

УДК 377:656.6(09)"19/20"(043.3)

Василь Кузьменко

КВНЗ «Херсонська академія неперервної освіти»

ORCID ID 0000-0002-0211-5173

Антоніна Ляшкевич

Херсонська державна морська академія

ORCID ID 0000-0002-0802-6489

DOI 10.24139/2312-5993/2018.05/134-144

РОЛЬ ВІЛЬНИХ МАТРОСІВ ТА ІНШИХ ТОВАРИСТВ У РОЗВИТКОВІ МОРСЬКОЇ ОСВІТИ У ХІХ СТОЛІТТІ

Стаття досліджує історичні події, що стали необхідністю для виникнення товариств вільних матросів, а згодом і інших товариств, які сприяли розвитку Чорноморського торгівельного флоту. Зазначається, що початком цього процесу стали історичні події Запорізької Січі, коли переміщення човнів крізь Дніпровські пороги забезпечувало товариство лоцманів, яке було офіційно визнаним у ті часи. Автори, спираючись на факти з архівних документів, аналізують вимоги щодо діяльності вільних матросів, а також пільги, якими могли користуватися вони і їхні сім'ї. Робляться висновки про те, що товариства вільних матросів та інших товариств, засновані на початку ХІХ століття у придніпровських і придністровських поселеннях Азово-Чорноморського басейну, безпосередньо вплинули на формування професійних моряків на Півдні України.

Ключові слова: вільні матроси, лоцмани, матроські товариства, Чорноморський флот, морська торгівля, судноплавство, морська освіта.

Постановка проблеми. Основним напрямом даного дослідження є питання виникнення товариств вільних матросів та інших товариств і роль їх діяльності для розвитку морської освіти Азово-Чорноморського басейну.

На початку ХІХ століття новонароджений Чорноморський флот, не лише військовий, а й комерційний, стрімко розвивався. Будівництво суден на верфях Херсона і Миколаєва ставало більш механізованим та дешевшим, морська торгівля почала приносити чималий прибуток і значно активізувала розвиток інфраструктури південних територій – до побудови мережі залізниць важливу роль у процесі виробництва продукції, її обміну між окремими губерніями, відігравали водні шляхи і, як невід'ємна їх частина, – працівники флоту. Разом із цим, кількість торгових кораблів різного типу зростала швидше, ніж кількість професійних моряків. Тому судовласникам доводилося або наймати іноземних спеціалістів, зокрема штурманів і лоцманів (послуги яких коштували дуже дорого), або залучати людей (переважно колишніх військових або вільних селян), які не мали належної підготовки.

Тема вільних матросів Новоросійського краю є достатньо відомою. Завдяки авторитету головного ініціатора їх створення – Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора (згодом Кавказького намісника)

графа М. С. Воронцова вже в 1834 році іменним указом Сенату «Об учреждении вольных матросских обществ или цехов в городах Алешках и Никополе» були закладені перші правові підвалини цієї, по-суті, нової соціальної верстви населення, спрямованої на забезпечення купецького флоту кадрами матросів вітчизняного походження [4, с. 92].

Крім відомостей про склад матроських товариств у казенних поселеннях краю О. Афанасьєв-Чужбинський дає також розвернуту характеристику їх устрою, наявних проблем в організації діяльності, ставлення губернського керівництва до їх вирішення. Завдяки чисельним перевиданням у складі нарисів Дніпра матеріали проведеного дослідження до цього часу залишаються досить поважним джерелом із їх історії. У той самий час, як і передчував дослідник, після завершення Кримської війни діяльність матроських товариств починає поступово згортатися. Вважається, що з уведенням у січні 1874 року загальної військової повинності одночасно було прийнято й рішення про ліквідацію цехів вільних матросів у губерніях Новоросійського краю, що підтверджують також наявні архівні джерела [4, с. 104].

