

9. Tambovtseva, T. (1967). Nekotoryye usloviya formirovaniya u starshikh shkol'nikov materialisticheskogo mirovozzreniya [Some conditions for the formation of senior pupils' materialistic worldview]. *Sovetskaja pedagogika*, 2, 34–45 [in Russian].

Kuzmenko V. V.,
 orcid.org/0000-0002-5424-8234

DEVELOPMENT OF DIALECTIC-MATERIALIST WORLDVIEW STUDENTS DURING RESEARCH WORK (60'S – 80'S OF THE XX CENTURY)

The article highlights the development of the worldview of students in the 60's – 80's of the XX century, during the research work at the training and research site. It is emphasized that the formation of worldview depends on age and individual characteristics in the developing personality.

It is noted that the development of scientific worldview requires conscious assimilation of knowledge, which is achieved by active thought processes, combined with independence and cognitive activity of the individual. The effectiveness of the process of forming a worldview is the active interaction of the student with the world around him, with a variety of activities. The formation of worldview depends on the nature of the relationship of the subject with practical activities.

Worldview skills are characterized, in the presence of which it can be argued that the development of the foundations of dialectical-materialist worldview.

It was found that the challenges of society in the 60's – 80's contributed to improving the scientific and theoretical level of education. Methodical developments are created, such as cognitive tasks of theoretical and practical content, independent creative works using a problem-based approach, which required students to research.

It is noted that for the formation of worldview it is important not only to deepen theoretical knowledge, but also to conduct systematic research. At the same time, introducing research work in practice, we observe the formation of students' work skills and abilities to perform a particular job in the educational and research area.

It is concluded that the development of students' dialectical-materialist worldview took place in a complex combination of knowledge acquired in the lesson, which in turn became the basis for the formation of skills and abilities in the school teaching and research area.

Key words: dialectical-materialist worldview, polytechnic education, research work, research skills, educational-research area, cognitive activity, lesson.

Дата надходження статті: 17.01.2020 р.

Рецензент: доктор педагогічних наук, доцент Рябуха І. М.

УДК 377:656.6(09)“19/20”(043.3)

DOI <https://doi.org/10.37915/pa.vi45.82>

Ляшкевич А. І.,
 orcid.org/0000-0002-0802-6489

ФОРМУВАННЯ РАДЯНСЬКОЇ СИСТЕМИ МОРСЬКОЇ ОСВІТИ (1922–1941)

У статті описано формування системи морської освіти за часів радянської влади. Використовуючи матеріали опрацьованих історичних та архівних джерел, проаналізовано організацію освітнього процесу Херсонського робітничого технікуму водного транспорту (пізніше Херсонського морського технікуму). Для більш глибокого розуміння теми статті створено історичну довідку про події того періоду, де зазначено що в 1922 році Рада Праці та Оборони створила в системі Наркомату шляхів сполучення державні пароплавства, серед яких було й Чорноморсько-Азовське, а загальне керівництво їх діяльністю здійснювало Центральне правління Держторгфлоту. У 1924 р. було створено єдину торгово-транспортну

організацію, яка об'єднала транспортні судна, що належали різним наркоматам, відомствам та акціонерним товариствам, у тому числі з іноземним капіталом. Тоді й було започатковано основи централізованого управління морським транспортом як єдиною галуззю народного господарства, до інфраструктури якої увійшли не лише судна, порти та судноремонтні заводи, а й навчальні заклади.

Для більш повного розуміння формування морської освіти в означений період охарактеризовано етапи її розвитку, підходи до підготовки морських спеціалістів різного профілю для забезпечення економічних потреб країни, з урахуванням особливостей географічного розташування південного регіону. Звертається увага на структурі навчальних планів із зазначенням блоків та дисциплін, що були обов'язковими для вивчення. Цими питаннями займалася Рада Дніпровських навчальних закладів, до якої увійшли представники Херсонського технікуму, Олешківської та Голопристанської морехідних шкіл.

У дослідженні подаються біографічні відомості випускників технікуму радянського періоду, серед яких також були судноводії та судномеханіки рибпромислового флоту. Тому в статті стверджується, що розвиток системи морської освіти в той час здійснювався в горизонтальній площині.

Ключові слова: морська освіта, навчальні заклади, морські спеціалісти, технікум, умови навчання, випускники, освіта, дисципліни, морський транспорт.

Постановка проблеми. Основним напрямом даного дослідження є питання формування радянської системи морської освіти в період із 1922 по 1941 роки, що особливо простежується в південному регіоні.

