

ІСТОРІЯ

УДК 94(477):37.014:656.2“18/19”

DOI <https://doi.org/10.24919/2308-4863/52-1-1>**Світлана БОГАТЧУК,***orcid.org/0000-0003-0684-6106*

кандидат історичних наук,

доцент кафедри історії України та філософії

Вінницького національного аграрного університету

(Україна, Вінниця) svetabogatchuk@ukr.net

СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТОК НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ ДЛЯ ДІТЕЙ ЗАЛІЗНИЧНИКІВ ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ В КІНЦІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

Відповідно до наукових та архівних джерел, статистичних даних в дослідженні проводиться аналіз становлення та розвитку навчальних закладів для дітей робітників залізниць Південно-Західних залізниць в кінці ХІХ – на початку ХХ ст.

Методологія дослідження ґрунтується на принципах науковості, логічності та послідовності.

У дослідженні відзначається, що з розвитком та поширенням залізничної мережі виникає потреба вирішення соціальних питань, а саме виховання та навчання дітей працівників залізниць та невеликих залізничних вузлів, станцій.

Важливість дослідження полягає у застосуванні системного підходу вивчення історії формування навчальних закладів для дітей робітників залізниць Південно-Західних залізниць в кінці ХІХ – на початку ХХ ст. через створення шкіл та нижчих професійних училищ. Через скрутне матеріальне та фінансове становище нижчі службовці та робітники залізниць, невеликих станцій не могли оплатити навчання своїх дітей у гімназіях, технічних училищах.

У науковому дослідженні відзначається, що для вирішення цього питання Управління залізниць з середини 70-х років ХІХ ст. починає відкривати школи для навчання дітей службовців, які через фінансове обмеження не мають можливості дати дітям початкову освіту.

Необхідно відзначити, що на початку ХХ ст. на Південно-Західних залізницях функціонували 35 училищ і 15 гуртожитків при них; було відкрито пансіон для дітей службовців, які навчаються в середніх учбових закладах м. Києва; проводилися недільні читання в Києві, Одесі та інших великих станціях; вечірні спеціальні курси для службовців при Управлінні; технічна бібліотека для службовців при Управлінні; бібліотеки на великих станціях.

В усіх училищах працювали бібліотеки, які щорічно поповнювалися новою літературою, що дозволяло отримати додаткові знання та розширити кругозір учнів. Складовою частиною залізничних училищ були гуртожитки, в яких жили діти службовців, які не мали власного житла.

В усі училища приймали виключно дітей залізничників. Практично щороку відмовляли у прийомі до школи до 60% бажаним навчатися.

Тим не менше, проблема освітнього забезпечення дітей працівників мережі Південно-Західних залізниць в кінці ХІХ – на початку ХХ ст. і сьогодні залишається такою, що потребує подальшого вивчення.

Ключові слова: училища, школи, гуртожитки, вартість навчання, Південно-Західні залізници.

Svetlana BOGATCHUK,*orcid.org/0000-0003-0684-6106*

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor;

Associate Professor of History of Ukraine and Philosophy

Vinnytsia National Agricultural University

(Vinnytsia, Ukraine) svetabogatchuk@ukr.net

ESTABLISHMENT AND DEVELOPMENT OF EDUCATIONAL INSTITUTIONS FOR THE CHILDREN OF RAILWAY WORKERS OF THE SOUTH-WESTERN RAILWAYS AT THE END OF THE 19TH – BEGINNING OF THE 20TH CENTURIES.

According to scientific and archival sources, statistical data, the study analyzes the formation and development of educational institutions for the children of railway workers of the South-Western Railways in the late 19th and early 20th centuries.

The research methodology is based on the principles of scientificity, logic and consistency.

The study notes that with the development and spread of the railway network, there is a need to solve social issues, namely the education and training of children of railway workers and small railway hubs and stations.

The importance of the research lies in the application of a systematic approach to the study of the history of the formation of educational institutions for the children of railroad workers of the South-Western Railways in the late 19th and early 20th centuries. through the creation of schools and lower vocational schools. Due to the difficult material and financial situation, lower employees and workers of railways and small stations could not pay for the education of their children in gymnasiums and technical schools.

The research notes that to address this issue, the Department of Railways since the mid-70s of the XIX century. begins to open schools for the education of children of employees who, due to financial constraints, are unable to provide children with primary education.

It should be noted that at the beginning of the 20th century. 35 schools and 15 dormitories operated at the South-Western Railways; a boarding house was opened for the children of employees studying in Kyiv secondary schools; Sunday readings were held in Kyiv, Odesa and other large stations; evening special courses for employees of the Department; technical library for employees of the Department; libraries at major stations.

All schools had libraries that were replenished with new literature every year, which made it possible to gain additional knowledge and broaden the horizons of students. An integral part of the railway schools were the dormitories in which the children of employees who did not have their own housing lived.

Only the children of railway workers were admitted to all schools. Practically every year, up to 60% of those wishing to study were refused admission to the school.

Nevertheless, the problem of educational support for the children of employees of the South-Western railway network at the end of the 19th and the beginning of the 20th centuries. and today it remains in need of further study.

Key words: colleges, schools, hostels, tuition fees, South-Western railways.

Постановка проблеми. Сьогодні посилилась увага до освітніх питань. Саме тому в роботі вивчені та проаналізовані наукові, статистичні джерела щодо здобуття освіти дітьми робітників та службовців Південно-Західних залізниць в кінці XIX – на початку XX ст., активна увага уряду та управлінь залізницями щодо забезпечення навчальних процесів в школах та училищах, що були створені при залізничній мережі.

Наукова новизна полягає у тому, що розглядається становлення та розвиток навчальних закладів для здобуття початкової освіти дітьми працівників Південно-Західних залізниць, які через невеликі матеріальні можливості батьків не мали змогу отримувати освіту у приватних вчителів чи навчатися в школах на далеких відстанях від дому.

Історіографічний огляд проблеми свідчить про необхідність подальшого рівномірного висвітлення питань становлення та розвитку навчальних закладів для дітей робітників та службовців Південно-Західних залізниць в кінці XIX – на початку XX ст.

Аналіз основних досліджень та публікацій.

Характеризуючи стан наукової розробки проблеми, відзначимо, що тема діяльності освітніх закладів (шкіл та училищ) при Південно-Західних залізницях починає розглядатися ще в кінці XIX ст.

На основі наукових досліджень, аналізу архівних джерел, статистичних даних проведено аналіз формування шкіл та училищ для здобуття початкової освіти дітьми працівників Південно-Західних залізниць.

Фундаментальне дослідження історико-економічного характеру здійснив Андреев П.

«Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным казенным железным дорогам» (Андреев П, 1898).

Джерельна база проблеми наведена передусім масивом праць дореволюційної історії України, зокрема збірниками статистичних даних: «Военно-статистическое обозрение Российской империи» (Военно-статистическое обозрение, 1848-58), Просветительные учреждения на Юго-Западных железных дорогах» (Просветительные учреждения, 1904), «Образовательные учреждения на Юго-Западных железных дорогах» (Образовательные учреждения, 1908), «Отчет о состоянии образовательных учреждений за 1908 год . Юго-Западные железные дороги» (Отчет о состоянии, 1909), «Вестник Юго-Западных железных дорог» (Вестник Юго-Западных, 1903).

Характеризуючи стан наукової розробки питання навчання дітей службовців Південно-Західних залізниць та формування кваліфікованих кадрів залізничників, слід відзначити, що в історіографії воно висвітлено далеко нерівномірно.

В 80-х роках XIX ст. відомим подільським істориком, краєзнавцем, статистом В. Гульдманом було започатковано видання щорічного «Обзора Подольской губернии» (Гульдман, 1892). За 1884 – 1913 рр. було надруковано 25 великих книг, в яких зображується життя населення Подоллі (демографічний стан, сільське господарство, промисловість, торгівля, освіта, культура, медицина, податки тощо), що є унікальним джерелом для вчених-дослідників. Необхідно відзначити, що третина довідок про населенні місця Поділля, поданих у виданнях В. Гульдмана, взагалі є першим джерелом для їх вивчення.

В 50-60-х рр. ХХ ст. вченими досліджується соціально-економічний розвиток на українських землях після скасування кріпосного права, розвиток залізничного будівництва в Україні, звертається увагу на необхідність покращення підготовки кадрів для цієї галузі.

