

ИСТОРИЯ

УДК 930.85

О.В. Богданова

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ УЧИЛИЩА ГРАЖДАНСКИХ ИНЖЕНЕРОВ

Обозначаются предпосылки к появлению в 1832 г. в России училища гражданских инженеров. Рассматриваются основные учебные заведения, готовившие архитектурно-строительные кадры в России в первой трети XIX в., а также выявляются особенности подготовки будущих специалистов.

Ключевые слова: гражданский инженер; училище; развитие.

К концу первой трети XIX в. в России сложилась ситуация, потребовавшая значительного увеличения дипломированных архитектурно-строительных кадров. Во-первых, это было обусловлено изменением законодательства в области строительства. К началу XIX в. системное законодательство по строительной части практически отсутствовало. Предписания и законы, имевшиеся к началу XIX в., были многочисленны, разбросаны по различным источникам и, естественно, не представляли собой цельного документа, в следствие чего пользование ими было затруднено. Наиболее полно и четко законы были разработаны только в области пожарной и технической безопасности зданий и сооружений.

Системность законодательных документов отсутствовала не только в строительной области, но и во всем государственном законодательстве. Создававшиеся несколько раз до этого времени комиссии по составлению единого свода в силу тех или иных обстоятельств не завершили своей работы. Первая наиболее полная систематизация законодательных документов, коснувшаяся в том числе и строительной части, была выполнена при Николае I. Высочайшим указом 31 января 1826 г. было учреждено второе отделение собственной Его Императорского Величества канцелярии, которое должно было под непосредственным наблюдением государя продолжить и завершить работу прежних комиссий [1. С. 57]. В 1830 г. результатом работы второго отделения под руководством М.М. Сперанского стало составление и издание Полного собрания законов Российской империи (ПСЗРИ). В особом манифесте от 31 января 1831 г. разъяснялось, что в ПСЗРИ были собраны все законы, начиная с Уложения 1649 г. по 1 января 1832 г., издаваемые в течение 183 лет. Часть законов была переработана, некоторые сохранены в первоначальной редакции; издаваемые впредь законы решено было печатать в ежегодном своде продолжений в соответствии с принятой системой ПСЗРИ.

Издание свода законов в 1832 г. и введение его в действие с 1 января 1835 г. внесло значительные изменения в российскую строительную деятельность. Теперь «Свод учреждений и уставов строительных», размещенный во второй части IV книги ПСЗРИ, законодательно регулировал отношения в строительстве, определял государственные учреждения, которые должны были контролировать исполнение этих законов, а также осуществлять управление над строительной частью.

Управление строительной частью дифференцировалось по территориальному признаку и разделялось на три главы. Первая глава – «Об управлении строительной части по государству» – состояла из 10 статей, вторая глава регламентировала управление по губерниям и включала 12 статей, и, наконец, последняя была посвящена особому управлению по строительной части в конкретных городах, а именно: Санкт-Петербурге, Москве, Одессе, Таганроге и Керчи. Таким образом, согласно новому законодательству строительные работы стали регламентироваться более жестко. Это в первую очередь и потребовало численного увеличения профессиональных дипломированных архитектурно-строительных кадров, которые могли бы качественно, соблюдая установленные нормы и правила, исполнять работы и осуществлять контроль над самим строительным процессом.

Во-вторых, увеличение количественного состава архитектурно-строительных кадров повлекло за собой и преобразования в ведомственной принадлежности. В 1832 г. гражданская строительная часть была передана из Министерства внутренних дел в ведение Главного управления путей сообщения, в связи с чем и появилось Главное управление ПСиПЗ. Вместо существовавших ранее строительных экспедиций были учреждены губернские строительные комиссии. На основании Высочайше утвержденного 31 мая 1833 г. положения об образовании строительной части гражданского ведомства в каждом губернском городе вменялось учредить губернские строительные комиссии под председательством начальника губернии. Губернские строительные комиссии должны были состоять из асессора, губернского архитектора, его помощника и двух офицеров Корпуса инженеров путей сообщения [2. С. 1].