Одним із важливих історичних етапів формування і розвитку морської освіти став радянський період. З історичних та архівних джерел відомо, що в 1922 р. Україна ввійшла до створеного Радянського Союзу. У цьому ж році Одеська та Миколаївська (Херсонська в минулому) губернії об'єдналися в Одеську. У 1923 р. Одеську губернію було поділено на округи, один з яких – Херсонський. У цьому ж році було створено Херсонський окружний відділ освіти, якому підпорядковувалися і навчальні заклади з професійним нахилом. У 1923 р. до Херсонського порту вперше після громадянської війни прийшло з Італії судно «Джорджия». У 1926 р. на лівому березі річки Кошова було обладнано верфі ім. Комінтерна, де ремонтували кораблі парового та непарового флоту. У 1930 р. Український Чорноморський рибний трест розпочав будівництво верфі для риболовного флоту, на якій лише за 1931–1932 рр. було побудовано 200 різних суден. У Голій Пристані, серед решти інших, у 1930 р. було створено риболовецьку артіль «Хвиля революції».

Аналіз досліджень. Сьогодні актуальним залишається питання про становлення і розвиток морської освіти, про які йдеться у працях окремих науковців, зокрема Афанасьева-Чужбинського А. [1], Барбашева М. [2], Веселага Ф. [6], Руммеля Ю. [12] тощо. Окремі історичні відомості, пов'язані з формуванням радянської системи морської освіти можна зустріти у працях Верещагіна О. [5], Дружиніної О. [7], діяльність окремих освітніх закладів досліджували Орлова З. [10], Скрицький Н. [14], Ходаковський В. [15], а також представлено в інших матеріалах з історії російського флоту [4; 11]. Досить вагомими для нашого дослідження виявилися архівні матеріали про відкриття і діяльність морських закладів освіти, зосереджені у фондах 472 (спр. 2) [8] і 697 (спр. 185) Державного архіву Херсонської області [9].

Метою статті є висвітлення періоду формування радянської системи морської освіти в 1922–1941 роках та характеристика процесу розвитку Херсонського робітничого технікуму водного транспорту як закладу, у діяльності якого реалізовувався цілісний підхід до підготовки морських спеціалістів різного профілю, що дало підстави стверджувати про здійснення освітнього процесу в горизонтальній площині.

Виклад основного матеріалу. Для нашого дослідження необхідним було створення історичної довідки означених років стосовно морської освіти. Так, у червні

1922 р. Рада Праці та Оборони створила в системі Наркомату шляхів сполучення державні пароплавства, серед яких було й Чорноморсько-Азовське; загальне керівництво їх діяльністю здійснювало Центральне правління Держторгфлоту. У липні 1924 р. було створено єдину торгово-транспортну організацію – акціонерне товариство «Советский торговый флот», яке об'єднало транспортні судна, що належали різним наркоматам, відомствам та акціонерним товариствам, у тому числі з іноземним капіталом. Цей документ започатковував основи централізованого управління морським транспортом як єдиною галуззю народного господарства, до інфраструктури якої увійшли не лише судна, порти та судноремонтні заводи, а й навчальні заклади.

У листопаді 1922 р. з'явився державний документ про народну освіту в Україні «Кодекс законів про народну освіту в УРСР», який був основним упродовж перших тридцяти років радянської влади [4].

До середини 1920-х років склалася така вертикаль освіти: початкова школа (4 роки навчання), семирічна школа (загальноосвітня) або фабрично-заводська семирічка, школа 2-го ступеня (дев'ятирічка), школи фабрично-заводського учнівства з орієнтацією на обрану професію та робочі факультети, по закінченню яких молоді люди в переважній більшості вступали до вищів. До 1930 р. виокремилися такі основні типи вищих навчальних закладів: університети, політехнічні інститути, галузеві ВНЗ (у роки першої п'ятирічки існували промислові академії). Для вирішення фінансових ускладнень в організації системи освіти радянський уряд у 1923 р. увів оплату за навчання в усіх закладах (зберігалася до 1927 р.). У 1926 р. було затверджено «Положення про професійно-технічні школи», у 1930 р. вийшла Постанова ЦВК та СНК СРСР «О реорганизации вузов, техникумов и рабфаков», у 1931 р. – Постанова СНК СРСР про підготовку викладачів для технікумів. Підготовку кадрів для морського флоту здійснювали галузеві навчальні заклади: один ВНЗ в Одесі та мережа морських технікумів. У 1933 р. було знижено статус технікумів до рівня середніх спеціальних навчальних закладів.

У 1929 р. уряд СРСР розробив програму будівництва флоту. У 1931 р. було створено народний комітет водного транспорту – орган державного управління морським і річковим флотом, при якому відкрито Центральний заочний політехнічний інститут водного транспорту з кількома філіями, одна з яких було розташована в Одесі. У 1934 р. було створено Центральне управління морського флоту, організовано вісім морських пароплавств. У 1936 р. розпочалася громадянська війна в Іспанії і практично весь морський транспорт Чорноморського пароплавства було переведено на каботаж. До цього часу Чорноморсько-Азовський басейн посідав перше місце за обсягами пасажирських перевезень (правда, специфіку роботи складала сезонність). У 1939 р. морський транспорт вперше став автономним і самостійним – було створено народні комісаріати морського і річкового флотів [3].

