

Наймушин И.Н.

Морское инженерное училище императора Николая I: проблемы комплектования и продолжительность службы выпускников во флоте в конце XIX – начале XX века.

Командный состав русского военно-морского флота в конце XIX века пополнялся, в большинстве своем, из выпускников двух специальных морских учебных заведений – Морского кадетского корпуса и Технического училища морского ведомства (ТУМВ). Последнее, с ликвидацией во флоте (1885 г.) корпусов морской артиллерии и флотских штурманов¹, предоставляло возможность получить высшее образование по двум специальностям: кораблестроительной и механической. В 1896 г. ТУМВ переименовали в Морское техническое училище императора Николая I, а в 1898 г. – в Морское инженерное училище императора Николая I (МИУ)².

Долгое время одной из основных проблем училища являлась проблема подбора качественного контингента учащихся. Если кораблестроительный отдел, в силу своей малочисленности, еще как-то справлялся с этой задачей, то на механическом положении было совершенно безвыходным. Низкий интерес молодежи к вузу, дающему бесплатное техническое образование, объяснялся несколькими причинами.

В результате реформ 1885-1886 гг.³ корабельные инженеры и инженер-механики флота были переведены в разряд гражданских чинов морского ведомства, что в принципе давало возможность более быстрого продвижения по службе. Однако огромный моральный стимул принадлежности к офицерскому корпусу совершенно не был учтен. Известно, что при невысокой материальной обеспеченности популярность военной службы в значительной степени объяснялась тем почетом, которым пользовались офицеры в обществе. Кроме того, подготовка воспитанника в военно-учебном заведении требовала минимальных личных расходов, что также играло немаловажную роль. После реформы выпускники ТУМВ стали получать вместо чина прапорщика (соответствующих корпусов), звание младшего помощника судостроителя или младшего инженер-механика. Звания эти приравнивались к гражданскому чину 10 класса, что соответствовало прочим вузам, «но так как в России никто этого понять не мог, и со званиями выпускали только различные ремесленные школы, то училище постоянно осаждалось разными запросами и расспросами, на которые никто не мог дать удовлетворительных и публике понятных разъяснений»⁴.

По новому уставу 1894 г. для поступающих в училище были введены сословные ограничения, что должно было снизить конфликтные ситуации при дальнейшей совместной службе с выпускниками привилегированного Морского корпуса. Это благое, с одной стороны, начинание вычеркнуло из общего количества около 20% претендентов.

Низкие требования к общеобразовательному уровню поступающих также не способствовали привлечению в училище талантливой молодежи. Правда здесь оно полностью зависело от старых традиций – главной флотской школой и образцом считался Морской корпус, организация которого совершенно не соответствовала строю высших учебных заведений. При этом ТУМВ более 20 лет не имело собственного устава, «удерживая характер, приданный ему в конце 60-х годов»⁵. Для поступления в училище первоначально (до 1894 г.) не требовалось даже окончание полного (6 лет) курса реальных училищ.

¹ ПСЗ РИ 3 собр. Т.5 № 3058 12.06.1896

² Приказ ЕИВ генерал-адмирала № 105 от 25.06.1896

Приказ Управл. Мор. Мин-вом № 191 от 24.09.1898

³ ПСЗ РИ 3 собр. Т.5 № 2769 25.02.1886

ПСЗ РИ 3 собр. Т.6. № 3701 15.05.1886

⁴ Пароменский А.И. «Исторический очерк Морского инженерного училища императора Николая I. 1798-1898.» Вып.3 СПб. 1911. С.248.

⁵ РГАВМФ. Ф.427. Оп.5. Д.261. Л.13.

Несмотря на то, что новым уставом такое положение все же было принято, проблему это совершенно не решило. Гражданские вузы принимали только окончивших курс с дополнительным 7 классом, и отсутствие таких правил в ТУМВ многих вводило в заблуждение. До 1897 г. поступление сдерживало и большое количество экзаменов (14) т.к. собственно аттестата за окончание среднего учебного заведения не требовалось, но проводилась проверка из всего 6-летнего курса. По настойчивым рекомендациям училищного начальства число экзаменов с 1897 г. сократили до 7 конкурсных и 4 дополнительных (для не представивших аттестата).

Среди других причин, мене важных, но все-таки влияющих на предпочтения поступающего в вуз, были, например, отсутствие в училище кафедр и профессоров, не имение у выпускников ученого знака за окончание, обязательная служба (4,5 года) за образование. Даже наличие среди предметов младшего курса русского языка вызывало подозрение к такому вузу.

«Училище имеет не только удовлетворительную организацию, но есть единственное в империи по своим неизвестным и неопределенным правам. Эта неопределенность заставляет вступающих рисковать своей карьерой», - писал начальник училища А.И. Пароменский⁶. На самом деле неопределенность начиналась уже с названия училища. Когда в 1898 г. оно было переименовано в Морское инженерное, руководство министерства не потрудились представить в Правительствующий Сенат соответствующие документы и, фактически, училище существовало в разных действующих положениях под разными наименованиями. Проблемы, в частности, возникали при переписке с воинскими присутствиями, которые, не находя у себя нового названия учреждения, требовали от училища призывников на службу или объяснений по поводу возможной отсрочки. Только в 1906 г. после запроса Государственной канцелярии, собиравшей сведения для нового устава о воинской повинности, морской министр Бирилев «донес Правительствующему Сенату для опубликования»⁷ о произошедшем еще в 1898 г. переименовании.

