

Научная статья
УДК 94(47).08
doi:10.37614/2949-1185.2025.4.1.008

**«МОРЕПЛАВАНИЕ ЕСТЬ ЧЕРНОЗЕМНОЕ ПОЛЕ ДЛЯ РОССИИ...»:
ХРИСТИАН МАРТЫНОВИЧ ВАЛЬДЕМАР (1825–1891) И НАЧАЛО СОЗДАНИЯ В 1867 ГОДУ
СИСТЕМЫ РОССИЙСКОГО МОРЕХОДНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

Татьяна Валерьевна Хромцова

*Санкт-Петербургский филиал Архива Российской академии наук, Санкт-Петербург, Россия,
khromtsovat@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7261-1324>*

Аннотация

На основе публицистических произведений Х. М. Вальдемара периода 1860–1870-х годов в статье раскрываются идеи и предложения этого общественного деятеля по вопросам организации мореходного образования в Российской империи. Х. М. Вальдемар был сторонником развития отечественного торгового флота как важнейшего фактора улучшения жизни населения прибрежных территорий страны. Он был убежден, что для решения данной проблемы в России необходимо создать за государственный счет целый ряд доступных навигационных учебных учреждений, в которых жители морских побережий могли бы получить соответствующее профессиональное образование. Предложения Х. М. Вальдемара легли в основу решений, принимаемых на самом высоком уровне. Особое внимание в данной работе уделено тому, как представленные идеи были реализованы на практике при организации деятельности морских образовательных учреждений, открытых на Севере страны в Архангельской губернии.

Ключевые слова:

история профессионального образования, мореходное образование, торговый флот, Х. М. Вальдемар, «Положение о мореходных классах», мореходные классы, шкипер, штурман

Для цитирования:

Хромцова Т. В. «Мореплавание есть черноземное поле для России...»: Христиан Мартынович Вальдемар (1825–1891) и начало создания в 1867 году системы российского мореходного образования // Труды Кольского научного центра РАН. Серия: Естественные и гуманитарные науки. 2025. Т. 4, № 1. С. 89–94. doi:10.37614/2949-1185.2025.4.1.008.

Original article

**“SEAFARING IS A BLACK EARTH FIELD FOR RUSSIA...”: CHRISTIAN MARTYNOVICH WALDEMAR
(1825-1891) AND THE ESTABLISHMENT OF THE RUSSIAN MARITIME EDUCATION SYSTEM IN 1867**

Tatyana V. Khromtsova

*St. Petersburg Branch of the Archive of the Russian Academy of Sciences, Saint Petersburg, Russia,
khromtsovat@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7261-1324>*

Abstract

On the basis of H. M. Valdemar's publicistic works of the period of 1860–1870s the article reveals the ideas and proposals of this public figure on the reform of maritime education in Russia. X. M. Waldemar was a supporter of the development of the merchant marine as the most important factor in improving the lives of the population of the country's coastal territories. He was convinced that in order to solve this problem, it was necessary to create in Russia, at the state expense, a network of accessible navigational educational institutions, where the inhabitants of the sea coasts could receive appropriate professional education. His proposals formed the basis of decisions taken at the highest level. Special attention in this paper is paid to how his ideas were put into practice when organizing the work of maritime institutions opened in the North of the country in Arkhangelsk province.

Keywords:

history of vocational education, merchant navy, maritime education, H. M. Waldemar, «Regulations on Maritime Classes», maritime classes, skipper, navigator

For citation:

Khromtsova T. V. “Seafaring is a black earth field for Russia...”: Christian Martynovich Waldemar (1825–1891) and the establishment of the Russian maritime education system in 1867 // Transactions of the Kola Science Centre of RAS. Series: Natural Sciences and Humanities. 2025. Vol. 4, No. 1. P. 89–94. doi:10.37614/2949-1185.2025.4.1.008.