Зупинимося більш детально на формуванні радянської системи морської освіти в південному регіоні. Так, у серпні 1922 р. розпочався прийом учнів до Херсонського робітничого технікуму водного транспорту. Навчальний рік мав складатися з двох семестрів і навчального плавання. Навчальний план містив два блоки – загальноосвітній, до якого входили арифметика, алгебра, геометрія, пласка тригонометрія, теоретична механіка, матеріалознавство з основами хімії, фізика, історія культури, соціологія, географія, природознавство, російська та англійська мови, графічна грамота та спеціальний, який включав навігацію, лоцію, морехідну астрономію, морську практику, пароплавну механіку, метеорологію, океанографію, будову і теорію корабля, двигуни внутрішнього згоряння, суднову електротехніку, суднову і вантажну звітність, морську океанологію та географію, товарознавство, професійну гігієну [8]. Згодом, за наказом державних керівних органів, до навчального плану приєдналася політграмота.

Для технікуму було затверджено штат на 26 одиниць, серед яких було передбачено посади: начальника та його помічника, діловода, доглядача будівлі, рахівника, лікаря, лаборанта навчальних кабінетів, бібліотекаря, секретаря педради, а також 14 викладачів і 3 технічних працівника. Для колегіального управління закладом було створено Раду технікуму, до складу якої увійшли всі викладачі, представники від Райкомводу, повітового виконкому, профобру та учнівського колективу.

У жовтні 1922 р. було створено Рада Дніпровських навчальних закладів, до якої увійшли представники Херсонського технікуму, Олешківської та Голопристанської морехідних шкіл. Рада підготувала доповідну записку центральним органам, в якій було описано проблеми організації діяльності названих навчальних закладів. Після цього було змінено підпорядкування закладів, проте морехідні школи від закриття це не спасло.

В архівах збереглася доповідна записка контролюючого стан морехідних шкіл: «В течение 2-х дней я посетил Голопристанскую и Алешковскую Профморшколы. Занятия в Голой Пристані не проводили по случаю резки учащимися камыша для нужд школы. Из классного журнала выяснился следующий состав учащихся: в I классе – 18, II – 8, III – 5, всего 31, из них членов Водтрана 23, в I классе – 10, II – 8, III – 5, все они – местные жители из пролетарских семей. Программа занятий по специальности и общим предметам будет закончена в марте и не позже середины апреля можно будет начинать выпуск как штурманов дальнего, так и малого плавания, всего к выпуску готовится на дальнейшее плавание 5 и малое 8, в прошедший год Голопристанская школа выпустила 10 штурманов дальнего и 11 малого плавания, которые в настоящее время по сведениям мореходки состоят на службе по своей специальности в Севастопольском порту, Батуме, Одессе. Из преподавательского персонала основные предметы преподают 4 лица: Тер-Джанянц, Даль, Стецкевич и Бутенко, доктор Казанский преподает гигиену и имеет в неделю всего 3 урока, посему его можно считать мало причастным к жизни школы. Кроме преподавателей к основным работникам следует отнести и технического сотрудника, которым является служитель, он же истопник и курьер» [8]. У 1923 році заклад востаннє випустив у світ своїх вихованців. Тоді ж надійшов циркуляр, у якому значилося: «Чтоб разгрузить себя от непосильных расходов по содержанию 3-х мортехникумов, Линводпросовет своим постановлением от 21 июня решил свернуть Алешковский и Голопристанский мортехникумы, оставив в Херсоне Рабтехникум с 2-мя отделениями судоводительским и механическим...» [10]. У 1924 р. морехідні школи в Голій Пристані та Олешках були закриті. Після закриття Олешківської та Голопристанської морехідних шкіл, до Херсонського технікуму перейшли працювати викладачами колишні начальники – Айрапет Іванович Тер-Дженянц та Іван Іванович Ергард, який згодом очолив Херсонський технікум (1926–1932 роки).

Перший випуск технікуму в 1923 р. нараховував 32 особи: 5 штурманів далекого і 27 малого плавання. Випускники склали екзамен з трьох предметів: астрономії, навігації, девіації компасів і намагалися влаштуватися на роботу до Державного Чорноморсько-Азовського пароплавства. У 1924–1925 навчальному році в Херсонському технікумі навчалось 80 осіб, а на утримання закладу витрачалось 14400 крб. на рік; уже в наступному навчальному році кількість учнів збільшилася до 113 осіб – 88 на відділенні судоводіїв (підготовка штурманів далекого плавання) та 25 – на відкритому минулого року судно-механічному (підготовка судномеханіків II-го розряду для каботажного плавання). Навчання було лише теоретичним, загальна літня практика не проводилася. Ситуація змінилася в 1926 р., коли над закладом шефство взяв Херсонський торгівельний порт. Саме в цьому році 15 випускників технікуму було направлено на вітрильник «Товариш» для здійснення першого закордонного рейсу навчального судна до Аргентини.