Аналіз актуальних досліджень. Сьогодні актуальним залишається питання про становлення й розвиток морської освіти, про які йдеться у працях окремих науковців, зокрема А. Афанасьєва-Чужбинського [1, 2], А. Бойка [3], А. Іловайського [7], А. Шмідта [16] та ін. Окремі відомості, пов'язані з діяльністю товариств вільних матросів, можна зустріти у працях О. Грабового, А. Пивовара [4], А. Комарницького [8], діяльність інших товариств досліджували А. Лобода, В. Петров [9], В. Білий [10], А. Сокульський, а також представлено в інших матеріалах з історії російського флоту [11, 15]. Досить інформативною основою про організацію діяльності матроських товариств у Новоросійському краї є матеріали справ, зосереджені в описах 191 і 192 фонду 1 Управління Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора за 1830–1850 роки Державного архіву Одеської області [5, 6].

Мета дослідження – проаналізувати історичні відомості про виникнення й діяльність товариств вільних матросів та інших товариств у розвиток морської освіти у XIX столітті.

Для досягнення мети було поставлено такі задачі:

1. Здійснити пошукову роботу архівних та інших матеріалів із досліджуваної проблеми.

2. Проаналізувати архівні й історичні джерела щодо виникнення товариств вільних матросів та інших товариств у XIX столітті.

3. Обґрунтувати вплив історичних подій на діяльність товариств вільних матросів і визначити їх роль у розвитку морської освіти у XIX столітті.

Для досягнення мети і реалізації поставлених завдань у роботі було використано такі методи наукового дослідження: аналіз спеціальної науково-методичної літератури, архівних та документальних матеріалів, історико-логічний аналіз, систематизація та опис зібраних матеріалів.

Виклад основного матеріалу. З історичних документів відомо, що ще за часів козацтва для переміщення човнів крізь Дніпровські пороги існувало товариство лоцманів, послуги яких у 1778 році царський уряд визнав «чрезвычайно важными» для імперії, а офіційно регламентував організацію лоцманської служби в 1785 році [1, с. 65]. У 1789 році розпочалося формування лоцманської організації у складі 121 чоловіка, яку офіційно було затверджено указом князя Григорія Потьомкіна. За даними відомого історика північного Причорномор'я А. Скальковського, у 1794 році кількість вільних лоцманів складала 545 осіб (майже в кожному прибережному селищі ліцею справою займалося кілька людей), у Потьомкінських ордерах зазначалося про 673 чоловіки. У 1834 році в Олешках було 59 вільних матросів, у Херсоні налічувалося 195 родин вільних матросів; наприкінці 50-х років XIX ст. вони вже склали майже третину всього населення міста [1, с. 65]. Згадки про вільних матросів на Миколаївщині знаходимо в історичних документах 1825 р. – в Очакові нараховувалося 40 таких осіб (28 чоловіків та 12 жінок) [16, с. 237]. Лише за період 1835–1843 років до Чорноморського флоту для проходження 5-річної служби було зараховано 859 вільних матросів [8, с. 262–273].

Лоцмани «убезпечували» судноплавство по Дніпру під контролем Січі аж до знищення козацтва, потім на деякий час служба самоліквідувалася, оскільки й рух по Дніпру паралізувався подіями кінця XVIII століття. Проте населення слободи значно зросло після ліквідації Запорозької Січі в 1775 році, відколи колишні запорожці почали переходити до землеробства і постійного господарювання. У період будівництва Катеринослава слобода Кам'янка увійшла до складу міста. З 1782 року розпочалися роботи на обвідних каналах та розчищенні дніпровських порогів, оскільки нагальною стала потреба в судноплавстві по Дніпру для розбудови південних міст. Під час подорожі Катерини II у Крим і Новоросійський край у 1787 році дніпровські лоцмани переправляли через пороги флотилію царських човнів із ескортом. Виявилася нагальна потреба в постійному чергуванні освічених лоцманів-«сплавщиків». Існував проект 1789 року, поданий Г. О. Потьомкіну М. Л. Фалєєвим про будівництво на річці Кам'янці гавані й верфі для заходу човнів та утримання їх на зимівлю. Задля цього пропонувалося заглибити гирло річки Кам'янки біля однойменного поселення неподалік від Катеринослава. Наведемо витяг із документу Російського державного архіву воєнно-морського флоту (Санкт-Петербург), віднайденого істориком А. В. Бойком: «Такое учреждение лоцманов, устройство верфи и амбаров составит на первый случай селение, но как оно будет служить генеральным