Починаючи з 70-90-х років ХХ ст. відновлюється інтерес до історії розвитку освіти в Україні, об'єктивно аналізують становище національної освіти в минулому, знову звертають увагу щодо підготовки кваліфікованих спеціалістів для української залізничної галузі в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. З'являється низка досліджень з реформування середньої освіти на Україні у другій половині ХІХ ст. (Степанович, 1991). Найбільш ґрунтовне висвітлення проблеми розвитку професійної освіти в Україні в кінці ХІХ ст., що висвітлюють питання підготовки кваліфікованих залізничних кадрів, розглядається науковою працею В. Кізченко (Кізченко, 1972).

Особливості підготовки кваліфікованих кадрів у технічних залізничних училищах, крізь призму розбудови залізниці на українських землях, були розглянуті в ряді наукових праць С. Богатчук (Богатчук, 2009, Богатчук, 2016).

У науковому дослідженні О.М. Кривопішина розглядається політика міністерства шляхів сполучення та російського уряду відносно відомчої залізничної освіти в післяреформений період, дається загальна характеристика системі професійної освіти в другій половині ХІХ ст. (Кривопішин, 2012).

Науковицею Складенко І. Ю. представлено становлення і розвиток залізничних технічних училищ, досліджено вплив основних подій залізничної галузі на становлення професійної підготовки фахівців залізничного транспорту у другій половині ХІХ – поч. ХХ ст., встановлено взаємозалежність та взаємовплив цих подій та сфери професійної підготовки майбутніх фахівців, частково висвітлюється формування та діяльність шкіл та училищ для дітей працівників залізниць (Складенко, 2015).

В дисертаційному дослідженні М. Гончара розглядається історичний шлях розбудови системи підготовки кваліфікованих робітників, зокрема, розвиток нижчої професійної освіти на півдні України у II половині ХІХ ст. – на початку ХХ ст. (Гончар, 2015).

Метою наукового дослідження – спроба рівномірного висвітлення питань становлення та розвитку навчальних закладів для дітей робітників та службовців Південно-Західних залізниць в кінці ХІХ – на початку ХХ ст.

Виклад основного матеріалу. Необхідність будівництва залізниць в Україні виникла давно. Географічне положення краю, його природні багатства були цьому передумовою. Україні потрібні були залізниці для вивезення продукції, головним чином, сільського господарства з родючого південно-західного краю і продукції промисловості – з районів Донбасу і Кривого Рогу. Після поразки у Кримській війні царський уряд усвідомив необхідність з'єднання центру країни з портами на Чорному та Азовському морях, як і західними кордонами, виходячи із стратегічних міркувань.

У 1865 році відбулося відкриття Одесько-Балтської залізниці, яка була продовжена до Києва (1870 р.). Відкриття цієї лінії дало можливість з'єднати Південно-Західний сільськогосподарський регіон з південними портами України. Поступово йде подальше розширення залізничної мережі.

Відповідно до цього, на Україні виникло три основних осередки будівництва залізниць: Південно-Західний край, в районі якого поступово виникла мережа південно-західних залізниць; промисловий район Донбасу і Кривого Рогу, в районі яких виникла Донецька і Катерининська залізниці; а для зв'язку з морем і з промисловими районами України будувалася мережа Південних залізниць. Після будівництва лінії Курськ – Харків – Азовськ почали будувати залізниці спеціально для вивозу вугілля з Донбасу.

Південно-Західні залізниці представляли велику залізничну сітку, що розкинулася на весь південно-західний край Російської імперії. Вона з'єднала важливі економічні центри, як в середині держави, так і за її межами, з Румунією, Австрією, Німеччиною, що мало велике значення як в торговому, так і в військовому плані.

Статут новоствореного товариства Південно-Західних залізниць затверджений царем 9 червня 1878 року. Загальна довжина – 2165, 6 км. Головою правління був обраний І. Бліох (Ф. 442. Оп. 534. Спр. 180. Арк. 5-45).

1 липня 1878 р. ця велика залізнична сітка була сформована в результаті злиття трьох залізниць: Одеської, Києво-Брестської та Бресто-Граєвської. Південно-Західні залізниці були збудовані за приватні кошти, зібрані шляхом випуску акцій (Нестеренко, 1952: 15). Кожна з цих залізниць належала різним товариствам, з'єднувала великі промислові центри, проходила через густо заселені території, задовільнила потреби населення. Об'єднання трьох товариств в єдину залізничну мережу стало надзвичайною подією (Ф. 442. Оп. 566. Спр. 49. Арк. 17).

У 1888 році товариству Південно-Західних залізниць дозволено було спорудження Уманських гілок, пізніше — Новоселицьких гілок.

На початку 90-х рр. XIX ст. товариство Південно-Західних залізниць вважалося неприбутковим, його основний капітал складав 352,3 млн. крб., а борг досягнув 106,4 млн. крб. Тому було прийнято рішення про повернення цієї залізничної мережі державі (Богатчук, 2016: 24).

Так, з 1 січня 1895 року Південно-Західні залізниці перейшли до державної казни, довжина 4567 км (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1903: 15).

На 1 січня 1910 року загальна довжина Південно-Західних залізниць становила 7664, 8 км (Нестеренко, 1952: 15).

Фінансове становище Південно-Західних залізниць на початковому періоді було досить скрутним через високу вартість доріг, необхідність проведення капітального ремонту шляхів та споруд. До цього товариства перейшли усі борги і обов'язки трьох окремих товариств (Андреев, 1898: 4).

В зв'язку з розширенням залізничної мережі Південно-Західного краю з'явилося чимало вузлових станцій, які щороку збільшували штат своїх службовців, більшість з яких були багатодітними родинами.

Отже, з розвитком залізничної мережі збільшувалася кількість службовців, їх сімей, у яких виникало чимало соціальних питань, одним з яких було виховання та навчання дітей. Більшість дітей не могли отримати навіть середню освіту в зв'язку з невеликою кількістю шкіл в містах та поселеннях, на залізничних станціях. Школи в містах не могли задовільнити потреби міського населення, тому відмовляли батькам в прийомі їхніх дітей. За таких умов діти залізничників та службовців практично не мали можливості отримати освіту в межах школи. Вони залишалися без навчання, виховання та надзору, тому що батькам доводилося багато працювати, щоб забезпечити великі родини і не мали вільного часу, щоб приділити його своїм дітям.

В найгіршому стані перебували діти залізничних службовців на тих станціях, які були розташовані далеко від міста. Їх спілкування обмежувалося невеликою кількістю працюючих робітників та їхніх родин. Особливо страждали діти молодших агентів, які через невеликі матеріальні можливості батьків не мали змоги отримувати освіту у приватних вчителів чи навчатися в школах на далеких відстанях від дому (Просветительные учреждения, 1904: 3).

Лише дітям старших службовців, які отримували більшу зарплатню, могли найняти приватного вчителя. Тому на багатьох станціях намагалися створити невеликі школи самі службовці та робітники, не жалкуючи останніх коштів на їх утримання. Так, на початку 70-х років XIX ст. на станції Здолбунове Києво-Брестської залізниці відкрили приватну школу для навчання дітей нижчих службовців, в якій навчалися не лише діти цієї станції (Просветительные учреждения, 1904: 2). Хоча школа не відповідала необхідним нормам через невеликі фінансові можливості її утримання.

У 1872 році була відкрита Київська залізнична школа; в такому статусі вона проіснувала 21 рік, а потім стала сирітським притулком. Згодом, вже у 1922 р. в цьому ж приміщенні знову відкрилася залізнична школа учнівства (Скляренко, 2015: 306).

Тому залізничники зверталися до свого керівництва про допомогу. На жаль, при будівництві залізничної мережі Управлінням не планувалися витрати на виховання та навчання дітей службовців.

Управління Києво-Брестської залізниці з розумінням віднеслося до потреб своїх службовців щодо відкриття училищ для їх дітей.

В листопаді 1876 року було розіслано наказ Управляючого цієї залізниці під номером 150: «правление Общества, заботясь об улучшении быта служащих на Киево-Брестской железной дороге, в начале 1875 года выразило желание открыть в некоторых более населенных пунктах линии школы для обучения детей служащих, которые получая ограниченное содержание, лишены возможности дать детям необходимое элементарное образование» (Просветительные учреждения, 1904: 5).