З 1926 р. для матросів, кочегарів та суднових машиністів було відкрито короткострокові курси підвищення кваліфікації осіб робітничих морських професій, з 1927 р. розпочато підготовку судномеханіків III-го розряду для далекого плавання. Це призвело до зростання кількості учнів: у 1926 р. – до 148 осіб, у 1927 р. – до 158, у 1928 р. – до 209, у 1929 р. – до 211 [9].

Згідно з новим радянським законодавством із 1925 р. всі посади на водному транспорті мали посідати спеціалісти відповідно до кваліфікації, зазначеної у дипломі. Через це виникло питання про зміну назви Херсонського робітничого морського технікуму; цього вимагали й перетворення, що відбулися в діапазоні підготовки морських спеціалістів останніх трьох років. З 1929 р. Херсонський морський технікум перестав бути робітничим, що зняло всі непорозуміння, а заодно й квоту – 85 % учнів робітничого походження.

З 1929–1930 н. р. технікум перейшов на нову форму навчання: двома потоками в літній та зимовий періоди. Потоки почергово знаходилися на морській практиці, після чого приступали до теоретичних занять. Це призвело до збільшення обсягу учнів та зменшення вдвічі терміну навчання. На початку 1930-х років відбулося збільшення площі навчального закладу за рахунок спорудження гуртожитку (чотирьохповерхової будівлі, першої в Херсоні) та відкриття їдальні. З 1930 р. відбулося розширення і навчального плану – додалося вивчення військової справи та заняття з авіаційно-хімічної оборони; ще одна новина цього року – вступ 12 дівчат на відділення судноводіїв (з них закінчило лише 2 особи).

Зауважимо, що про особливості й буденності навчального процесу Херсонського морського технікуму у 1930-ті роки відомостей обмаль, знайдено лише прізвища його очільників: 1932–1935 рр. – Бієвченко О. І., 1935–1941 рр. – Таратунін С. А. (парторг – Пастух Георгій Омелянович). За фотографіями того часу можна встановити надпис напроти вхідної двері до училища – золотими буквами «Херсонское морское заведение. Основано в 1834 году». Знайдено відомості про конкурсну ситуацію – 10 осіб на місце та перелік вступних іспитів у 1940 році: рідна мова, математика, географія, історія та Конституція СРСР. Відомо, що в той рік держава формою не забезпечувала – курсанти самі мали її придбати або пошити. Із спогадів випускників дізнаємося, що влітку цього року для курсантів проводили військові ігри, спортивні змагання, походи на шлюпках, практику на барку «Товариш» – два сезони по три місяці кожний. Така сама практика планувалася й влітку-восени 1941 року.

В архівах знайдено окремі відомості про функціонування в Херсоні школи учнівства на водному транспорті, відкриття якої відбулося 17 січня 1923 року. До першого класу було прийнято 46 осіб, до другого – 8. Це були учні, які працювали на виробництві, у майстернях державного пароплавства та управління порту. У 1924 році прийняли 30 осіб до класу юнг та 33 особи до класу судномеханічної спеціальності. У школі здійснювалася підготовка учнів за спеціальностями суднових машиністів та корпусників-котельників. У 1926 р. школу учнівства перейменовано в школу фабрично-заводського навчання.

Розвиток економіки країни, з урахуванням особливостей географічного розташування південного регіону, потребував підготовки морських спеціалістів для вилову риби. З метою підготовки таких фахівців у 1932 р. в Києві було відкрито морський рибпромисловий технікум, який у цьому ж році було переведено до Херсона. Першим директором технікуму був *Василь Архипович Мовчан*, якого в 1933 році змінив *Михайло Іванович Золотаров*. Перед Вітчизняною війною в 1941 р. технікум очолив *Вадим Георгійович Синіцин* [1, с. 234].

Серед переліку спеціальностей у технікумі також записано судноводії та судномеханіки рибпромислового флоту, а отже – можна стверджувати про розвиток системи морської освіти в горизонтальній площині. Поміж його випускників багато

капітанів риболовних суден, які вправно виконували свої професійні обов'язки, як і решта інших:

Моргун Никифор Григорович, випускник 1923 р. Народився в Херсоні. У 1919 р. вступив до Херсонського училища далекого плавання, у 1923 р. закінчив вже робітничий технікум водного транспорту. Один із 15-ти курсантів, які брали участь у плаванні вітрильника «Товариш» до Аргентини. До 1933 р. працював штурманом на Чорному морі, у 1936 р. закінчив курси підводників і до початку війни був командиром підводного човна та гідрографічних суден. З 1945 р. – начальник відділу Чорноморського флоту в Болгарії; у період 1946–1954 рр. – старший викладач морської практики військового училища ім. Нахімова міста Севастополь. Залишив у листах цікаві спогади про училище.