В 2025 году исполняется 200 лет со дня рождения Христиана Мартыновича Вальдемара (1825–1891) — латышско-русского общественного деятеля, экономиста-практика, публициста, писателя, признанного знатока русского торгового флота. Х. М. Вальдемар стоял у истоков создания отечественной системы подготовки судоводителей. Его идеи, взгляды, практический опыт легли в основу преобразований в области мореходного образования, начатых российским правительством в 1867 году. Итогом этих перемен стало то, что на территории страны были открыты более сорока учебных заведений готовивших судоводителей для торгового флота. В публикациях, освещающих становление и развитие российского

морского образования во второй половине XIX века, основное внимание уделяется практической стороне преобразований: открытию и функционированию мореходных учебных заведений, организации процесса обучения в них, проблемам прохождения воспитанниками плавательной практики [1–3]. Ряд исследований посвящен истории отдельных учебных заведений, подготовке и роли педагогов в развитии мореходного образования [4, 5]. Между тем личность человека, вложившего в подготовку и реализацию данных перемен свою энергию, знания и практический опыт, остается незаслуженно забытой.

Прежде чем рассмотреть взгляды Х. М. Вальдемара, обратимся к ситуации, сложившейся в стране к середине XIX века в области торгового мореходства. В этот период основными путями транспортировки грузов внутри страны и за рубеж были водные магистрали как самый доступный и дешевый вариант перемещения. Большую часть товаров в страну привозили и вывозили из нее иностранные предприниматели на своих судах. Крымская война 1853–1856 годов показала общую отсталость Российской империи по сравнению со странами Европы. Серьезные недостатки в ходе военной кампании выявились и в области торгового мореходства. Русский торговый флот находился в слабо развитом состоянии по численности судов и их техническому оснащению [4: 137]. По официальным данным на 1 января 1858 года он состоял из 286 судов дальнего плавания с общим водоизмещением 46 тысяч тонн и 813 судов каботажного плавания с водоизмещением 58 тысяч тонн¹. Между тем состав коммерческого флота ближайших морских соседей был следующим: Франция — 15 тысяч судов с водоизмещением около 1,5 млн тонн; Англия — 37 тысяч судов с общим водоизмещением 5,5 млн тонн; Германия — 8500 судов с водоизмещением 1,4 млн тонн; Норвегия — 5470 судов с водоизмещением 570 тысяч тонн². В такой ситуации Россия не могла конкурировать с партнерами в области морских торговых перевозок.

С выходом страны на международные торговые рынки в правительственных кругах стал актуален вопрос о необходимости проведения реформы в области организации торгового судоходства и морского образования. Учрежденный в 1856 году «Комитет для изыскания средств к возрождению в России купеческого флота» пришел к выводу, что одной из главных проблем, препятствовавших развитию отрасли, стал недостаток квалифицированных командных кадров — шкиперов и штурманов³. В этот период на русских судах командные должности занимали большей частью шкиперы-практики без морского образования или моряки иностранного происхождения. Это не было проблемой для кораблей, перемещавшихся между портами России. Сложнее было с организацией дальних морских плаваний. Чтобы гарантировать безопасность пассажиров и грузов во время транспортировки, на каждом судне требовалось иметь не менее одного дипломированного судоводителя. Таковы были требования международного судоходства [4: 137]. К середине XIX века в стране было лишь шесть учебных заведений, готовивших кадры для торгового флота: в Архангельске, Кемь, Херсоне, Кронштадте, Риге и Либаве⁴. Выпускников данных учреждений не хватало для всей страны. В этом контексте чрезвычайно актуальны стали идеи о развитии русского торгового флота, озвученные Х. М. Вальдемаром.