У 1875 році було прийнято рішення щодо відкриття таких шкіл в Києві, Козятині, Здолбунові. В Правилах створення таких шкіл вказувалося, що навчання має бути безкоштовним, лише на послуги бібліотеки будуть збирати по 25 коп. в місяць. Відповідно програми навчання в школі мають викладати Закон Божий, російську мову, арифметику, російську історію, географію, мистецтво, креслення, духовні та світські співи (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1903: 10).

У 1878 році було засновано Одеське технічне училище з підготовчим і трьома спеціальними класами, як і в інших залізничних училищах. У 1917 році тимчасовий уряд, створений в Одесі, перейменував технічне училище на середнє механіко-технічне. Згодом, у 1921 році, цей навчальний заклад став Одеським залізничним технікумом за механічним фахом (Скляренко, 2015: 306).

На початок 1897 року загальна кількість службовців складала 30.044 чоловік, а разом з жінками, дітьми, прислугою їх кількість сягала 55.250 чоловік.

На Південно-Західних залізницях завжди приділяли увагу на задоволення духовних й матеріальних потреб службовців.

На дорогах Південно-Західних залізниць було відкрито народні училища в Києві, Козятині, Здолбунове, Жмеринці, Бірзулі, Одеса-Вантажна, Старосельці, Ковелі, Раздельній. У 1897 році в усіх цих училищах навчалось 2742 дітей лінійних службовців, що відображається в таблиці 1.

До того ж, Управління доріг видавало субсидії таким училищам: в Голті, Кишеневі, Одесі-Вантажній, Волочиську та Одесі. Загальна сума витрат складала 42841 крб. 69 коп. (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1903: 12).

Загальноосвітніх шкіл при станціях залізниць значилося в 1897 р. 177, де навчалось 19 321 учнів. На їхнє утримання, окрім плати за навчання, внесків залізничних службовців і приватних пожертвувань, витрачалось із коштів залізниць близько 285 000 руб. Більша частина цих шкіл перебувала у підпорядкуванні міністерства народної освіти і була влаштована по типу двокласних і однокласних сільських училищ. Серед них було кілька міських училищ за положенням 1872 р. Інші загальноосвітні залізничні школи були підвідомчі Святішому Синоду і представляли собою двокласні та однокласні церковнопарафіяльні школи (Склярченко, 2015: 148).

На кінець XIX ст. в Україні вже було відкрито понад 60 середніх спеціальних учбових закладів, в яких навчалось більше 5 тис. чоловік (Степанович, 1991: 12).

Необхідно відзначити, що Управління Південно-Західних залізниць велику увагу приділяло духовному розвитку службовців залізниць та їх дітей, створюючи на станціях бібліотеки та читальні. Такі бібліотеки з читальними залами були відкриті

при Управлінні доріг у Києві та на станціях: Одеса-Вантажна, Бірзула, Козятин, Христинівка, Окниця, Жмеринка, Здолбуново, Бобринська.

У народних початкових училищах спостерігалося деяке зростання чисельності учнів. Так 1) в міських двокласних училищах число учнів до звітного періоду порівняно з попереднім роком в загальному збільшилося на 60 або на 2,2% (з 2677 до 2737), у сільських двокласних училищах чисельність учнів внаслідок відкриття одного нового училища збільшилася на 101 або на 21,4% (з 472 до 573); 3) в міських парафіяльних однокласних, навпаки, зменшилося на 1 (з 549 до 548); 4) в однокласних сільських училищах чисельність учнів збільшилась на 301 або на 1,7% (з 17015 до 17316) (Обзор Подольской губернии, 1892 г.: 154).

Відповідно звіту про навчальну діяльність шкіл та училищ на Південно-Західних залізницях на кінець 1907 року їх кількість була 30 (17 двокласних та 13 однокласних), загальна кількість учнів складала 5.125 чоловік (3.395 хлопчиків та 1.730 дівчат) (Просветительные учреждения, 1904: 32).

Так, в 1903 р. на утримання училищ та гуртожитків було асигновано від Південно-Західної залізниці 78.590 крб., в 1904 р. – 81.050 крб., в 1905 р. – 83.135 крб. (Образовательные учреждения, 1908: 3).

Станом на 1 січня 1909 року в 35 училищах Південно-Західних залізниць навчалось 8777 учнів, що можна прослідкувати з табл. 2 та табл. 3.

Як ми бачимо з таблиці 3, училища поділяються за розрядами:

а/ двокласне міське: Київське, Здолбунівське, Ковельське

б/ двокласне сільське: Бендерське, Бірзульське, Бобринське, Вапнярське, Голтянське, Жмеринське, Казатинське, Корсунське, Крижопільське, Одеське, Окницьке, Роздільненське Рівнінське, Сарпенське, Смілянське, Фастівське, Христинівське

в/ однокласне сільське: Білецьке, Вінницьке, Волочиське, Киверецьке, Могилівське, Немішаєвське, Новоселицьке, Печанівське, Радзівилівське,

Таблиця 1

Кількість училищ станом на 1 січня 1898 р.

Рік	Число училищ		Число учнів			Витрати	
	однокласні	двокласні	В школах Півд.-Зах.зал	В школах субсидіруємих	Разом	крб.	коп.
1894	3	5	1453	174	1627	25495	39
1895	3	5	1724	179	1904	29459	35
1896	4	6	2045	236	2281	34027	01
1897	6	8	2742	167	2909	42841	69
1898	8	9	-	более	3000	45170	00

Джерело: Андреев П.Н. Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным казенным железным дорогам / сост. П. Н. Андреевым. Киев: Тип. С. В. Кульженко, 1898. 54, XII. С. 73-75.

Рибнінське, Слобідське, Троянівське, Унгенське, Флорештське.

В чому різниця між однокласним та двокласним училищем? Різниця виявляється в тривалості навчання. В однокласних училищах – трьохрічний термін навчання, всі учні діляться на 3 групи, а після закінчення отримують пільгу 3 розряду щодо відбування військової повинності.

В двокласних училищах учні навчаються 5 років, всі діти поділяються на 5 груп, а по закінченню навчання отримують пільгу 2 розряду щодо відбування військової повинності.

Майже всі училища Південно-Західних залізниць належать до типу змішаних навчальних закладів, тобто, в них одночасно навчаються хлопці й дівчата, до то ж, значна перевага в кількості на боці хлопців. В двокласних школах з великою кількістю учнів навчання дівчат проходить окремо від хлопців, в однокласних навчаються разом.

В Одеському училищі на початку його діяльності дівчата навчалися разом з хлопцями, та вже через півроку їх перевели до приміщення церковно-приходської школи (Образовательные учреждения, 1909: 35).

Таблиця 2

Кількість училищ станом на 1 січня 1909 р.

№ п/п	Назва училища	Розряд	Рік відкриття	Губернія
1	Київське	Двокласне міське	1876-1890-1899	Київська
2	Здолбунівське	-//-	1877-1884-1905	Волинська
3	Ковельське	-//-	1897-1904	-//-
4	Бендерське	Двокласне сільське	1899-1901	Бессарабська
5	Бірзульське	-//-	1882-1883	Херсонська
6	Бобринське	-//-	1897-1899	Київська
7	Вапнярське	-//-	1897-1899	Подільська
8	Голтянське	-//-	1893-1897	Херсонська
9	Жмеринське	-//-	1890	Подільська
10	Казатинське	-//-	1878-1895	Київська
11	Корсунське	-//-	1899-1906	-//-
12	Крижопільське	-//-	1898	Подільська
13	Одеське	-//-	1893-1896	Херсонська
14	Окницьке	-//-	1897	Бессарабська
15	Роздільненське	-//-	1885-1901	Херсонська
16	Ровнінське	-//-	1906-1908	Волинська
17	Сарпенське	-//-	1903-1907	-//-
18	Смілянське	-//-	1907	Київська
19	Фастівське	-//-	1898-1900	-//-
20	Христинівське	-//-	1896-1905	-//-
21	Балтське	однокласне	1898	Херсонська
22	Білецьке	-//-	1906	Бессарабська
23	Вінницьке	-//-	1906	Подільська
24	Волочиське	-//-	1893	Волинська
25	Киверецьке	-//-	1899	-//-
26	Могилевське	-//-	1898	Подільська
27	Немішаєвське	-//-	1907	Київська
28	Новоселицьке	-//-	1908	Бессарабська
29	Печанівське	-//-	1907	Волинська
30	Радзівілівське	-//-	1906	-//-
31	Рибнінське	-//-	1906	Подільська
32	Слобідське	-//-	1900	-//-
33	Троянівське	-//-	1906	Бессарабська
34	Унгенське	-//-	1899	-//-
35	Флорештське	-//-	1898	-//-

Джерело: Отчет о состоянии образовательных учреждений за 1908 год / Юго-Западные железные дороги. Киев : Тип. С. В. Кульженко, 1909. с. 98-99-; Просветительные учреждения на Юго-Западных железных дорогах [Электронная копия] : (1878-1903). Отдел 1. Киев : Изд. ред. «Вестника Юго-Зап. железных дорог» (Тип. Т-ва И. Н. Кушнерев и Ко), 1904. С.30-31

Училища відповідно ділилися за учбовими округами та губерніями:

1. В Київському навчальному окрузі – 23 училища (в Київській губернії – 8, Волинській – 8, Подільській – 7).