Касьянов Василь Порфирійович, у морехідній школі Голої Пристані навчався в 1921–1923 рр., Херсонському морехідному училищі – 1924–1926 рр. Спочатку трудився на парусниках, згодом – у Голопристанській артілі «Парусфлот», далі – у Мурманську та Одесі, був головним капітаном флоту в Архангельську. У 1945 р. за вантажоперевезення під час Великої Вітчизняної війни нагороджений медаллю «За оборону Северного Заполяр'я». З 1949 року обіймав посаду капітана третього рангу Мурманського держморпароплавства.

Полковський Андрій Сергійович, випускник 1924 р. Генерал-директор Морського флоту. Капітан-наставник союзу. Капітан далекого плавання, начальник Головної інспекції мореплавання і портнагляду Міністерства морського флоту СРСР. Уповноважений Наркомфлота Азовського басейну, начальник центрального управління експлуатації флоту Наркомфлота СРСР. Народився у м. Цюрупинськ (м. Олешки). У березні 1918 р. за призовом Спілки Моряків, брав участь у боях проти австро-німецьких військ у Херсоні. З 1919 р. по 1921 р. перебував у лавах Червоної Армії і Флоту. З 1921 по 1924 рік навчався в Херсонському морському технікумі, на канікулах працював у Херсонському порту вантажником. Після закінчення навчання почав працювати на судах Чорноморського пароплавства - матросом до 1925 р., помічником капітана до 1930 р. З 1937 по 1938 рік керував Чорноморським морським пароплавством. Начальник Головної Морської інспекції. Має 10 урядових нагород. Начальник Чорноморського пароплавства. Брав участь у керівництві багатьма військовими операціями на Чорному морі в період Великої Вітчизняної війни, у тому числі при висадці десанту у Новоросійську на легендарній Малій землі. Після Другої світової війни працював у Східній Німеччині, потім переїхав до Москви.

Алексеев Павло Семенович, випускник 1925 р. (з відзнакою), нащадковий моряк, капітан далекого плавання. Працював матросом, штурманським стажером, з 1934 р. – капітаном на суховантажах. У 1941 р. був призначений воєнним комендантом Керченської воєнно-морської бази, пізніше – старшим військовим лоцманом «Терек», «Старый большевик», «Декабрист». З 1938 р. – капітан навчального судна «Товарищ», почесний член екіпажу судна. Загинув під Новоросійськом. Сьогодні під його ім'ям ходить рейдовий буксир. За участь в операціях у військових діях з Іспанією нагороджений орденом Леніна, з Німеччиною – орденом Червоного Прапора.

Белуха Михайло Іванович, випускник 1927 р. Ходив на судах «Трансбалт», «Тифліс», полярній шхуні «Чукотка». У 1936–1939 рр., будучи старшим помічником капітана, виконував рейси до Іспанії. На початку війни був військовим лоцманом Чорноморського флоту. У грудні 1941 р. – старший помічник, а потім – капітан теплоходу «Абхазія». У 1942 р. був капітаном гідрографічного судна «Галс». У 1952–1973 рр. – капітан Миколаївського морського порту. Нагороджений 3-ма орденами Вітчизняної війни, орденом Червоної зірки, 14 медалями, знаком «50 років партії».

Бреус Яків Георгійович (1911–1972). Народився в Херсоні в родині службовця. Отримав початкову освіту, працював вантажником у торговому порту. У 1930 році закінчив Херсонський морський технікум, працював машиністом торгового флоту,

був бригадиром молодіжної комсомольської бригади. У 1933 р. був мобілізований до лав Робітничо-селянської Червоної армії. У 1938 році закінчив курси молодших лейтенантів, у 1939 році - курси «Постріл». Після цього брав участь у радянсько-фінській війні. У період Великої Вітчизняної війни брав участь у боях біля річки Прут. У серпні 1941 р. в районі станції Роздільна і села Понятівка румунські війська вийшли в тили радянських підрозділів; вночі того ж дня батальйон Бреуса оточив і розгромив супротивника. Відзначився під час оборони Одеси, за що Указом Президії Верховної Ради СРСР у лютому 1942 р. за «зразкове виконання бойових завдань командування на фронті у боротьбі з німецькими загарбниками і проявленні при цьому відвагу і героїстство» був удостоєний звання Героя Радянського Союзу із врученням ордена Леніна і медалі «Золота Зірка». Брав участь в обороні Севастополя, битві за Кавказ, звільнення України, Криму, Латвії, боях у Східній Пруссії. Тричі був поранений, останнє важке поранення, отримав під час штурму Кенігсберга. Демобілізувавшись з армії, з 1945 р. жив і працював в Одесі. Вийшовши на пенсію, займався громадською діяльністю. Нагороди: два ордени Червоного Прапора, орден Вітчизняної війни 1-го ступеня, ряд медалей. Почесний громадянин Одеси, на його честь названа одна з вулиць міста.

Ткачов Василь Іванович, випускник морехідного училища 1931 р. Все життя працював у Балтійському морському пароплаванні. Пройшов морський шлях від моториста до механіка-наставника. Механік-наставник і головний механік пасажирського лайнера «Михаїл Сомов». Звання Героя Соціалістичної Праці СРСР одержав, працюючи головним механіком пасажирського лайнера «Михайло Лермонтов» у 1963 р.