Родился Х. М. Вальдемар 15 ноября 1825 года в крестьянской семье, проживавшей в Курляндской губернии на побережье Балтийского моря. В 1850–1854 годах обучался в Либавской прогимназии. В Дерптском университете в 1854–1858 годах прослушал курс экономики и получил степень кандидата камеральных наук⁵. Убеденный, что развитие судоходства и судостроения на родном балтийском побережье может значительно улучшить жизнь местного населения, он активно публиковал статьи в периодических изданиях на эту тематику⁶. В 1859 году, переехав в Санкт-Петербург, стал помощником редактора «Санкт-Петербургских немецких ведомостей» и сотрудником Комиссии погашения государственных долгов в Министерстве Финансов⁷. В столице продолжил публикационную активность на тему развития народного образования и отечественного мореходства, чем привлек внимание самых высокопоставленных лиц. По поручению великого князя Константина Николаевича⁸ в 1860–1861 годах объехал побережье Балтийского моря. За короткий период он исследовал возможности развития флота на Балтике, тщательно проанализировал опыт европейских стран в вопросах международной торговли, организации морских перевозок, обучения кадров и подготовил предложения о развитии морского дела на Балтике и в стране⁹.

Х. М. Вальдемар с сожалением отмечал, что в Российской империи большая часть международных торговых перевозок сосредоточена в руках иностранных торговцев. До начала массового строительства железных дорог в России они остро нуждались в посредничестве русских купцов, которые собирали

различные товары по регионам обширной империи и привозили их в портовые города, передавая затем эти товары для отправки на зарубежных судах на европейские рынки. С постройкой в Российской империи сети железных дорог, по мнению Х. М. Вальдемара, баланс вскоре нарушится. Иностранные купцы перестанут нуждаться в услугах русских предпринимателей, ведь легкость перемещения грузов внутри страны позволит им сосредоточить в своих руках еще и внутреннюю торговлю. Единственный выход избежать такого результата — развитие российского морского торгового флота. Вывоз товаров морем за границу необходимо в кратчайшие сроки сосредоточить в руках отечественных мореплавателей, иностранные купцы должны покинуть этот рынок. Для решения данной стратегической задачи требуется развивать судостроение и обучать российских судоводителей¹⁰.

Первая задача, по его мнению, была не так сложна, как кажется: в стране имелся давний опыт кораблестроения. Для его развития необходимо лишь изыскать средства. Наибольший интерес у Х. М. Вальдемара вызвал опыт Мекленбурга — региона на севере Германии. Мекленбургский флот в Балтийском и Северном морях уверенно выдерживал конкуренцию с торговыми флотами других стран и заменял в этих акваториях российских перевозчиков. Причиной процветания этой немецкой провинции Х. М. Вальдемар видел в том, что моряки здесь, объединяя свои капиталы, участвовали в постройке и владении одним или несколькими кораблями. Такой подход способствовал ускоренному строительству судов. Более того, капитан, заинтересованный в постройке судна привлекал пайщиков из числа местных жителей — торговцев провиантом. Далее, готовясь к плаванию, он закупал у них всю необходимую для рейса продукцию. Такой опыт, по мнению Х. М. Вальдемара, можно использовать как образец для создания будущего судостроительства в России¹¹.

Гораздо сложнее было решить вопрос с подготовкой российских судоводителей — шкиперов и штурманов. В своих взглядах на их обучение Х. М. Вальдемар учитывал мировой опыт и отмечал, что малообразованные матросы и юнги, работающие на российском флоте, не могут получить качественное специальное образование из-за отсутствия государственной поддержки в этом вопросе¹².

Во второй половине XIX века в Российской империи еще не сложилась система профессионального образования. Заботы правительства о развитии специального образования ограничивались поощрением усилий частных лиц и общественных организаций в открытии и содержании профессиональных учебных заведений. Немногочисленные училища открывались без определенной системы, под влиянием возникшей необходимости. Не было утвержденных учебных планов и сроков освоения программ. Государство финансово поддерживало лишь отдельные виды профессиональных школ, в деятельности которых оно было наиболее заинтересовано, например, военные [1: 13, 16].