сборищем всей коммерции ныне и впредь отправляться имеющей по Днепру, то нет сомнения, что сие малое поселение превратиться может скорее чаяния в пространнейшее коммерческое селение в рассуждение близости к сему месту расстоянием меньше 5 верст устраивающегося губернского города Екатеринослава, может оно почесться предместьем сего города и немало споспешествовать будет поселению в оном купцов и прочих народов, да и употребляющимся на таковое заведение капитал послужит к распространению и украшению сего города, где надлежит быть главной Днепровских порогов канцелярии» [3, с. 59].

Товариство лоцманів Дніпровських порогів налічувало 42 особи, які були звільнені від податків і рекрутчини, мали землю й отримували платню. Лоцмани самостійно здійснювали необхідні проміри і вели відповідні записи, знання передавали від покоління до покоління (з 16-ти років сини виходили з батьками в море, через два роки отримували дозвіл на лоцманство), справа вважалася сімейною. 1809 року організація річкових лоцманів була передана Головному управлінню водяних і сухопутних сполучень, із 1811 р. товариство отримало ознаки самоврядування – лоцмани стали обирати отамана, скарбника й писаря; пізніше лоцмани були переведені на державну службу, вступаючи на яку вони складали присягу [3, с. 59].

У 1826 році генерал-губернатор М. Воронцов для заохочення торгового мореплавства запропонував створити цеха вільних матросів «во всех городах и казенных селениях, отстоящих на 50 верст от Азовскаго и Чернаго морей и рек Днепра, Днестра и Дуная» [6, арк. 170–174]. У січні 1834 року вийшов Указ «Про заснування вільних матросів товариств або цехів у містах Олешки та Нікополь», який можна назвати першою правовою основою нової соціальної верстви населення, спрямованої на забезпечення купецького флоту морськими кадрами вітчизняного походження. У цьому документі зазначалося: «Желая споспешествовать пользам Черноморского купеческого мореплавания, учреждением матросских обществ или цехов для образования опытных мореходцев. Повелеваем в городах Алешках Таврической и Никополе Екатеринославской губерний, учредить таковые общества, первоначально для опыта на 10 лет с освобождением их от платежа податей и рекрутской повинности на основании заключения Комитета Министров и Правил нами утвержденных» [11, с. 83–85].

Наголосимо, що місто Нікополь можна назвати своєрідним центром запорізького козацтва, у різні часи тут існували п'ять січей. Крім цього, така кількість річок, озер і проток на південноукраїнських територіях більше ніде не зустрічалася. В Олешках ще в 1711 році також розташовувалася козацька січ, саме тут у 1806 р. з'явилася перша купецька верф [9, с.48]. Відмітимо й той факт, що в цьому ж 1834 році в Херсоні було відкрито перше на південних територіях училище торгівельного мореплавання, у

якому окрім підготовки штурманів торговельного флоту було започатковано і клас кораблебудування [10, с. 75].

У правилах для товариств (цехів) вільних матросів прописувалося багато позицій щодо їх діяльності. Наприклад, указувалося, що до товариства можуть вступати на добровільній основі тамтешні міщани, відпущені на волю кріпаки, казенні селяни та різночинці (одружені й неодружені чоловіки віком від 17 до 35 років, пізніше – молодики не старіше за 20 років). Вільні матроси отримували провіантське й речове забезпечення нарівні з лінійними матросами, мали однакову з нижніми морськими чинами форму (відмінність полягала лише у відсутності зображення якоря на гудзиках), служили переважно на малих і транспортних судах, яких на той час було чимало. Морське начальство повинно було слідкувати, щоб вільні матроси здійснили не менше п'яти морських шестимісячних кампаній. Упродовж десяти років (перші п'ять – служба на військових судах, потім – отримання патенту на управління кермом (штурмана чи його помічника) і проведення замірів за допомогою лота, який видавався флотською комісією в Севастополі чи Миколаєві) вільні матроси не мали права залишити товариство, по закінченню цього терміну вони мали змогу звільнитися й податися до якогось іншого податного стану («Цех вольных матросов» вважався особливим станом Дніпровських і Чорноморських матросів, шкіперів та лоцманів). Вільні матроси отримували пільги: їх родини звільнялися від військового постю, від повинностей земських, грошових та особистих, від рекрутського набору, від платежу за садибу і город. Правилами визначалася й необхідність навчання дітей-хлопців вільних матросів: два роки грамоті, арифметиці та Закону Божому в Матроському парафіяльному училищі, відкритому в Нікополі в 1856 році [5, арк. 71–80].