Похолок Микола Адамович, випускник морехідного училища 1932 р. З 1935 року працював старшим штурманом у Чорноморському пароплаванні. Капітан суден «Ашхабад», «Алма-Ата», «Колгоспник», «Кузбас», «Академік Павлов», «Карл Лібкнехт», «Шатер». Під час війни був капітаном і начальником каравану Каспійського морського пароплавання з перевезення вантажів з Ірану. У 1945 році брав участь у переправі суден, отриманих по репарації. З 1946 року, після виходу на пенсію, працював на судах «Чукотка», «Перемога», «Чулим», «Білорусь», «Мічурін», «Львів». Працював також у Трансфлоті Мурманську. Нагороджений орденом Червоної зірки, медалями «За оборону Кавказу», «За перемогу над Німеччиною».

Димченко Григорій Григорович, випускник морехідного училища 1933 р. Почесний працівник морського флоту – 50 років на флоті. Під час ВВВ був 3-м помічником капітана на теплоході «Комсомол». Ветеран війни, кавалер багатьох орденів і медалей. Нагороджений медаллю «Учасник Іспанської визвольної війни».

Мезенцев Георгій Опанасович, випускник 1933 р. Почесний працівник ММФ – 50 років працював на флоті. Учасник іспанської визвольної війни, нагороджений медаллю. Був капітаном теплохода «Комсомол», який був потоплений фашистським крейсером «Канаріс», а команда потрапила до полону. Ветеран війни. Керував одним з головних управлінь ММФ. Працював старшим помічником на НВС «Товариш».

Гавриленко Михайло Борисович, випускник 1935 р. У 1951 р. – начальник Ризького морського порту, у 1963 р. – начальник морського порту Діксон, у 1965 р. – начальник відділу експлуатації портів Балтійського басейну на Балтійському півострові. У 1966 р. працював в апараті Міністерства Морського флоту. З 1973–1977 рр. – у Болгарії начальник Главморгенства. Начальник будівельної бригади «Аврора», з 1977 р. – у «Союзмінпроекті». Почесний громадянин м. Бургас у Болгарії.

Качарава Анатолій Олексійович. Начальник Грузинського морського пароплавання. Капітан теплохода «Сибіряков», який вистояв у бою з німецьким рейдером «Адмірал Шеєр» и не дозволив йому наблизитись до транспортного каравану, що перевозив вантаж із США та Англії до Мурманська та Архангельська. Народився у купецькій родині. Після революції їх будинок був реквізований, тому після закінчення школи жив

в одній з квартир цього будинку. Вступив до Сухумського індустріального технікуму, закінчивши його, найнявся на судна Чорноморського флоту. У 1928 р. отримав направлення до Херсонського морехідного училища, яке закінчив у 1936 р., потім перевівся у Далекосхідний рибпромислової технікум. Отримав військове звання «старший лейтенант», під час війни став командиром пароплава «Олександр Сибіряков». У 1942 р. радянський криголам-пароплав «Олександр Сибіряков» вступив у нерівний бій з німецьким важким крейсером «Адмірал Шеєр» – 19 членів екіпажу (які вижили), включаючи тяжко пораненого в бою Качарави, були взяті у полон. Після закінчення війни їх усіх направили для перевірки у спецтабір в Уфі, а у 1961 р. вони були реабілітовані. Після цього командував судами Главсевморпути і Мурманського морського пароплавання. Ходив на криголамному пароплаві «Леваневський», потім на дизель-електрохід «Байкал», у 1960 р. командував пароплавом «Тбілісі». У 1979 р. очолив Грузинське морське пароплавання. Нагороди: два ордени Червоного Прапора, орден Леніна.

Тисленко Георгій Герасимович, випускник 1937 р. У 1937 р. – начальник тралового флоту, капітан траулерів «Перемога», «Сталінобад», «Кіров». У 1945–1949 рр. очолював управління «Мурманриба». У 1949 р. – начальник Мурманського морського порту. Нагороджений Орденом Леніна, Орденом Червоного Прапора, Орденом Трудового Червоного Прапора, Орденом Вітчизняної війни 1-го ступеня.

Висновки. Як бачимо, радянська система морської освіти формувалася в період із 1922 по 1941 роки і мала постійний рух щодо її розвитку, про що свідчать опрацьовані історичні та архівні матеріали. Аналіз джерел засвідчив, що кількість морських навчальних закладів та їх випускників збільшувалася, покращувалася система освіти та переглядалися підходи щодо освітнього процесу. Тому, схарактеризовані події цього періоду становлять підґрунтя для подальшого вивчення глибинних процесів та причинно-наслідкових зв'язків у формуванні й розвитку морської освіти в другій половині ХХ століття, що і становить перспективи наукової роботи в цьому напрямку.