Х. М. Вальдемар отстаивал идею о том, что основную нагрузку по организации и финансированию мореходных школ должно нести правительство, если оно заинтересовано в успехе мероприятия. Купеческое сословие, извлекающее выгоду из морской торговли, стоит привлекать к финансированию, но это должно быть лишь вспомогательной мерой¹³. Все усилия по развитию русского торгового флота окажутся безуспешными до тех пор, пока в России не будет создана сеть доступных навигационных школ для подготовки профессиональных судоводителей за счет государства¹⁴. Такая идея в стране, где еще не было сложившейся системы профессионального образования, была исключительно передовой.

Учебные заведения, по его мнению, необходимо открывать в тех прибрежных селениях и небольших городах, где население издавна занимается морскими промыслами. По образцу аналогичных школ в Дании, Норвегии, Англии учителями и руководителями в них должны стать опытные, имеющие соответствующее образование моряки. Именно они должны составлять программу преподавания во вверенном им учреждении. Со временем в эти учебные планы с улучшением кораблестроительного дела и появлением новых инструментов стоит вносить изменения, улучшая методы преподавания. В навигационных школах необходимо обучать и грамоте, ведь не многие желающие получить морскую профессию умеют читать, писать, считать. Для распространения современных знаний о мореходстве в среде жителей прибрежных районов страны Х. М. Вальдемар предложил печатать небольшие брошюры с актуальными сведениями о морской практике¹⁵.

Еще одной идеей, которую он почерпнул из опыта устройства морского дела в Германии, была мысль об организации специальных экзаменационных комитетов для приема испытаний или экзаменов на получение звания судоводителя. Не выдержавшие данных испытаний моряки не могли быть допущены

к работе на командных должностях. Кроме того, чтобы занять командные должности, они должны были иметь определенный опыт плавания на морских судах¹⁶. Эти условия, по мнению Х. М. Вальдемара, должны обеспечить высокий уровень профессиональной подготовки и гарантировать безопасность морских перевозок.

Стремясь воплотить свои идеи в жизнь, он хлопотал об открытии хотя бы одной такой навигационной школы, планируя учредить ее на родном Балтийском побережье. Наконец, по его проекту в 1864 году в селении Гайнаж на берегу Рижского залива по инициативе местных жителей была открыта небольшая мореходная школа [4: 164]. Опыт работы этого учебного заведения оказался успешным, с его открытием в Гайнаже наблюдался значительный экономический подъем¹⁷.

В 1864 году при Министерстве Финансов была организована «Комиссия для принятия мер к преобразованию существующих учебных заведений торгового мореплавания». Она разработала законодательную базу для внедрения изменений в области мореходного образования¹⁸. 27 июня 1867 года император Александр II утвердил «Положение о мореходных классах» и мнение Государственного совета «О преобразовании учебных заведений по части торгового мореплавания». В тот же день были приняты документы «О порядке признания шкиперов и штурманов в сих званиях и о правилах для производства испытаний на звание шкипера и штурмана» и «Правила для производства испытаний на звание шкипера и штурмана»¹⁹. Идеи Х. М. Вальдемара получили отражение в утвержденных документах и реализованы на практике при организации работы мореходных учреждений в стране.

1867 год стал отправной точкой для организации общероссийской системы подготовки судоводителей для торгового флота. Она была двухуровневой, состояла из правительственных испытательных комиссий, принимавших экзамены на судоводительские звания и сети навигационных образовательных учреждений, которые называли «мореходными классами» [6: 10]. С этого времени, управлять морским судном можно было только после сдачи экзамена государственной испытательной комиссии и получения диплома судоводителя. Исключением являлись лишь те шкиперы и штурманы, которые до 27 июня 1867 года уже управляли морскими судами. Утвержденные документы предусматривали открытие по всей стране мореходных классов. В них жители прибрежных территорий могли бесплатно получить необходимые знания по мореходному делу. Инициаторами открытия учреждений должны были стать городские, купеческие или иные общества²⁰.