Відомий історик Д. Яворницький, описуючи життя та побут вільних матросів, зазначав: «Олешківська мореплавна школа малого плавання була заснована в 1881 році. Уже в 1884 році в Олешках відкрили морехідні класи другого розряду, утримувало їх Міністерство освіти (1000 крб. на рік) та міщанська громада (600 крб.), а навчання було безкоштовним» [17, с. 13]. О. Афанасьєв-Чужбинський у матеріалах етнографічної експедиції морського відомства до Південної Росії наводить цікаві відомості про склад матроських товариств у казенних поселеннях новоросійського краю, дає розгорнуту характеристику їх устрою, наявних проблем в організації діяльності, ставлення губернського керівництва до їх вирішення [2, с. 308].

На жаль, після завершення Кримської війни, із введенням у 1874 році загальної військової повинності, було прийнято рішення про ліквідацію цехів вільних матросів у губерніях Новоросійського краю. Указом від 1876 року придніпровські та придністровські поселення були визнані базою для комплектування Чорноморського флоту. У 1879 році було запроваджено

інститут наставництва: майбутньому лоцману в помічниках потрібно було проходити 5–10 років, після чого кандидати складали іспит, який приймала комісія з представників місцевого річкового управління, лоцманської старшини та досвідчених лоцманів із кожного лоцманського села [7, с. 3–15].

Ті, хто вступав до матроського товариства, звільнялися від сплати різних повинностей, за що зобов'язувалися прослужити не менше 10 років. При цьому в перші 5 років треба було набути необхідний досвід на військових (переважно транспортних) суднах Чорноморського флоту, де їм гарантувалося провіантське й речове забезпечення нарівні з лінійними матросами, від яких вони відрізнялися лише елементами форми (гудзики на погонах були без зображення якорів). Після п'ятирічної служби від флотського керівництва видавався патент, куди мали бути вписані основні види робіт, які міг виконувати матрос: управляти кермом, здійснювати заміри з використанням лота тощо. Маючи патент, вільні матроси в подальшому могли продовжувати службу на суднах вітчизняного купецького флоту та отримувати закордонний паспорт у випадку їх використання в міжнародних перевезеннях [4, с. 115].

Отже, завдяки існуванню товариств вільних матросів здійснювалася підготовка морських спеціалістів для комерційних кораблів, зростала чисельність досвідчених моряків, яких уряд у воєнний час використовував на кораблях військового Чорноморського Флоту.

Завдяки підтримці уряду в отриманні освіти дітьми вільних матросів, які згодом також ставали вільними матросами, зростала кількість не лише досвідчених моряків, а й суднобудівників. А. Скальковський у праці «Опыт статистического описания Новороссийского края» зауважує: «на Днепре имеются три верфи, важнейшая находится в Херсоне, с конторою и краном для постройки и починки судов и корветов, учрежденная еще в 1780 году вместе с бывшим адмиралтейством, а теперь (с 1855 г.) преобразована в торговую на европейский образец. Другие две, назначенные для постройки каботажных лодок, находятся в Никополе и Алешках. В Херсоне на пристани можно видеть целые десятки двухмачтовых мелких судов (часто беспалубных), которые называются Никопольскими или Алешковскими лодками. Они точно выстроены на этих верфях и служат для транспорта товаров и пассажиров из Никополя и Алешек в Херсон. Некоторые никопольские суда опускаются до лиману и даже морем до Одессы, но таких немного» [12, с. 125].