2. В Одеському навчальному окрузі – 12 училищ (в Бессарабській губернії – 7, Херсонській – 5) (Образовательные учреждения, 1909: 10).

До того ж, необхідно відзначити, що з 8,777 учнів – хлопців 5,701 (65%), дівчат – 3,076 (35%).

По класам дітей розподіляють:

а) в першому класі двокласних училищ та в однокласних училищах 6,667 учнів, у тому числі хлопців – 4,126 чол. (62%), дівчат – 2,541 чол. (38%).

б) в другому класі двокласних училищ навчається 2,110 учнів, з них хлопців – 1,575 (75%) та дівчат – 535 (25%).

За віросповіданням учнів поділяють на:

а) православних – 7,753 чол. (5.049 хл.; 2.704 д.).

б) католиків – 932 чол. (585 хл.; 347 д.).

в) других віросповідань – 92 чол. (57 хл.; 25 д.).

Таблиця 3

Кількість дітей, що навчаються в училищах станом на 1 січня 1909 р.

№ п/п	Назва училища	Кількість учнів	Скільки учнів на одного викладача	Скільки груп в училищі	Скільки учнів займаються в першу зміну
1	Київське	1025	45	22	716
2	Здолбунівське	835	42	19	532
3	Ковельське	441	37	11	441
4	Бендерське	443	40	10	276
5	Бірзульське	552	43	13	3987
6	Бобринське	342	38	8	300
7	Вапнярське	231	46	6	231
8	Голтянське	259	37	7	162
9	Жмеринське	638	38	15	365
10	Казатінське	732	46	16	367
11	Корсунське	214	31	7	139
12	Крижопільське	180	44	6	180
13	Одеське	366	37	9	214
14	Окницьке	291	49	6	233
15	Роздільненське	222	37	6	181
16	Ровнінське	180	36	5	180
17	Сарпенське	249	41	6	141
18	Смілянське	280	35	7	280
19	Фастівське	272	45	6	272
20	Христинівське	234	40	6	146
21	Балтське	46	46	3	46
22	Білецьке	38	38	3	38
23	Вінницьке	84	42	4	83
24	Волочиське	56	56	3	56
25	Киверецьке	58	58	3	58
26	Могилівське	55	55	3	55
27	Немшаєвське	35	35	3	35
28	Новоселицьке	45	46	3	45
29	Печанівське	53	27	3	53
30	Радзівілівське	61	31	4	61
31	Рибнінське	45	45	3	45
32	Слобідське	71	35	4	71
33	Троянівське	35	35	3	35
34	Унгенське	70	35	4	70
35	Флорештське	36	36	3	36
	Всього	8777	40 (в середньому)	238	6546

Джерело: Отчет о состоянии образовательных учреждений за 1908 год / Юго-Западная железная дорога. Киев : Тип. С. В. Кульженко, 1909. С.103; Просветительные учреждения на Юго-Западных железных дорогах [Электронная копия] : (1878–1903). Отдел 1. Киев : Изд. ред. «Вестника Юго-Зап. железных дорог» (Тип. Т-ва И. Н. Кушнерев и Ко), 1904. С. 31-33.

Середня вартість навчання за 1908 р. одного учня відповідно – 10 крб. 66 коп. за півроку. В двокласних училищах найнижча вартість – 8 крб. 95 к. (Сарни), найвища – 11 крб. 68 к. (Голта); в однокласних – 8 крб. 92 к. (Вінниця) та 19 крб. 83 к. (Бельці) (Образовательные учреждения, 1908: 37).

Середня вартість навчання за 1909 р. одного учня в училищі – 21 крб. 92 коп. (Образовательные учреждения, 1909: 11).

При 15 училищах діяли гуртожитки: Балтське, Бендерське, Бірзульське, Бобринське, Вапнярське, Голтянське, Жмеринське, Здолбунівське, Козятинське, Ковельське, Корсунське, Крижопільське, Окницьке, Троянівське та Христинівське.

Гуртожитки були складовою частиною залізничних училищ тому, що багато службовців не мали власного житла та вимушені були жити на маленьких станціях, перегонах.

Київське двокласне міське училище відкрито першим з всіх училищ на Південно-Західних залізницях (1876 р), є одним з більших за кількістю учнів. В перший рік було прийнято на навчання 60 дітей. У 1884 році в училищі вже навчалось 108 чоловік. Згідно 4 параграфу Статуту школи почали приймати на навчання й дівчат. Навчання здійснювалось безкоштовно. З 1899 року училище було переведено в ранг двокласного міського училища на правах повітового. У 1902-1903 роках тут навчалось 398 хлопчиків та 185 дівчат (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1903: 12).

На 1 січня 1909 р. в ньому навчалось 1025 учнів: 678 хлопчиків та 347 дівчат. В порівнянні з попереднім роком кількість учнів значно зменшилася на 32. В підготовчу групу було прийнято 153 дитини.

У 1902 році Управління залізниць звернулося до Попечителя Київського учбового округу з проханням відкрити при цьому училищі гуртожиток для дітей залізничних службовців, які не мають можливості оплатити приватні квартири (Ф. 707. Оп. 227. Спр. 32. Арк. 1-4).

Київське училище мало великий попит. Приймали виключно дітей залізничників. Дітям інших категорій населення вступ до Київського училища заборонений. У 1908 – 1909 н. р. через відсутність вакансій було відмовлено у прийомі 124 дітям, які мріяли вступити до підготовчої групи. Практично щороку відмовляють у прийомі до школи до 60% бажаючим навчатися.

Заняття в училищі ведуться в дві зміни через те, що не вистачає вільних класів. Проблематичною є вечірня зміна. Та й приміщення не пристосовані для нормального проведення занять: низькі стелі, погане освітлення.

Утримання училища обходиться на 1 січня 1909 р. в розмірі 23.256 крб. в рік. Витрати на одного

учня в рік сягають в середньому 22 крб. 09 коп. (Образовательные учреждения, 1909: 25).

На звітний 1909 рік училище поділене на чоловіче та жіноче, з підготовчими класами та паралельними відділеннями. Само училище розташовувалося в 4 приміщеннях, одне з яких можна назвати взірцевим, інші мало відповідали санітарним нормам.

Здолбунівське міське двокласне училище було відкрито 15 вересня 1877 року з ініціативи управління Києво-Брестської залізниці відповідно програми однокласних приходських училищ 4 розряду. В перший рік було прийнято на навчання 60 дітей: 42 хлопчики та 18 дівчат. На 1-е січня 1909 року їх кількість становила 835 учнів (528 хлопців, 307 дівчат). За кількістю учнів воно займало друге місце серед інших подібних навчальних закладів. Порівнюючи з 1908 роком кількість учнів збільшилася на 60 чоловік. До підготовчої групи було прийнято 190 чоловік. Збільшили кількість груп до 19. Відповідно був збільшений штат викладачів. Одна з викладачок отримувала заробітну плату з місцевого бюджету. Училище розташовувалося в двох приміщеннях (8 і 5 класів), які спеціально були побудовані. Загальна кількість класів 13, а груп 19. Тому діти навчаються у дві зміни: в першій – 13 груп (532 учнів), в другій (після обіду) – 6 груп (303 учня) (Просветительные учреждения, 1904: 32).

Про великий попит щодо вступу до цього училища відображається в таблиці 4.

Таблиця 4

Кількість учнів Здолбунівського училища (1878-1895 рр.)