Мореходные классы, в соответствии с идеей реформы мореходного образования, открывались в тех населенных пунктах, где в них ощущалась наибольшая потребность²¹. На Севере страны в Архангельской губернии в дополнение к уже работающим с 1842 года Архангельским и Кемским шкиперским учебным курсам открылись четыре мореходных класса для подготовки шкиперов и штурманов каботажного плавания: в селе Сумской посад Кемского уезда, селе Патракеевка Архангельского уезда, городе Онега и селе Кушерека Онежского уезда²². В соответствии с утвержденными документами в учебные заведения принимали желающих всех сословий и возрастов. Из государственного бюджета на содержание каждого учреждения ежегодно выделялось по 1 тысяче рублей²³. Обучали юношей шкиперы торгового флота или отставные военные моряки²⁴. На момент проведения реформы мореходного образования в России еще не были разработаны единые программы преподавания в мореходных классах [6: 9]. В таких условиях практические навыки наставника определяли качество обучения. Воспитанникам предстояло освоить математику, географию, лоцию, а также теорию и практику судовождения. Нередко преподаватель начинал обучение не с морских дисциплин, а с освоения грамоты, поскольку уровень общеобразовательной подготовки у слушателей был невысоким. Самыми информативными для обучающихся были практические занятия: такелажная работа, шитье парусов, обучение управлению судном в море под парусом и на якоре²⁵. Обучение в мореходных классах не давало права занимать должности судоводителей на морских торговых судах. Для этого требовалось сдать экзамены, набрать необходимый стаж работы в море (плавательный ценз) и, в итоге, получить диплом. Поэтому после завершения курса обучения в мореходном учреждении выпускники отправлялись на суда в море, чтобы набрать необходимый стаж морских плаваний. На Севере издавна считалось, что «только судно и море составляют действительную школу моряков»²⁶. Во время плаваний воспитанники использовали морские карты и навигационные приборы. Эти новшества местными моряками ранее не применялись²⁷. К 1899 году 205 выпускников мореходных классов в Архангельской губернии успешно выдержали экзамены в государственных испытательных комиссиях и получили дипломы судоводителей²⁸.

Х. М. Вальдемар рано и очень прозорливо увидел огромный, еще не раскрытый потенциал в сфере, которая ожидала своего развития, — в российском торговом флоте. На посту основателя и делопроизводителя учрежденного в 1873 году Императорского Общества для содействия русскому торговому мореходству он курировал работу мореходных классов, составлял учебные программы, издавал «Известия Общества

для содействия русскому торговому мореходству». Разработанная система мореходного образования просуществовала более тридцати лет (с 1870-х годов до начала XX века). В 1860 году Х. М. Вальдемар писал: «Мореплавание есть черноземное поле для России; нужно лишь обработать его, то есть, дать народу необходимейшее образование; нужен посев, то есть, распространение сведений о морском деле»²⁹. Данное утверждение и сегодня остается актуальным.

Список сокращений

ГААО — Государственный архив Архангельской области

ПСЗРИ — Полный свод законов Российской империи

РГИА — Российский государственный исторический архив

СПбФ АРАН — Санкт-Петербургский филиал Архива Академии наук

Примечания

¹ Мельницкий В. Русский коммерческий флот по 1-е января 1858 года (окончание) // Морской сборник. Санкт-Петербург, 1859. № 6. С. 347–348. Каботажное плавание — перемещение судов между портами в пределах одной страны.

² Вальдемарс К. Русский торговый флот, в особенности Балтийский, его состояние, развитие и будущность. Санкт-Петербург: типография Императорской Академии наук, 1860. С. 22–23.

³ РГИА. Ф. 95. Оп. 18. Д. 1. Л. 1–2. Шкипер — капитан торгового судна, штурман — его помощник.

⁴ Филиппов Ю. Д. История русского торгового флота со второй половины XIX в. Санкт-Петербург: типография Редакции периодических изданий Министерства Финансов, 1908. С. 31.