У 1856 році було організовано «Спеціальний комітет щодо пошуків коштів до розвитку торговельного мореплавства», у результаті діяльності якого виникли великі пароплавні компанії. У тому ж році було засновано Російське товариство пароплавства і торгівлі (РТПІТ), що ставило своїм завданням розвиток пароплавства на Чорному та Азовському морях. Придбані цим суспільством торгові судна здійснювали рейси в іноземні порти на Середземному морі, а також ходили навколо Європейського континенту на Балтику.

Значний внесок у становлення морської торгівлі, розвиток морської теорії та практики зробили інші товариства, створені у другій половині XIX століття. Мова йде, перш з все, про історично перші ТСРПТ – «Товариство сприяння російській промисловості і торгівлі», яке було засновано в 1867 році, ТСРТМ – «Товариство сприяння російському торговому мореплавству», яке виникло в 1873 році та про ТС – «Товариство судноплавства», що розпочало свою діяльність у 1898 році. Товариства сприяння опікувалися найбільш значущими проблемами морського й річкового торгового судноплавства і судно-будівництва, забезпеченням діяльності портів та системи підготовки спеціалістів для торгового флоту [13, с. 12].

У статуті ТСРТМ серед завдань його діяльності зазначалося: «открывать ... мореходные и судоходные учебные заведения», а также «участвовать в их поддержании» [15, с. 1]. Класи були навчальними закладами нижчого рівня. На думку членів Товариства, розвивати їх було важливо на державному рівні тому, що «торговый флот начинается с рыболовства и мелкого каботажа, которые дают опытный персонал для судов дальнего плавания» [там само]. Товариство відіграло одну з вирішальних ролей у розвитку морської освіти – воно не лише сприяло відкриттю майже 30-ти морехідних класів, а й стало важливим ресурсним центром, у якому концентрувалася інформація про кожний навчальний заклад, який готував кадри для торгового флоту. Суспільство активно користувалося правом клопотати перед урядом – широка мережа Відділень, а також зв'язку безпосередньо з навчальними закладами дозволяли Правлінню мати реальне уявлення про потреби і проблеми конкретних викладачів та учнів і оперативно реагувати на них. У витоків названих спільнот знаходилися підприємці, які бажали подальшого економічного розвитку, та представники науково-технічної інтелігенції, які переймалися розвитком науки. Наприклад, ініціатором створення ТСРТМ був Христіан Вальдемар (1825–) – випускник Дерптського університету, колишній член комісії, створеної Міністерством фінансів для аналізу морехідної освіти в Росії, автор ідеї відкриття морехідних класів. Він підготував чималу кількість матеріалів про реформування морської освіти, які друкувалися на сторінках «Морського збірника» та інших видань, був одним із засновників «Известий общества для содействия русскому торговому мореходству». Саме за його даними, у 1881 р. було надруковано перший «Список судов русского торгового флота» [2, с. 409]. Крім поточних питань, члени ТСРТМ у якості експертів брали участь у розробці законопроектів про морехідному освіту. Активно взаємодіючи і з представниками міністерств, і з членами інших громадських організацій, і з представниками місцевих адміністрацій, і з викладачами морехідних класів, члени Товариства брали участь у створенні особливого поля для дискусій, спрямованих на вдосконалення системи підготовки морських кадрів для торгового флоту.

Місцеві відділення цих товариств відкривалися державними діячами, які в більшості випадків їх очолювали. Створювалися такі підрозділи і на південно-українських територіях. Так, відділення ТСРПТ в Одесі було відкрито в 1873 році, Ялті – у 1874 році, Маріуполі – у 1885 році; відділення ТСРМ в Одесі було відкрито в 1875 році, у Херсоні – у 1876 році.