Рік	Кількість учнів	хлопчики	дівчатка
1878	71	53	18
1879	87	63	24
1880	95	66	29
1881	98	62	36
1882	100	66	34
1883	100	65	35
1885	150	101	49
1886	163	108	55
1887	184	117	67
1888	243	150	93
1889	272	170	102
1890	281	190	91
1892	263	187	76
1893	268	187	81
1894	267	181	86
1895	273	189	84

Джерело: Просветительные учреждения на Юго-Западных железных дорогах [Электронная копия] : (1878-1903). Отдел 1. Киев : Изд. ред. «Вестника Юго-Зап. железных дорог» (Тип. Т-ва И. Н. Кушнерев и Ко), 1904. с. 10-13

У 1884 році відбулася велика подія для училища – переведення його з однокласного до двокласного типу. І як ми бачимо з таблиці бажаючих вступити до цього училища з кожним роком збільшується. Тому постало питання збільшити приміщення для класних кімнат, що й було виконано у 1886 році.

У 1895 році при училищі було організовано учнівський оркестр, в який записувалися всі охочі.

З 1897 р. по 1908 р. в училищі викладалися ще й додаткові предмети: майстерність переплетення, рукоділля, співи, гімнастика, бухгалтерія.

При училищі у 1899 році було відкрито гуртожиток, орендовані приміщення в жилу будинку, який підпорядкувався Управлінню Південно-Західних залізниць.

В училищі чимало учнів – католиків (77 чоловік). Тому викладання Закону Божого вів ксьондз. У 1908 році з додаткових предметів викладалися рукоділля, співи, німецька мова, гігієна.

Учнів, батьки яких живуть далеко від станції, забезпечили гуртожитком, оплата 550 крб. в рік (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1903: 10).

Двокласне міське училище на ст. **Ковель** в двох спеціально побудованих кам'яних будівлях. В двохповерховому будинку, яке складається з 10 кімнат, розміщується чоловіче училище, класи жіночого училища, для викладачів дві кімнати та для бібліотек. В одноповерховому приміщенні розташувався підготовчий клас жіночого училища. Класні кімнати - просторі, світлі. На жаль, не було актового залу, де могли проводити свій вільний час діти, проводити літературні вечори.

Станом на 1 січня 1909 р. в училищі навчалося 441 учнів (266 хлопчиків та 176 дівчат). У 1908 р. закінчило училище 27 чоловік, в підготовчу групу було прийнято 66 чоловік. 63 дітям було відмовлено у вступі в училище (Отчет о состоянии, 1909: 28).

Козятинське двокласне сільське училище було відкрито в 1878 році, хоча планувалося відкриття ще у 1876 р. (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1903: 10). Спочатку це було просто однокласне приходське училище, що розташовувалося в одному з приміщень залізничної станції. Будівля була двоповерхова: на першому поверсі жили викладачі, на другому – дві класні кімнати, бібліотека, кімната для вчителів. В першій було прийнято 63 учні: 35 хлопців та 28 дівчат. У 1888 році число бажаючих вчитися в училищі збільшилося до 93, хоча доводилося відмовляти у вступі багатьом бажаючим через брак приміщень. Лише у 1898 році, коли училище отримало чудове приміщення для навчання, хоча і його не виста-

чало, щоб навчати бажаючих. Тому заняття проводилися у дві зміни.

У 1902-1903 рр. в училищі навчалося 313 хлопців та 225 дівчат, які вивчали спеціальні предмети, а також гімнастику, співи, Закон Божий (Скляренко, 2015: 307).

Бендерське двокласне сільське училище. В ньому на 1 січня 1909 р. навчалося 443 (322 хлопця та 121 дівчина). В порівнянні з 1907 р. їх кількість збільшилася на 35 чоловік (Просветительные учреждения, 1904: 24).

Жмеринське двокласне сільське училище Станція «Жмеринка» розташована на відстані 3-4 верст від села «Велика» та «Мала Жмеринка. Для дітей нижчих верств службовців необхідно було відкрити таку школу. Перша приватна однокласна школа з'явилася в Жмеринці на початку 80-х років XIX ст. Утримувалася вона за рахунок оплати за навчання та субсидію, яку видавало товариство Південно-Західних залізниць у розмірі 600 крб.

30 серпня 1890 року товариство Південно-Західних залізниць відкрило Жмеринське двокласне училище на правах двокласного сільського. Для цього спеціально було побудовано кам'яний будинок з 3-а класними кімнатами, кімнатою для вчителів, з двома квартирами. На жаль, там не було місця для бібліотеки, та й кімнати були не зовсім зручними для навчання.

Якщо в перший рік відкриття до училища поступило 162 учня, то в 1895 році число учнів збільшилося до 321, що стало приводом запрошення ще одного вчителя.

У 1898 році при училищі були відкриті ремісничі класи столярно-токарного та переплетеної майстерності, а також була відкрита школа телеграфу.

В училищі був створений чудовий оркестр, щорічно пайщики місцевої залізничної лавки жертвують 400-600 крб., на музичні інструменти зібрали 1.800 крб.

До того ж, необхідно відзначити, що училище має чудову, прекрасну бібліотеку, забезпечена навчальними посібниками. Найбідніші діти отримують безкоштовно підручники. У 1902-1903 рр. у Жмеринському училищі навчалося 387 хлопців та 159 дівчат (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1903: 10).

Одеське двокласне сільське училище. Училище відкрили 5 березня 1893 року за ініціативи колишнього завідувача училищним відділом Південно-Західних залізниць А. Краузе. Це училище знаходилося на станції Одеса-Товарна, тобто, в районі, де проживали виключно працівники залізниці. На той час в самій Одесі було лише два училища, тому дітям залізничників було важко

вступити та навчатися в них. В першій рік було відкрито 2 групи чисельністю 98 учнів (83 хлопці та 15 дівчат) (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1903: 6).

У 1896 році кількість учнів збільшується до 290, тому довелося відкрити паралельне відділення та взяти на роботу ще одну вчительку. Класних приміщень не вистачало, тому учням доводилося навчатися в другу зміну, після обіду. Заняття закінчувалися о 17 годині, важко було як учням, так і вчителям.

Деякі учні користувалися гуртожитком технічного залізничного училища, та їх було не багато (22 з 290 учнів) (Просветительные учреждения, 1904: 24-25).

Голтянське двокласне сільське училище було відкрито у 1892 році на приватні кошти та утримувалося відповідно плати за навчання. Коли кількість учнів збільшилася до 25, управління доріг вирішило видавати субсидію в розмірі 450 крб. в рік.

У 1897 році це училище існувало як однокласне, та у 1898 році його переформували на двокласне сільське. За 1902-1903 н.р. в ньому навчалось 82 хлопців та 53 дівчинки (Отчет о состоянии, 1909: 41-42).

Волочиське однокласне народне училище почало працювати з 1893 року. Воно фінансувалося за кошти, які отримувало як плату за навчання та з добровільного пожертвування місцевих службовців. В училищі на початку його існування навчалися 31 юнак і 24 дівчини. В 1897 році Волочиське залізничне училище повністю утримувалося коштом залізниці в сумі 1210 руб. щорічно. У 1902-1903 рр. в ньому навчалось 16 хлопчиків та 19 дівчат. З 1905 року технічне училище понизилося у статусі і перетворилося на школу для дітей залізничників (Скляренко, 2015: 308)

Христинівське однокласне народне училище було засноване на станції «Христинівка» у 1896 році. Правління доріг надало йому невелику класну кімнату, а службовці погодились утримувати завласний кошт. У 1902-1903 рр. в ньому навчалось 16 хлопчиків та 39 дівчат (Просветительные учреждения, 1904: 27).

Бобринське двокласне сільське училище почало працювати та навчати дітей як початкове, фінансування якого взяло на себе правління Фастівської залізниці. У 1897 р. воно перейшло до відому Південно-Західних залізниць. З другої половини 1899 року це училище було переформоване як двокласне сільське.

У 1902-1903 рр. у ньому навчалось 168 хлопців та 97 дівчат.

Необхідно відзначити, що учні, які закінчують повний курс навчання, не завжди задоволені отриманими знаннями. Тому вони вступають до технічних залізничних училищ чи в інші навчальні заклади.