⁵ СПбФ АРАН Ф. 35. Оп. 1. Д. 364. Л. 2.

⁶ Woldemar C. *Über die Heranziehung der Letten und Esten zum Seewesen*. Dorpat. 1857; Вальдемарс К. Русский торговый флот, в особенности Балтийский... 32 с.

⁷ СПбФ АРАН Ф. 35. Оп. 1. Д. 364. Л. 2.

⁸ Великий князь Константин Николаевич (1827–1892) — сын императора Николая I, с 1855 года — генерал-адмирал, управляющий флотом и Морским ведомством на правах министра.

⁹ СПбФ АРАН Ф. 35. Оп. 1. Д. 364. Л. 2–2 об.; Вальдемарс К. М. Извлечение из отчета исследований Х. М. Вольдемара об устройстве по бережьям Петербургской губернии мореходных школ. Санкт-Петербург: типография товарищества «Общественная польза», 1889. С. 31–32.

¹⁰ Вольдемар Х. М. Россия и мореплавание // Беседа. 1871. № 4. С. 291.

¹¹ Вальдемарс К. М. Мекленбургское судохозяство, как образец для создания будущего судохозяства в России // Морской сборник. 1862. № 9. С. 16–17, 21.

¹² Вальдемарс К. М. Чем должны и чем могут наши низшие морские училища содействовать развитию нашего морского дела. Санкт-Петербург: типография Морского министерства, 1862. С. 2.

¹³ Вальдемарс К. О мнимых препятствиях к развитию нашего торгового флота, преимущественно в Балтийском море. Санкт-Петербург: типография Морского министерства, 1861. С. 21–22.

¹⁴ Там же. С. 21–22; Вальдемарс К. Русский торговый флот, в особенности Балтийский... С. 41.

¹⁵ Вальдемарс К. М. Чем должны и чем могут наши низшие морские училища содействовать развитию... С. 2, 3, 6; его же. Россия и мореплавание // Беседа. 1871. № 4. С. 300; его же. Как обеспечить будущность нашего морского дела. Москва: типография Т. Рис у Мясницких ворот, 1870. С. XIII, XV–XVII.

¹⁶ Вальдемар Х. М. О морских училищах торгового флота в Германии // Морской сборник. 1862. № 4 (апрель). С. 277–279.

¹⁷ Вальдемарс К. М. Извлечение из отчета исследований Х. М. Вольдемара об устройстве по бережьям Петербургской губернии мореходных школ... С. 60; СПбФ АРАН. Ф. 270. Оп. 1. Д. 559. Л. 4.

¹⁸ Виноградов В. В. Торгово-мореходное образование в России. Санкт-Петербург: типография В. Киршбаума, 1912. С. 15–16.

¹⁹ Положение о мореходных классах // ПСЗРИ: Собрание второе (1825–1881). Санкт-Петербург, 1871. Т. 42 (1867), отделение 1, № 44771. С. 1048–1051; О порядке признания шкиперов и штурманов в сих званиях и о правилах для производства испытаний на звание шкипера и штурмана // ПСЗРИ: Собрание второе (1825–1881). Санкт-Петербург, 1871. Т. 42 (1867), отделение 1, № 44775. С. 1054; Правила для производства испытаний на звание шкипера и штурмана // ПСЗРИ: Собрание второе (1825–1881). Санкт-Петербург, 1871. Т. 42 (1867), отделение 2. Штаты и таблицы к № 44775. С. 574–575.