Дійсними членами товариства ставали всі бажаючі бути корисними розвиткові морської торгівлі, які займалися морською справою «практически или теоретически» [14]. З архівних документів встановлено, що членами товариств були підприємці, які здобули освіту в найкращих навчальних закладах Європи та Росії, директори підприємств, інженерно-технічні працівники, викладачі училищ та вищих навчальних закладів, військові та відставні моряки, державні діячі. Основну роботу здійснювали виконавчі комітети, розподілені за тематичними відділами. Зібрану інформацію оговорювали на публічних зборах, рішення щодо відкриття училищ і шкіл, заснування артілей та цехів, відкриття лабораторій і бібліотек, організацію експедицій, клопотання перед урядом про вжиття певних заходів, що сприяли розвиткові морської торгівлі, приймали більшістю голосів. Товариства збирали й розповсюджували відомості щодо торгового мореплавства, друкували окремі наукові видання та випускали періодику. Зважаючи на зміст діяльності названих товариств, можна констатувати, що вони виступали своєрідними посередниками між виробниками та урядом і значною мірою визначали економічну політику держави. Товариства сприяння плідно співпрацювали з науковими товариствами, наприклад, «Російське технічне товариство».

На зборах 19 червня 1878 році Вальдемар виступив із розгорнутою доповіддю, у якій говорив про необхідність заздалегідь продумати, як крейсерські судна, придбані для допоміжних цілей під час військових дій, використовувати в мирний час. Він уважав, що тримати ці кораблі в мирний час не мало сенсу. Використовувати їх у комерційних цілях було не вигідно, оскільки вони витрачають занадто багато вугілля і в цьому програють менш швидкохідним, але більш економічним суднам. Розумніше їх продати, покласти гроші в банк, а при першій же можливості використати їх для придбання нових крейсерських суден. Відсотки ж із капіталу можна вжити для потреб торгового флоту: для будівництва й модернізації самих судів, для розвитку всієї необхідної інфраструктури, а також для підготовки досвідчених морехідних кадрів, які є резервом військових моряків на випадок війни. Цивільні моряки зможуть краще виконувати і завдання, що стоять перед суднами Добровільного флоту, оскільки, на відміну від військових моряків, мають спеціальний досвід роботи з оцінкою вантажів і супровідними документами, необхідний під час оглядів перехоплених суден. Було представлено докладну схему вкладання коштів: на будівництво суден, на зарплати і премії фахівцям, на

підготовку кадрів, на складання підручників, на стажування моряків та кораблебудівників за кордоном тощо.

Висновки та перспективи подальших наукових розвідок. Таким чином, на підґрунті ретроспективного аналізу можна стверджувати, що товариства вільних матросів та інші товариства, засновані на початку ХІХ століття в придніпровських і придністровських поселеннях Азово-Чорноморського басейну, безпосередньо вплинули на формування професійних моряків на Півдні України. Разом із відкритими навчальними закладами вони створили сприятливі умови для формування «причорноморського моряка» як представника колективної спільноти та носія місцевого мореплавного досвіду. А перспективою подальших наукових розвідок вбачаємо в дослідженнях питань про роль матросів на модернізованих судах у ХХ–ХХІ століттях та вдосконаленні освітніх задач щодо підготовки їх для розвитку морської галузі.