Вапнярське двокласне сільське училище було утворено в 1898 році виключно для дітей залізничників, фінансувалося коштами Південно-Західних залізниць як однокласне училище. У 1899 році було переведено в двокласне сільське училище з оплатою з кожної дитини 4 крб. (Ф. 707. Оп. 221. Спр. 97. Арк. 1-14).

Відповідно статистичних відомостей основний контингент учнів в училищах – це діти та рідні службовців залізниць. Лише при умові вільних вакансій з дозволу начальника залізниці до училищ приймають інших дітей.

На жаль, не всі діти службовців та робітників мають можливість навчатися в цих школах у зв'язку з переповненням контингентом. Ще в 1887 році були прийняті правила, за якими до училищ приймали в першу чергу дітей залізничників, які постраждали на службі.

Як ми бачимо з аналізу діяльності залізничних училищ та шкіл, що в програмі викладання основних предметів є й допоміжні, як-то: слюсарна, столярна справи, токарного ремесла, знання яких для випускників училища сприятиме вступу до технічного залізничного училища. Хлопці старших груп з великим задоволенням займаються опануванням різних видів ремесл. Та навчають ремісничим справам лише в 7 училищах: київському, бірзунському, бобринському, жмеринському, здолбунівському, старосельському, крижопільському (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1903: 6).

Для дівчат в училищах спеціально було введено предмети з шиття, рукоділля, вишивання, в'язання, що найбільш бути в нагоді для майбутнього їх сімейного життя. Тому в училищах спеціально запрошували викладати ці предмети досвідчених модисток. Дівчата з великим задоволенням навчаються. В кінці навчального року вироби, зробленими їхніми руками, продаються. Отже, вони вже мають свій власний заробіток.

Не менш важливу роль в училищах відіграють предмети, що пов'язані з естетичним вихованням: викладання музики та співів, чим з великим задоволенням займаються учні. В багатьох училищах організовані свої учнівські оркестри: козятинському, здолбунівському, жмеринському та інших (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1903: 5). В училищах діти займаються хоровим співом, отримуючи велике задоволення. Часто

учнівські хори виступають в найближчих церквах в святкові та недільні дні (Просветительные учреждения, 1904: 40).

У 1904 році Міністерством Народної Освіти прийнято рішення про відкриття при училищах для дітей залізничників недільних шкіл – «Уроки для дорослих» (Ф. 281. Оп. 1. Спр. 503. Арк. 63).

В усіх училищах є бібліотеки, які щорічно поповнюються новими книгами, що сприяють отриманню додаткових знань та розширенню кругозору учнів.

У 1906 р. були опубліковані „Правила о Комитетах и Местных Попечительствах для заведывания образовательными учреждениями на казенных железных дорогах", затверджені Міністром шляхів сполучення 13 січня 1906 р. на Південно-Західних залізницях. Завідуючим училищним відділенням був призначений Н. Аничків (Образовательные учреждения, 1908: 1-2).

Важливою мірою для підтримки батьків, чії діти навчаються в середніх учбових закладах, була видача восени допомоги службовцям у розмірі 780 крб. від Комітету (Отчет о состоянии, 1909: 6).

Необхідно відзначити, що на Південно-Західних залізницях функціонували наступні освітні та благодійні організації:

1. 35 училищ й 15 гуртожитків при них
2. Гуртожитки при технічних училищах: Київському, Одеському, Бендерському
3. Пансіон для дітей службовців, які навчаються в середніх учбових закладах м. Києва.
4. Приют для сиріт службовців в м. Києві та підготовча школа.
5. Організація взаємодопомоги нужденним дітям та родичам службовців на Південно-Західних залізницях
6. Клас вечірніх занять з робітниками при Київському залізничному училищі
7. Недільні читання в Києві, Одесі та інших великих станціях
8. Вечірні спеціальні курси для службовців при Управлінні
9. Технічна бібліотека для службовців при Управлінні
10. Спільна бібліотека для службовців при Управлінні
11. Бібліотеки на великих станціях.

Перераховані вище установи діяли самостійно (Отчет о состоянии, 1909: 9).

Також необхідно відзначити труднощі, які переслідують училища. Особливо незадовільні умови в училищах, які відкриті на наступних станціях:

1. Козятин. Училище розраховане на 300 чоловік, має 6 класних кімнат для занять. За звітний період в ньому навчається 732 чоловік, тому додатково було орендовано 2 приватних приміщення, 6 груп вимушені займатися після обіду.

2. Жмеринка. Училище має 9 класних кімнат, які розраховані на 400 чоловік, навчається 703, 6 груп вимушені займатися після обіду.

3. Корсунь. Училище має 3 класні кімнати. 4 групи вимушені займатися в приміщенні літньої ротонди, в глядацькій залі, на сцені, хоча училище фінансується за кошти Південно-Західних залізниць (Ф. 707. Оп. 226. Спр. 60. Арк. 1-14).

4. Сміла. Училище розташоване в приватному будинку (оплата 1100 крб.), навчальних кімнат 7, учнів в училищі – 302. Хоча бажаючих вступити до цього училища багато, керівництву доводилося відмовляти через відсутність навчальних приміщень (Образовательные учреждения, 1908: 22-23).

5. Одеса. Училище знаходиться в приміщенні гуртожитку технічного училища, в 5 класних кімнатах мають розміститися 9 груп, тому 4 групи займаються після обіду.

6. Голта. Училище розташоване в приміщенні технічного училища, є лише 4 кімнати, а груп – 6, тобто, 2 групи вимушені займатися після обіду. Необхідно побудувати нове приміщення училища.

7. Христинівка. Будинок, де розташоване училище, непридатне для занять дітей. В ньому навчається 231 дитина, є лише 4 класних кімнати, тому 2 вимушені навчатися після обіду. Також, не має можливості надати педагогам приміщення для проживання.

8. Роздільна. Училище має лише 4 класних кімнати, груп – 6, тобто, на 2 більше, одна група займається до обіду в коридорі, друга – після обіду.

Багато вихованців училищ мають бажання по закінченню продовжувати навчання надалі, та за браком статків не мають такої можливості, серед них чимало талановитих, розумних дітей.

Одночасно з технічними училищами та вищими учбовими закладами відкривалися спеціальні школи-училища для підготовки нижчого обслуговуючого персоналу залізниць. 12 серпня 1876 р. наказом управляючого Києво-Балтської залізниці прийнято рішення про відкриття шкіл для дітей нижчих службовців у Києві, Козятині. Навчання в цих школах проводилося безкоштовно, лише за книги учні платили по 25 коп. У Києві була відкрита школа на зразок двокласного міського училища. Якщо в 1884 р. у ній навчалася 108 учнів, то вже в 1902-1903 н. р. – 398 хлопців та дівчат, які здобували спеціальну початкову освіту. Такого ж типу школа відкрилася у Здолбунові, в якій за

1877-1890 – ті рр. кількість дітей збільшилося з 60 до 190 (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1903: 10).

В 1890 р. у Жмеринці, а в 1898 р у Фастові Товариство Південно-Західних залізниць відкрило двокласне залізничне училище. За програмою цих навчальних закладів учні вивчали Закон Божий, математику, літературу як у початковій школі. Подібні училища відкривалися на ст. Ківерці (1899), на ст. Корсунь (1898), на ст. Вапнярка Південно-Західних залізниць (Ф. 707. Оп. 226. Спр. 103. Арк. 2-5). Ці училища утворювалися спеціально для дітей службовців за кошти залізниці (Шаргун, 2015: 147).

До 1900 р. на Південно-Західних залізницях було відкрито 31 училище, де діставали освіту діти службовців. Малолітніх навчали основам грамоти, арифметики, а молодь готували до роботи на залізничному транспорті. Подібні училища засновувалися в Катеринославі, Полтаві, Кременчуці, Попасній та інших містах (Вестник Екатеринбургской железной дороги, 1914: 10).

До 1902 р. на Південно-Західних залізницях також практикувалися набори слухачів на вечірні курси без екзаменів. Протягом двох років слухачі вивчали історію, російську літературу, комерційну справу, географію, бухгалтерський облік на залізниці, залізничне право, математику, статистику, механіку та інші предмети, з яких по закінченню складали іспити (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1903: 14).