- ²⁰ РГИА. Ф. 741. Оп. 1. Д. 173. Л. 49, 50, 51; О порядке признания шкиперов и штурманов в сих званиях... С. 1054; Положение о мореходных классах... С. 1049.
- ²¹ Положение о мореходных классах... С. 1049.
- ²² Историко-статистический очерк общего и специального образования в России: [составлен по поручению Комиссии по устройству Всероссийских промышленно-художественных выставок в Москве, 1882] / под ред. А. Г. Небольсина. Санкт-Петербург: типография В. Киришбаума. 1884. С. 172–174; РГИА. Ф. 741. Оп. 1. Д. 173. Л. 55–56.
- ²³ Положение о мореходных классах... С. 1049; РГИА. Ф. 565. Оп. 4. Д. 14458. Л. 6 об.
- ²⁴ ГААО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 630. Л. 115.
- ²⁵ Протоколы собраний по вопросам, касающимся мореходных школ Архангельской губернии // Архангельские губернские ведомости. Архангельск. 1876. № 9. С. 3.
- ²⁶ Беломорские шкиперские курсы // Архангельские губернские ведомости. Архангельск. 1875. № 69. С. 3.
- ²⁷ Беломорские шкиперские учебные курсы // Архангельские губернские ведомости. Архангельск. 1875. № 68. С. 2.
- ²⁸ РГИА. Ф. 565. Оп. 4. Д. 14458. Л. 100, 101, 101 об.
- ²⁹ Вольдемар Х. М. Россия и мореплавание... С. 307.

Список источников

1. Кузьмин Н. Н. Низшее и среднее специальное образование в дореволюционной России. Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1971. 280 с.
2. Бордученко Ю. Л. Мореходное образование в России. 1867–1919 гг.: спец. 07.00.02 «Отечественная история»: дис. ... на соиск. учен. степ. канд. истор. наук. СПб., 1998. 264 с.
3. Зуев А. В. Проблемы прохождения плавательской практики учениками мореходных классов в России во второй половине XIX века // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2012. № 6 (21). С. 39–42.
4. Барбашев Н. И. К истории мореходного образования в России. М.: Издательство Академии наук СССР, 1959. 216 с.
5. Бурсин К. М. Старейшее мореходное: (краткий исторический очерк Архангельского мореходного училища) / К. М. Бурсин, Г. П. Попов. Архангельск: Северо-Западное книжное издательство, 1976. 256 с.
6. Зуев А. В. Проблемы подготовки кадров морского торгового флота во второй половине XIX века // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. 2012. № 149. С. 7–15.

References

1. Kuz'min N. N. Nizshee i srednee special'noe obrazovanie v dorevolucionnoj Rossii. Chelyabinsk: Yuzhno-Ural'skoe knizhnoe izdatel'stvo, 1971. 280 s.
2. Borduchenko Yu. L. Morekhodnoe obrazovanie v Rossii. 1867–1919 gg.: spec. 07.00.02 «Otechestvennaya istoriya»: dis. ... na soisk. uchen. step. kand. istor. nauk. Sankt-Peterburg, 1998. 264 s.
3. Zuev A. V. Problemy prohozhdeniya plavatel'skoj praktiki uchenikami morekhodnyh klassov v Rossii vo vtoroj polovine XIX veka // Vestnik Surgut'skogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta. 2012. № 6 (21). S. 39–42.
4. Barbashev N. I. K istorii morekhodnogo obrazovaniya v Rossii. Moskva: Izdatel'stvo Akademii nauk SSSR, 1959. 216 s.
5. Bursin K. M. Starejshee morekhodnoe: (kratkij istoricheskij ocherk Arhangel'skogo morekhodnogo uchilishcha) / K. M. Bursin, G. P. Popov. Arhangel'sk : Severo-Zapadnoe knizhnoe izdatel'stvo, 1976. 256 s.
6. Zuev A. V. Problemy podgotovki kadrov morskogo trgovogo flota vo vtoroj polovine XIX veka // Izvestiya Rossijskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A. I. Gercena. 2012. № 149. S. 7–15.

Информация об авторе

Т. В. Хромцова — научный сотрудник.

Information about the author

T. V. Khromtsova — research fellow.

Статья поступила в редакцию 11.03.2025; одобрена после рецензирования 02.04.2025; принята к публикации 20.04.2025.
The article was submitted 11.03.2025; approved after reviewing 02.04.2025; accepted for publication 20.04.2025.