ЛІТЕРАТУРА

1. Афанасьев-Чужбинский, А. (1858). Поездка на Днепровские пороги и на Запорожье. Морской сборник, 9, 65. (Afanasiev-Chuzhbinskii, A. (1858). Trip to the Dnieper rapids and Zaporozhye. *Marine collection*, 9, 65).
2. Афанасьев-Чужбинский, О. С. (2016). *Нариси Дністра*. Львів: Апріорі (Afanasiev-Chuzhbinskii, O. S. (2016). *Sketches of Dniester*. Lviv: Apriori).
3. Бойко, А. (2012). До історії дніпровських лоцманів. У В. Андреев (Ред.), *Дніпровські лоцмани: нариси з історії та історіографії*. Херсон: Вид-во ВНЗ «ХДМІ» (Bojko, A. (2012). To the history of the Dnieper pilots. In V. Andriev (Ed.), *Dnipro pilots: essays on history and historiography*. Kherson: Publishing house of HEI "KhSMI").
4. Грабовий, О. В., Пивовар А. В. (Ред.). (2014). *Вільні матроси сіл Деревки і Куцеволівки*. Держ. арх. Одес. обл. К.: Академперіодика (Hrabovyi, O. V., Pyvovar, A. V. (Eds.). (2014). *Free sailors of the villages of Dereivka and Kutsevolivka*. State archive of Odesa region. Kyiv: Akadempriodyka).
5. ДАОО. (1839). Ф. 1, оп. 191, спр. 31, арк. 71–80 (SAOR. (1839). F. 1, descr. 191, case 31, sheets 71–80).
6. ДАОО. (1844). Ф. 1, оп. 192, спр. 91, арк. 170–174 (SAOR. (1844). F. 1, descr. 192, case 91, sheets 170–174).
7. Иловайский, А. С. (1910). *Днепровские лоцманы*. Киев (Ilovaiskii, A. S. (1910). *Dnipro pilots*. Kyiv).
8. Комарницкий, А. Я. (1868). Вольные матросы в Новороссийском крае и Бессарабии. *Записки Бессарабского статистического комитета*, 3, 262–273 (Komarnytskyi, A. Ya. (1868). Free sailors in the Novorossiisk region and Bessarabia. *Notes of the Bessarabian Statistical Committee*, 3, 262–273).
9. Лобода, А., Петров, В. (Ред.). (1929). Матеріали до вивчення виробничих об'єднань. *Випуск 1. Дніпровські лоцмани*. К.: Вид-во ВАН (Loboda, A., Petrov, V. (Eds.). (1929). Materials for the study of producing associations. *Issue 1. Dnipro pilots*. Kyiv).
10. Білий, В. (Ред.). (1931). Матеріали до вивчення виробничих об'єднань. *Випуск 2, Чумаки*. К.: Вид-во ВАН (Bilij, V. (Ed.). (1931). Materials for the study of producing associations. *Issue 2, Chumaky*. Kyiv).
11. *Полное Собрание Законов России. Собрание 2-е, т. IX. Отд. 1. СПб.: тип-ия 2-го отделения собственной ЕИВ канцелярии*, (1835). (*Complete collection of laws of Russia. Collection 2*. (1835). Saint-Petersburg).

12. Скальковский, А. (1850). *Опыт статистического описания Новороссийского края*. Одесса (Skalkovskii, A. (1850). *Experience of statistic description of Novorossiisk region*. Odessa).

13. Сокульський, А. Л. (1999). *Флот Запорозької Січі в XVI–XVIII ст.: структурна організація, технологія та військове мистецтво* (автореф. дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01). Київ (Sokulskyi, A. L. (1999). *Navy of Zaporizhzhya Sich in the XVI-XVIII centuries: structural organization, technology and martial arts* (PhD thesis abstract). Kyiv).

14. *Труды Одесского отделения Императорского Общества для содействия русскому торговому мореходству*. Одесса: славян. тип. М. Я. Городецкого и Ко, (1876–1878) (*Proceedings of the Odessa branch of the Imperial Society for the promotion of Russian merchant shipping* (1876–1878). Odessa).

15. *Устав Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству*. (1873). Москва (*Charter of the Imperial Society for the promotion of Russian merchant shipping*. (1873). Moscow).

16. Шмидт, А. (1863). *Материалы для истории и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Херсонская губерния. Часть первая*. СПб. (Shmidt, A. (1863). *Materials for the history and statistics of Russia, collected by the officers of the General Staff. Kherson Province. Part one*. SPb.).

17. Яворницький, Д. І. (1918). *Як жило славне Запорозьське Низове військо*. Катеринослав: Друкарня І. Вісман та І. Мордхилевич (Yavornytskyi, D. I. (1918). *How did the glorious Zaporizhzhia Lower army lived?* Katerynoslav).

РЕЗЮМЕ

Кузьменко Василий, Ляшкевич Антонина. Роль свободных матросов и других обществ в развитии морского образования в XIX столетии.

