.
6. Центральный государственный архив города Москвы. Ф. 231. Оп. 2. Д. 416. Л. 2.
7. МИИТ: на службе Отечеству / под редакцией Б. А. Левина. — Москва : МИИТ, 2006.

References

1. Yeliseyeva, I. I. Russkaya natsional'naya ideya i ekonomicheskiye vzglyady S. YU. Vitte [Russian national idea and economic views S. Yu. Witte] / I. I. Yeliseyeva, YA. V. Sokolov // Ekonomicheskaya istoriya Rossii XX veka: problemy, poiski, resheniya: Yezhegodnik. — Vyp. 2. — Volgograd, 2000.
2. Transsibirskaya i Baykalo-Amurskaya magistrali — most mezhdru proshlym i budushchem Rossii [Trans-Siberian and Baikal-Amur highways is a bridge between the past and the future of Russia]. — Moskva : Izdatel'stvo Tsentra «Transport», 2005.
3. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 3 [The complete collection of laws of the Russian Empire. Collection 3]. — T. XXXIII. — Otdeleniye 1. — 1913. — № 39893.
4. Stareyshiy transportnyy universitet — gorodu na Neve [The oldest transport university to the city on the Neva] / pod redaktsiyey V. I. Kovaleva, V. V. Sapozhnikova, V. V. Fortunatova. — Moskva : Marshrut, 2006.
5. Paton, Ye. O. Vospominaniya [Memoirs]. — Moskva : Molodaya gvardii, 1958.

6. Tsentral'nyy gosudarstvennyy arkhiv goroda Moskvy [The central state archive of the city of Moscow]. F. 231. Op. 2. D. 416. L. 2.
7. MIIT: na sluzhbe Otechestvu [MIIT: in the service of the Fatherland] / pod redaktsiyey B. A. Levina. — Moskva : MIIT, 2006.