Для вкрай малозабезпечених вводився інститут піклувальництва. Діяльність піклувальника полягала, головним чином, у тому, щоб вносити плату за навчання і забезпечувати учнів безкоштовно навчальними посібниками. У навчальних майстернях вивчалися слюсарна, ковальська, токарська справи, прищеплювались навички ремонту паровозів і вагонів. Водночас пізнавалися основи теорії парових машин, освоювалось водіння локомотивом, уміння працювати на телеграфних апаратах Сименса, Морзе. Всьому цьому вчили ґрунтовно. До випускного класу кожний, хто навчався, був кваліфікованим майстром по своїй спеціальності, перевершував практика, якого він повинен був замінити на виробництві знанням теорії професії (Кривопішин, 2012: 151).

Одночасно машиністів та їх помічників готували при залізничних майстернях. Щоб стати паровозним машиністом або його помічником, робітники складали спеціальні іспити. Водночас, на залізницях утворювалися технічні бібліотеки, які надавали можливість робітникам слідувати за новими технічними досягненнями в заліз-

ничній справі. Користування такою бібліотекою для службовців залізниці було безкоштовним (Вестник Юго-Западных железных дорог, 1906, №25: 108).

Висновки. Підводячи підсумок, слід відзначити, що в кінці XIX ст. – на початку XX ст. була сформована значна кількість навчальних закладів (шкіл та училищ), вечірні курси, підготовка при залізничних майстернях, заняття в бібліотеках для дітей залізничників, які фінансово не спроможні були відправити їх в гімназії чи найняти приватних вчителів.

Тому створення системи професійно-технічної освіти в Російській імперії, зокрема, в Україні, та й при Південно-Західних залізницях наприкінці XIX – початку XX століття, стало результатом проведення комплексу науково обґрунтованих, організаційно зважених заходів з боку державних та громадських організацій та з використанням приватної ініціативи на місцях (зацікавленість керівництва приватних залізниць).

Починаючи з 70-х років XIX ст. почали відкривати перші технічні училища за ініціативи правління залізниць.

Одночасно з технічними училищами та вищими учбовими закладами (Київський політехнічний інститут) відкривалися спеціальні школи-училища для підготовки нижчого обслуговуючого персоналу залізниць.

Аналізуючи статистичні дані, приходимо до висновку, що чимало дітей не могли отримати навіть середню освіту в зв'язку з невеликою кількістю шкіл в містах та поселеннях, на залізничних станціях, а також найняти приватного вчителя. Це могли собі дозволити лише старші службовці, які отримували більшу зарплатню та наймали вчителя для своїх дітей. Тому на багатьох станціях намагалися створити невеликі школи за рахунок коштів самих службовців та робітників. На початку 70-х років XIX ст. на станції Здолбунове Києво-Брестської залізниці відкрили приватну школу для навчання дітей нижчих службовців, в якій навчалися не лише діти цієї станції.

В середині 70-х років було прийнято рішення про відкриття таких шкіл в Києві, Козятині, Жмеринці. В Правилах щодо створення таких шкіл вказувалося, що навчання має бути безкоштовним. Відповідно програми навчання вивчали Закон Божий, російську мову, арифметику, російську історію, географію, мистецтво, спів, гімнастику.

Аналізуючи програми навчання, ми виявляємо, що крім основних предметів в школах та училищах викладали й допоміжні: для хлопців – слюсарну, столярну справи, токарне ремесло, знання

яких сприяло подальшому вступу до технічного залізничного училища; для дівчат введено предмети з шиття, рукоділля, вишивання, в'язання, що найбільш може бути в нагоді для майбутнього їх сімейного життя.

Важливу роль в училищах відіграють предмети, що пов'язані з естетичним вихованням: музика, співи.

Необхідно відзначити, що на Південно-Західних залізницях функціонували наступні освітні та благодійні організації: 35 училищ й 15 гуртожитків при них; пансіон для дітей службовців, які навчаються в середніх учбових закладах м. Києва; приют для сиріт службовців в м. Києві та підготовча школа; організація взаємодопомоги нужденним дітям та родичам службовців на Південно-Західних залізницях; клас вечірніх занять з робітниками при Київському залізничному училищі; недільні читання в Києві, Одесі та інших великих станціях; вечірні спеціальні курси для службовців при Управлінні; технічна бібліотека для службовців при Управлінні; бібліотеки на великих станціях.

В усіх училищах є бібліотеки, які щорічно поповнюються новими книгами, що сприяють отриманню додаткових знань та розширенню кругозору учнів.

Необхідно відмітити, що в усі училища приймали виключно дітей залізничників. Практично щороку відмовляли у прийомі до школи до 60% бажаним навчатися.

Також необхідно відзначити незадовільні умови в училищах: приміщення не пристосовані для нормального проведення занять: низькі стелі, погане освітлення; заняття проводилися у дві зміни.

Гуртожитки були складовою частиною залізничних училищ тому, що багато службовців не мали власного житла та вимушені були жити на маленьких станціях, перегонах.

Та в цілому необхідно відзначити високий рівень професіоналізму кадрів на українських залізницях.

Історіографічний огляд проблеми становлення та розвитку середньої технічної освіти на Україні наприкінці XIX – початку XX ст. свідчить проте, що досліджувана тема була лише частково відображена у педагогічних та історичних дослідженнях.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андреев, П. Н. Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным казенным железным дорогам / сост. П. Н. Андреевым. Киев: Тип. С. В. Кульженко, 1898. 54, XII, 594 с.
2. Военно-статистическое обозрение Российской империи / изд. по Высочайшему повелению при 1-м отд-нии Департамента Генер. Штаба. Санкт-Петербург : В тип. Департамента Генер. Штаба, 1848 - 1858. Т. 10, ч. 2 : Подольская губерния / [сост. кап. Тверитинов]. 1849. 159 с.
3. Просветительные учреждения на Юго-Западных железных дорогах [Электронная копия] : (1878–1903). Отдел 1. Киев : Изд. ред. «Вестника Юго-Зап. железных дорог» (Тип. Т-ва И. Н. Кушнерев и Ко), 1904. 51 с.
4. Образовательные учреждения на Юго-Западных железных дорогах [Электронная копия] : (1903–1907 гг. и 1907/8 уч. год). Киев : Тип. С. В. Кульженко, 1908. 43 с.
5. Отчет о состоянии образовательных учреждений за 1908 год / Юго-Западные железные дороги. Киев : Тип. С. В. Кульженко, 1909. 134 с.
6. Вестник Юго-Западных железных дорог. 1903. № 40. 105 с.
7. Вестник Юго-Западных железных дорог. 1903. № 27. 100 с.
8. Гульдман В. Обзор Подольской губернии за 1891 год: Приложение ко Всеподданейшему отчету Подольского губернатора. Каменец-Подольск : Под. губ. стат. комитет. 1892. 155 с.
9. Нестеренко О.О. Розвиток капіталістичної промисловості і формування пролетаріату на Україні. К., Держполітвидав УРСР. 1952. 180 с.
10. Степанович Е.П. Высшая специальная школа на Украине (конец XIX – начало XX в.). К., 1991. 99 с.
11. Кізченко В. Культурно-освітній рівень робітничого класу напередодні революції 1905-1907рр. К., 1972. 190 с.
12. Богатчук С. Повернення залізничної мережі під державний контроль в другій половині XIX ст. *Гілея. Науковий вісник. Збірник наукових праць*. 2016. Вип. №113. С.23-26.
13. Богатчук С. Формування технічних кадрів для залізниць України (кінець XIX – початок XX ст.) *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського*. Серія : Історія. 2009. Вип. 15. С. 42-46.
14. Кривошшин О. М. Розвиток залізничного транспорту і підготовка кадрів середньої ланки в другій половині XIX ст. *Проблеми історії України XIX - початку XX ст.* 2012. Вип. 20. С. 142-152.
15. Скляренко І. Ю. Становлення і розвиток технічних училищ відомства шляхів сполучення в Україні в другій половині XIX – на початку XX століття *Наукові записки Бердянського державного педагогічного університету. Сер. : Педагогічні науки*. 2015. Вип. 3. С. 305-311
16. Гончар М. Нижча професійна освіта на Півдні України у другій половині XIX – початку XX ст.: методичні рекомендації /М. Гончар. Херсон: «Херсонська академія неперервної освіти», 2015. 86 с.
17. Шаргун Т. Становлення професійної підготовки фахівців залізничного профілю в Україні (друга половина XIX століття). *Молодий вчений*. № 2 (17). 2015. С. 144-150.
18. Центральний державний історичний архів України. Ф. 442. Оп. 534. Спр. 180. Арк. 5-45.