Газетные и журнальные публикации того времени безусловно подтверждают огромные проблемы с комплектованием училища.

«Первым делом нас поражает замечательно низкая цифра выдержавших экзамен. Оказывается, из 265 желающих поступить, выдержало вполне удовлетворительно только 19 человек» («Кронштадтский вестник» 24.09.1880). «Существует учебное заведение, выпускающее морских инженеров, куда нынче были приняты молодые люди, не удовлетворяющие испытаниям... в Техническое училище имелось 25 вакансий. Желающих вступить было 37, из которых 9 отказались до окончания экзаменов. Из оставшихся 28 человек только 9 получили удовлетворительные баллы» («Новое время» 11.10.1895).

«Указанные ненормальности ... и теперь уже сказываются, во-первых, хроническим отсутствием действительного конкурса в Морское инженерное училище императора Николая I в то время, когда ежегодно тысячи способных юношей уходят от закрытых дверей других высших технических школ» («Море и его жизнь» 1903. № 9. С.671-677).

Однако в литературе (в том числе и мемуарной)⁸ часто можно встретить указание на огромный конкурс при поступлении. Подробное рассмотрение результатов ежегодных приемных экзаменов дает нам следующую картину⁹.

В 1870-90-х годах, несмотря на большую разницу в числе прошений (в зависимости от проводимых реформ), качественно состав поступающих в училище менялся мало – был

⁶ РГАВМФ. Ф.315. Оп.2. Д.275. Л.17-28.

⁷ ПСЗ РИ 3 собр. Т.24 доп. К т. 18 № 15860а 27.07.1898

⁸ В.П. Костенко в кн. «На «Орле» в Цусиме» приводит следующие данные по приему в МИУ в 1900 г.: корабл. отдел – держало экзамены 50 чел., принято 5, мех. отдел – держало экз.80, принято 32. В действительности на кор. отдел экзаменовалось 17 чел., выдержало 12, принято 5, а на мех. отдел сдавали экзамены 63 чел., выдержало 17, принято 46 (см. РГАВМФ. Ф.434. Оп.1. Д.767. Л.379-434)..

⁹ РГАВМФ. Ф.434. Оп.1. Д.412, 427, 440, 454, 466, 476, 497, 505, 513, 519, 526, 535, 542, 556, 578, 616, 632, 633, 653, 670, 690, 706, 726, 745, 767, 792, 819, 845, 869, 915, 916, 962, 989, 1014, 1210, 1254, 1289, 1364.

одинаково плохим. Положение несколько улучшалось с уменьшением числа вакансий и наоборот.

К началу XX века училище каждый год предоставляло поступающим 5 казенных вакансий кораблестроительного отдела и 30-40 механического. Еще около 20 вакансий было «своекоштными», оплачиваемыми за счет учащихся. Имели место и постоянные сверхштатные назначения. В итоге ежегодный набор составлял 5-7 человек на кораблестроительном отделе и 50-70 на механическом. Что касается прошений о поступлении, то их действительно набиралось значительное количество, постепенно все более возраставшее. В конце 1890-х годов – это около 100 прошений на механический отдел и 20 на кораблестроительный. К началу I мировой войны цифры увеличились до 250 и 60 соответственно. При этом надо учесть, что многие так и не доходили до вступительных экзаменов – забраковывались на медицинском осмотре или попросту не являлись. Так, в 1913 г. только не прибывших оказалось 91 человек. Уровень же познаний большинства державших экзамен, в силу указанных выше причин, был чрезвычайно низок. Число удовлетворивших всем требованиям приема на механическом отделе не поднималось выше 30 (после 1905 г. 40-50), а на кораблестроительном 10-15 человек. Таким образом, если кораблестроительный отдел еще мог позволить себе выбор (не более 2 человек на место), то на механическом реального конкурса никогда не существовало.

Положение начало исправляться только после русско-японской войны. Неоднократные обращения начальника училища к руководству министерства возымели действие и, по устному разрешению морского министра, набор 1905 г. проведен был уже всесловным¹⁰. А в следующем году в правила поступления внесли и требование об окончании 7 классов реального училища. Кроме того, возвращение инженерному составу флота офицерских чинов¹¹ также сыграло большую положительную роль. Напротив, новое постановление о вольноопределяющихся во флоте¹² (1906) негативно сказалось на привлечении молодежи в училище. Воспитанники специальных классов были приравнены к вольноопределяющимся, приведены к присяге, и любое (кроме болезни) исключение из училища влекло за собой отправку на флот. Тем не менее, после 1910 г. большая часть вакансий механического отдела заполнялась молодыми людьми, успешно выдержавшими экзамены.