Список використаних джерел:

1. Афанасьев-Чужбинский А. Поездка по низовьям Днепра. *Морской сборник*. Т. 42. № 8. 1859. С. 332.
2. Барбашев М. К истории мореходного образования в России. М.: Изд-во АН СССР, 1959. 216 с.
3. Біля витоків херсонського краєзнавства – члени одеського товариства історії старожитностей. URL : <http://mycity.kherson.ua/journal/konstanty12/kraeznav.html>.
4. Библиотека нормативно-правовых актов СССР. URL : <http://www.libussr.ru/>.
5. Верещагин А. Путевые заметки по Черноморскому округу. Изд. Н. Н. Мамонтова. М.: Тип. А. И. Мамонтова, 1874. [4], XI. 203 с.
6. Веселаго Ф. Общий морской список. Часть 7. Царствование Александра I. Д-О. СПб.: Типография Морского министерства, 1893. 672 с.
7. Дружинина Е. Южная Украина в период кризиса феодализма 1825–1861 гг. М.: Наука, 1981. 281 с.
8. Звіт про діяльність Херсонського робітничого технікуму водного транспорту. *Державний архів Херсонської області (ДАХО)*. Ф. 472. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 52–56, 121.
9. Звіт про роботу курсів підвищення кваліфікації осіб робітничих морських професій. *ДАХО*. Ф. 697. Оп. 1. Спр. 185. Арк. 28.
10. Орлова З. З історії морехідної освіти на Херсонщині (кінець ХІХ – початок ХХ рр.): Огляд фондів №№ 18, 190, 213 / упорядник: О. І. Стукалова; відп. за випуск: В. О. Лебідь. Херсон : ДАХО, 2012. 35 с.
11. ПСЗРИ: Собрание второе. Печатано в тип-ии II отделения собственной его величества канцелярии. Т. XI, 1835. № 6788. С. 116.
12. Руммель Ю. Торговый флот в экономической жизни страны и виды на его развитие в России. СПб(б), 1907. 132 с.

13. Скальковский К. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях. СПб. : Суворин, 1887. XXV. 554 с.
14. Скрицкий Н. Первые черноморские морские училища. *Морской флот*. 2003. № 5. С. 32–33.
15. Ходаковський В. Морський літопис (1834–2011): від училища торговельного мореплавання до Херсонської державної морської академії : нариси з історії. Херсон : ВНЗ «ХДМІ», 2011. 255 с.

References:

1. Afanasev-Chuzhbinskij, A. (1859). Poezdka po nizovyam Dnepra [A trip to the lower part of Dnieper]. *Morskoy sbornik*, 42 (8), 332 [in Russian].
2. Barbashev, M. (1959). *K istorii morehodnogo obrazovaniya v Rossii* [To history of nautical education in Russia]. Moscow: Izd-vo AN SSSR [in Russian].
3. Bilya vitokiv hersonskogo krayeznavstva – chleni odeskogo tovaristva istoriyi starozhитnostej [At the origins of Kherson local lore - members of the Odessa Society of the History of Antiquities]. Retrieved from <http://mycity.kherson.ua/journal/konstanty12/kraeznav.html> [in Ukrainian].
4. Biblioteka normativno-pravovyh aktov SSSR [Library of normative-legal acts of the USSR]. Retrieved from <http://www.libussr.ru/> [in Russian].
5. Vereshagin, A. (1874). *Putevye zametki po Chernomorskomu okrugu* [Travel Notes on the Black Sea District]. Moscow: Tip [in Russian].
6. Veselago, F. (1893). *Obshij morskoy spisok. Chast 7. Carstvovanie Aleksandra I* [General marine list. Part 7. Reign of Alexandra I]. St. Petersburg: Tipografiya Morskogo ministerstva [in Russian].
7. Druzhinina, E. (1981). *Yuzhnaya Ukraina v period krizisa feodalizma 1825-1861* [Southern Ukraine during the feudal crisis, 1825-1861]. Moscow: Nauka [in Russian].
8. Zvit pro diyalnist Hersonskogo robitnichogo tehnikumu vodnogo transport [Report on the activities of the Kherson Workers' Technical School of Water Transport]. Fund 472. Inventory 1. File 2, 52-56, 121. State Archive of Kherson region, Kherson [in Ukrainian].
9. Zvit pro robotu kursiv pidvishennya kvalifikatsiyi osib robitnichih morskikh profesij [Report on the work of advanced training courses for workers of maritime professions]. Fund 697. Inventory 1. File 185, 28. State Archive of Kherson region, Kherson [in Ukrainian].
10. Orlova, Z. (2012). *Z istoriyi morehidnoyi osviti na Hersonshini (kinec XIX – pochatok XX s.)* [From the history of nautical education in Kherson region (the end of XIX – the beginning of XX centuries)]. Kherson: Derzhavnyi arkhiv Khersonskoi oblasti [in Ukrainian].
11. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii: sobranie vtoroje. Pechatano v tip-ii II otdeleniya sobstvennoj ego velichestva kancelyarii [The complete collection of legislation of the Russian Empire: the second collection. Printed in type II, department of His Majesty's own office]. (1835). (Vol. XI) [in Russian].
12. Rummel, Yu. (1907). *Torgovyj flot v ekonomicheskoj zhizni strany i vidy na ego razvitie v Rossii* [Merchant fleet in the economic life of the country and views on its development in Russia]. St. Petersburg [in Russian].
13. Skalkovskij, K. (1887). *Russkij torgovyj flot i srochnoe parohodstvo na Chernom i Azovskom moryah* [Russian merchant fleet and urgent shipping on the Black and Azov Seas]. St. Petersburg: Suvorin [in Russian].
14. Skrickij, N. (2003). Pervye chernomorskie morskije uchilisha [The first black sea marine schools]. *Morskoy flot*, 5, 32-33 [in Russian].
15. Hodakovskij, V. (2011). *Morskij litopis (1834-2011): vid uchilisha torgovelnogo moreplavannya do Hersonskoyi derzhavnoyi morskoyi akademiyi: narisi z istoriyi* [Maritime Chronicle (1834–2011): from the School of Merchant Shipping to the Kherson State Maritime Academy: essays on history]. Kherson: VNZ "HDMI" [in Ukrainian].