19. Центральный державный исторический архив Украины. Ф. 707. Оп. 221. Спр. 97. Арк. 1-14.
20. Центральный державный исторический архив Украины. Ф. 707. Оп. 226. Спр. 103. Арк. 2-5.
21. Центральный державный исторический архив Украины. Ф. 442. Оп. 566. Спр. 49. Арк. 17.
22. Центральный державный исторический архив Украины. Ф. 281. Оп. 1. Спр. 503. Арк. 63.
23. Центральный державный исторический архив Украины. Ф. 707. Оп. 227. Спр. 32. Арк. 1-4.
24. Вестник Екатеринбургской железной дороги. 1914. № 341. С. 10.
25. Вестник Юго-Западных железных дорог. 1906. № 25. С. 108.

REFERENCES

1. Andreev, P. N. *Illyustrirovannyiy putevoditel po Yugo-Zapadnyim kazennym zheleznyim dorogam* [An Illustrated Guide to the Southwestern State Railways]. / sost. P. N. Andreevim. Kiev: Tip. S. V. Kulzhenko, 1898, 54, XII, 594 p. [in Russian].
2. *Voenno-statisticheskoe obozrenie Rossiyskoy imperii* [Military Statistical Review of the Russian Empire]/ izd. po Vyisochayshemu poveleniyu pri 1-m otd-nii Departamenta Gener. Shtaba. Sankt-Peterburg : V tip. Departamenta Gener. Shtaba, 1848 - 1858. T. 10, ch. 2 : Podolskaya guberniya / [sost. kap. Tveritinov]. 1849, 159 p. [in Russian].
3. *Prosvetitelnye uchrezhdeniya na Yugo-Zapadnykh zheleznykh dorogah* [Educational institutions on the Southwestern Railways] [Elektronnaya kopiya] : (1878–1903). Otdel 1. Kiev : Izd. red. «Vestnika Yugo-Zap. zheleznykh dorog» (Tip. T-va I. N. Kushnerev i Ko), 1904, 51 p. [in Russian].
4. *Obrazovatelnye uchrezhdeniya na Yugo-Zapadnykh zheleznykh dorogah* [Educational institutions on the South Western Railways]. [Elektronnaya kopiya] : (1903–1907 gg. i 1907/8 uch. god). Kiev : Tip. S. V. Kulzhenko, 1908, 43 p. [in Russian].
5. *Otchet o sostoyanii obrazovatelnykh uchrezhdeniy za 1908 god* [Report on the state of educational institutions for 1908] / Yugo-Zapadnyia zheleznyia dorogi. Kiev : Tip. S. V. Kulzhenko, 1909, 134 p. [in Russian].
6. *Vestnik Yugo-Zapadnykh zheleznykh dorog* [Bulletin of the Southwestern Railways], 1903, Nr 40. 105 p. [in Russian].
7. *Vestnik Yugo-Zapadnykh zheleznykh dorog* [Bulletin of the Southwestern Railways], 1903, Nr 27. 100 p. [in Russian].
8. *Gul'dman V. Obzor Podolskoy gubernii za 1891 god: Prilozhenie ko Vsepoddaneysheму otchetu Podolskogo gubernatora.* [Overview of the Podolsk province for 1891: Appendix to the Most Submissive Report of the Podolsk Governor.]. *Kamnets-Podolsk : Pod. gub. stat. komitet, 1892, 155 p.* [in Russian].
9. *Nesterenko O.O. Rozvytok kapitalistychnoi promyslovosti i formuvannia proletariatu na Ukraini.* [The development of capitalist industry and the formation of the proletariat in Ukraine]. K., Derzhpolityvdav URSS. 1952. 180 p. [in Ukrainian].
10. *Stepanovich E.P. Vysshaya spetsialnaya shkola na Ukraine (konets HHH – nachalo XX v.).* [Higher special school in Ukraine (end of the 19th - beginning of the 20th century)]. K., 1991, 99 p. [in Ukrainian].
11. *Kizchenko V. Kulturno-osvitnii riven robotnychoho klasu naperedodni revoliutsii 1905-1907rr.* [Cultural and educational level of the working class on the eve of the revolution of 1905-1907]. K., 1972, 190 p. [in Ukrainian].
12. *Bohatchuk S. Povernennia zaliznychnoi merezhi pid derzhavnyi kontrol v druii polovyni KhIKh st.* [The return of the railway network to state control in the second half of the 19th century]. *Hileia. Naukovyi visnyk. Zbirnyk naukovykh prats, 2016, Vyp. 113, pp.23-26.* [in Ukrainian].
13. *Bohatchuk S. Formuvannia tekhnichnykh kadriiv dlia zaliznyts Ukrainy (kinets KhIKh – pochatok KhKh st.)* [Formation of technical personnel for railways of Ukraine (end of the 19th - beginning of the 20th century)]. *Naukovi zapysky Vinnytskoho derzhavnoho pedahohichnoho universytetu imeni Mykhaila Kotsiubynskoho. Seriiia : Istoriia, 2009, Vyp. 15, pp. 42-46.* [in Ukrainian].
14. *Kryvopishyn O. M. Rozvytok zaliznychnoho transportu i pidhotovka kadriiv serednoi lanky v druii polovyni KhIKh st.* [Development of railway transport and training of middle-level personnel in the second half of the 19th century.]. *Problemy istorii Ukrainy XIX - pochatok XX st., 2012, Vyp. 20, pp. 142-152.* [in Ukrainian].
15. *Skliarenko I. Yu. Stanovlennia i rozvytok tekhnichnykh uchylshch vidomstva shliakhiv spoluchennia v Ukraini v druii polovyni KhIKh – na pochatku KhKh stolittia* [The formation and development of technical schools of the Ministry of Communications in Ukraine in the second half of the 19th - at the beginning of the 20th century]. *Naukovi zapysky Berdianskoho derzhavnoho pedahohichnoho universytetu. Ser. : Pedahohichni nauky, 2015, Vyp. 3, pp. 305-311* [in Ukrainian].
16. *Honchar M. Nyzhcha profesiina osvita na Pivdni Ukrainy u druii polovyni KhIKh – pochatku KhKh st.: metodychni rekomendatsii* [Lower vocational education in the South of Ukraine in the second half of the 19th and early 20th centuries: methodological recommendations]. /M. Honchar. *Kherson: «Khersonska akademiia neperervnoi osvity», 2015, 86 p.* [in Ukrainian].
17. *Sharhun T. Stanovlennia profesiinoi pidhotovky fakhivtsiv zaliznychnoho profilu v Ukraini (druii polovyna KhIKh stolittia).* [Formation of professional training of railway professionals in Ukraine (second half of the 19th century)]. *Molodyi vchenyi, Nr 2 (17), 2015, pp. 144-150.* [in Ukrainian].
18. *Tsentrалnyi derzhavnyi istorychnyi arkhiv Ukrainy.* [Central State Historical Archive of Ukraine]. F. 442. Op. 534. Spr. 180. Ark. 5-45.
19. *Tsentrалnyi derzhavnyi istorychnyi arkhiv Ukrainy.* [Central State Historical Archive of Ukraine]. F. 707. Op. 221. Spr. 97. Ark. 1-14.
20. *Tsentrалnyi derzhavnyi istorychnyi arkhiv Ukrainy.* [Central State Historical Archive of Ukraine]. F. 707. Op. 226. Spr. 103. Ark. 2-5.
21. *Tsentrалnyi derzhavnyi istorychnyi arkhiv Ukrainy.* [Central State Historical Archive of Ukraine]. F. 442. Op. 566. Spr. 49. Ark. 17.
22. *Tsentrалnyi derzhavnyi istorychnyi arkhiv Ukrainy.* [Central State Historical Archive of Ukraine]. F. 281. Op. 1. Spr. 503. Ark. 63.
23. *Tsentrалnyi derzhavnyi istorychnyi arkhiv Ukrainy.* [Central State Historical Archive of Ukraine]. F. 707. Op. 227. Spr. 32. Ark. 1-4.
24. *Vestnik Ekaterininskoy zheleznoy dorogi* [Bulletin of the Catherine's railway], 1914, Nr 341, p. 10.
25. *Vestnik Yugo-Zapadnykh zheleznykh dorog* [Bulletin of the Southwestern Railways], 1906, Nr 25, p. 108.