Статья исследует исторические события, которые стали необходимостью для возникновения обществ свободных матросов, а впоследствии и других обществ, которые способствовали развитию Черноморского торгового флота. Отмечается, что началом этого процесса стали исторические события Запорозьской Сечи, когда перемещение лодок через Днепровские пороги обеспечивало общество лоцманов, которое было официально признанным в те времена. Автор, опираясь на факты из архивных документов, анализирует требования относительно деятельности свободных матросов, а также льготы, которыми могли пользоваться они и их семьи. Делаются выводы о том, что общества свободных матросов и другие общества, основанные в начале XIX века в приднепровских и приднестровских поселениях Азово-Черноморского бассейна, непосредственно повлияли на формирование профессиональных моряков на Юге Украины.

Ключевые слова: свободные матросы, лоцманы, матросские общества, Черноморский флот, морская торговля, судоходство, морское образование.

SUMMARY

Kuzmenko Vasyi, Liashkevych Antonina. The role of free sailors and other societies in the development of marine education in the XIX century.

Introduction. *The main direction of this research is the issue of the emergence of societies of free sailors and other societies and the role of their activities for the development of marine education in the Azov-Black Sea basin at the beginning of the XIX century.*

Analysis of relevant research. *The formation and development of marine education is mentioned in the writings of individual scientists, in particular A. Afanasiev-Chuzhbynskyi, A. Boiko, A. Ilovaiskyi, A. Schmidt and others. Some information related to the activities of societies of free sailors and other societies can be found in the works of A. Hrabovyi,*

A. Pyvovarov, A. Komarnytskyi, A. Loboda, V. Belyi, A. Sokulskyi and also in the materials of the State Archives of the Odessa Region.

Purpose and objectives of the study. *The purpose of the study is to analyze historical information about the emergence and activity of societies of free sailors and other societies in the development of marine education in the XIX century.*

Tasks: *to carry out search work of archival and other materials on the investigated problem; to analyze archival and historical sources about the emergence of societies of free sailors and other societies in the XIX century; to substantiate the influence of historical events on the activities of free sailor societies and determine their role in the development of marine education in the XIX century.*

Presentation and analysis of data. *The beginning of the process of the emergence of societies of free sailors and other societies was historical events of the Zaporizhzhia Sich, when the movement of boats across the Dnieper rapids provided the society of pilots, which was officially recognized at that time. The authors, relying on facts from archival documents, analyze the requirements for the activities of free sailors, as well as the benefits that they and their families could use. Taking into account the content of the activities of these societies, it can be stated that they acted as intermediaries between producers and the government and largely determined the economic policy of the state.*

Conclusion and prospects of research. *On the basis of a retrospective analysis, it can be argued that the societies of free sailors and other societies founded in the early nineteenth century in the Dnieper and Transdnistrian settlements of the Azov-Black Sea basin directly influenced formation of professional seamen in the South of Ukraine. And we see the prospect of further research in the study of the role of sailors in modernized ships in the XX and XXI centuries and in the improvement of educational tasks to prepare them for the development of the maritime industry.*

Key words: *free sailors, pilots, sailors' societies, Black Sea Fleet, maritime trade, shipping, marine education.*

УДК 378.01:372.878:7.071.4

Лю Сянь

ДЗ «Південноукраїнський
національний педагогічний університет
імені К. Д. Ушинського»

ORCID ID 0000-0002-9141-9274

DOI 10.24139/2312-5993/2018.05/144-153

ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ МЕТОДИЧНО СПРЯМОВАНОЇ САМОРЕАЛІЗАЦІЇ МАЙБУТНІХ УЧИТЕЛІВ МУЗИЧНОГО МИСТЕЦТВА У ПРОЦЕСІ ФОРТЕПІАННОЇ ПІДГОТОВКИ

У статті актуалізована проблема формування методично спрямованої самореалізації майбутніх учителів музичного мистецтва, для яких фортепіано є основним музичним інструментом. З'ясовано, що це новоутворення формується стохастично, латентно, що й порушує проблему цілеспрямованої організації освітнього процесу з фортепіанної підготовки з метою формування такого виду самореалізації. Показано хід, зміст та результати експериментальної частини