Не останавливаясь подробно на организации учебного процесса в МИУ, отметим, что высокие требования к учащимся вынуждали значительную часть поступивших с неудовлетворительными баллами оставлять училище. Профессиональные же познания выпускников всегда оценивались достаточно высоко. «Высшие чины флота находили, - писал начальник училища, - что даваемое в училище теоретическое образование весьма велико и совсем не вызывается потребностями флота, а между тем, лица, окончившие училище с такими знаниями являлись слишком требовательными и, не удовлетворяясь своим положением, оставляли службу»¹³. Подобное мнение выражали и представители флотской общественности. «Новая вывеска («Инженерное училище») кружила голову не механикам флота, а тем юношам, которые, окончив курс в кадетских корпусах, гимназиях и пр., вздумали получить высшее образование и пленились ширококвещательными программами МИУ... в звании морского инженера они, естественно, усматривали достаточно гарантий для своего высокого положения и попадали впросак», - сообщал журнал «Море»¹⁴. Капитан 2 ранга А.Г. Витте в своем капитальном труде «Очерк устройства управления флотом в России и иностранных государствах» замечал, что «наше Техническое училище не вызывает нареканий, подобно Морскому корпусу и флот доволен его питомцами. Но зато эти питомцы не довольны флотом и отслуживши обязательные сроки за образование очень большой

¹⁰ РГАВМФ. Ф.434. Оп.1. Д.916. Л.1-2; Циркуляр ГМШ № 55 от 5.02.1907 г.

¹¹ Приказ по мор. Вед. № 6 8.01.1905; № 45 7.03.1907.

¹² ПСЗ РИ 3 собр. Т.26.№ 28519 4.11.1906.

¹³ А.И. Пароменский : ук. соч. С.258.

¹⁴ «Море и его жизнь». 1903. № 9. С.677-684.

процент молодых инженер-механиков выходит в запас»¹⁵. Действительно, инженерно-технический состав флота, особенно до русско-японской войны, имел поводы для недовольства. Во-первых, это упоминавшееся уже состояние в гражданских чинах, во-вторых, некоторое сословное неравенство с выпускниками Морского корпуса, и в-третьих – меньшая материальная обеспеченность по сравнению с офицерами флота. Последний вопрос, однако, весьма сложен (в связи с разными возможностями продвижения по службе, наличием вакансий, дополнительными заработками и т.д.) и сам по себе может служить темой большого исследования. Проблема сословных разногласий также неоднозначна и, во всяком случае после 1898 г., не могла играть сколько-нибудь существенной роли в условиях корабельной обстановки. Что, впрочем, не мешало раздувать этот вопрос в печати и провоцировать действиями разных руководителей (начиная с самого генерал-адмирала).

Оценить реальное соответствие флотской карьеры требованиям выпускников училища представляется возможным лишь на основании продолжительности их службы в Морском ведомстве¹⁶. Так с 1877¹⁷ по 1904 г. полный курс окончили 122 корабельных инженера и 495 инженер-механиков. Из них более 10 лет (при обязательном сроке 4,5 года) прослужили 98 и 370 человек соответственно, т.е. 80% корабельных инженеров и 75% инженер-механиков. В период с 1905 по 1909 г. выпущено 27 корабельных инженеров и 141 инженер-механик. Из лиц этой группы дольше 5 лет служили 100% корабельных инженеров и 86% (122 чел.) инженер-механиков. Выпуски 1910 и последующих годов в расчет не принимаются из-за невозможности увольнения во время I мировой войны.

Таким образом видно, что как минимум 7 из 10 выпускников морского инженерного училища не собирались оставлять флот после обязательного срока за образование. Тем не менее, в начале века это положение считалось неудовлетворительным¹⁸ и представляло собой, по словам того же Витте, «какое-то недоразумение в том смысле. Что поступающие в училище располагают иметь совсем иную карьеру против той, которую они потом действительно получают»¹⁹.

¹⁵ А.Г. Витте. «Очерк управления флотом в России и иностранных государствах». СПб., 1907. С.444.

¹⁶ Приказы по л/с флота и морского ведомства за 1877-1914 гг.

¹⁷ 1877 г. – выпуск первого нормального набора ТУМВ после его формирования на базе турманско-артиллерийского и Инженерного училищ, в 1872 г. Штурманский и артиллерийский отделы в данной работе не рассматриваются в связи с их ликвидацией после 1884 г.

¹⁸ Возможно, здесь происходила путаница с выпускниками гражданских технических вузов, отбывающими воинскую повинность на флоте и отнюдь не собирающимися задерживаться там более необходимого срока. Например, с 1898 по 1913 гг. в звании младших инженер-механиков (после 1905 г. соответствующих им офицерских чинов) было уволено 63 «студента» и только 18 человек из окончивших МИУ. Вместе они действительно представляли «повальное бегство» молодежи с флота и давали повод к необоснованной критике училища.

¹⁹ А.Г. Витте. Ук.соч. С.444.