Lyashkevych A. I.,
orcid.org/0000-0002-0802-6489

FORMATION OF THE SOVIET SYSTEM OF MARINE EDUCATION (1922–1941)

In the article, forming of the system of marine education is described in the days of soviet power. Using materials of the worked out historical and archived sources, organization of educational process of Kherson working tehnikumu of water-carriage is analysed (later Kherson marine tehnikumu). For more deep understanding of theme the article a historical certificate is created about the events

of that period, where it is marked that in 1922 Advices of Labour and Defensive created in the system of Narkomatu of ways of report state steamship lines among which it was and Chernomorsko-azovske, and the Central rule of Derzhtorgflotu carried out general guidance their activity. In 1924 it was created unique point-of-sale-transport organization, which united transport ships, which belonged to different narkomatam, departments and joint-stock companies, including with a foreign capital. Then and centralized government a marine transport bases were founded as by the unique industry of national economy, not only ships, ports and dockyards, but also educational establishments entered in the infrastructure of which.

For more complete understanding of forming of marine education the stages of its development are described in a noted period, going near preparation of marine specialists of different type for providing of economic necessities of country, taking into account the features of geographical location of the South region. Attention applies on the structure of curricula with pointing of blocks and disciplines which were obligatory for a study. Advice of Dnepr educational establishments, the representatives of Kherson tekhnikum entered in which, was engaged in these questions, Oleshkivskoy and Golopristanskoy of nautical schools.

Biographic information of graduating students of tekhnikum of soviet period, among which also there were navigators and sudnomekhaniki of ribopromislovogo fleet is given in research. Therefore it becomes firmly established in the article, that development of the system of marine education was in that time carried out in a horizontal plane.

Key words: marine education, educational establishments, marine specialists, tekhnikum, terms of studies, graduating students, education, disciplines, marine transport.

Дата надходження статті: 21.01.2020 р.

Рецензент: доктор педагогічних наук, доцент Чернявський В. В.

УДК 377:656.6(09)«19/20»(043.3)

DOI <https://doi.org/10.37915/pa.vi45.81>

Примакова В. В.*,

orcid.org/0000-0002-8914-6748

СПЕЦИФІКА РОЗВИТКУ ПРОФЕСІЙНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ МАЙБУТНІХ МОРЯКІВ У ЗАКЛАДАХ МОРСЬКОЇ ОСВІТИ УКРАЇНИ (90-І РОКИ ХХ – ПОЧАТОК ХХІ СТОЛІТТЯ)

Метою публікації є висвітлення актуальних проблем морської освіти в Україні, зокрема специфіки функціонування закладів освіти щодо забезпечення розвитку професійної компетентності в майбутніх моряків. Простежено зміни в змісті і завданнях підготовки здобувачів закладів морської освіти, виявлено комплекс чинників, що впливали на них упродовж аналізованого періоду.

У розвідці обґрунтовано теоретико-методичні засади проблеми, схарактеризовано практичні кроки в напрямі реалізації компетентнісного підходу до освітньої діяльності майбутніх фахівців у вітчизняних закладах морської освіти. Студіювання поліаспектної джерельної бази з проблеми пошуку сприяло окресленню чіткого проблемного вектору та визначенню кола питань, що не отримали достатнього висвітлення. До них віднесено контентний аналіз ключових понять, виявлення конструктивного досвіду розбудови напрямку впродовж етапу, що розглядається, пошук ефективних шляхів професіоналізації працівників морського флоту в умовах сьогодення.

У статті визначено характер зрушень стосовно здобутків і перспектив забезпечення якісної підготовки майбутніх працівників морського профілю, що відбувалися на зламі

*© Примакова В. В.