Эти нововведения не всегда могли выполняться, особенно в отдаленных губерниях России. Так, например, в губернском Томске строительная комиссия была открыта только 28 мая 1834 г., причем не в полном составе [2. Л. 1]. В комиссию под председательством гражданского губернатора вошли только асессор и губернский архитектор, конкретно – коллежский асессор Витков и губернский архитектор коллежский асессор Турский. О невозможности открыть строительную комиссию в Томске не раз сообщалось в Департамент путей сообщения и публичных зданий, причиной было отсутствие офицеров Корпуса путей сообщения и публичных зданий, причем не только в Томской губернии,

а во всех Сибирских губерниях [3. Л. 20]. Полный штат Томская строительная комиссия стала иметь только к 1845 г. [4. Л. 28].

Рассмотрим теперь, как же обстояло дело с архитектурно-строительными кадрами в целом в России ко времени основания училища гражданских инженеров. К началу 1830-х гг. основными центрами по подготовке архитектурных кадров являлись Академия художеств, Московское дворцовое архитектурное училище и Институт корпуса инженеров путей сообщения.

Главным учебным заведением, поставщиком архитектурных кадров была Академия художеств. Еще в начале 1800-х гг. за Академией закрепились роль учреждения, которое определяло художественную политику в масштабах всей страны [5. С. 4]. Говоря о направленности Академии, следует отметить, что к 1830-м гг., как и в предыдущем столетии, большое значение уделялось технической подготовке архитекторов, чему, в частности, способствовала летняя практика на строящихся объектах. Летняя строительная практика была продолжением курса теории строительного искусства, включенного в учебную программу архитектурного класса в 1828 г. При прохождении практики большое внимание уделялось изучению конструкций. В 1830-е гг. в Академии художеств значительно расширилась тематика учебного проектирования. Воспитанникам Академии вменялось в обязанность составлять проекты культовых построек, городских и загородных особняков, дворцов, многоквартирных городских домов, магазинов, пассажей [6. С. 95]. По Высочайше утвержденному Положению комитета министров «О приготовлении в Академии Художеств воспитанников для Архитекторских должностей» от 26 августа 1830 г. дворянам и обер-офицерам давалось право обучать своих детей за казенный счет «...гражданской архитектуре и вспомогательной оной наукам и искусствам». После окончания курса шестилетнего обучения выпускники поступали в распоряжение Строительного комитета Министерства Внутренних Дел на должности архитекторских помощников. В этой должности они обязаны были проработать два года с годовым жалованием в 500 руб. и, получив практический опыт работы, распределялись по губерниям. Перейти в другое ведомство выпускники Академии художеств могли только по прошествии восьми лет службы в своем ведомстве.

Еще одним центром по подготовке архитекторских кадров было Московское дворцовое архитектурное училище. С 1831 г. это училище стало готовить уже не только ведомственные кадры, как предшествовавшее ему архитектурное училище экспедиции Кремлевского строения, но и направлять своих выпускников в различные регионы страны [7. С. 79]. Выпускники Московского дворцового архитектурного училища являлись специалистами в основном в области организации строительной деятельности. Стремления к созданию в Москве учебного заведения академического уровня привели к проведению преобразований в училище. Система обучения, сформировавшаяся в училище в первой трети XIX в., в основе которой лежала система, унаследованная от школ-команд XVIII в., была значительно реформирована. Теперь за основу была взята система Академии художеств [7. С. 146–147]. Тем не

менее, несмотря на многое положительное в преобразованиях, были и некоторые недостатки. Так, например, после введения новшеств была утрачена тесная связь обучения с практической строительной деятельностью, что составляло особенность обучения в училище и было особенно ценно для будущих организаторов строительной деятельности.

Крупным учебным заведением, выпускники которого могли работать на архитектурных должностях, был Институт корпуса инженеров путей сообщения, открытый 1 ноября 1810 г. При создании Института использовался зарубежный опыт, а именно опыт Парижской школы дорог и мостов, откуда были приглашены и специалисты для преподавания, завезены инструменты, учебные пособия и книги. Директором Института стал генерал-лейтенант, известный к тому времени в Испании инженер, А.А. Бетанкур. Предыдущий его послужной список – бывший директор королевского кабинета машин в Мадриде, генеральный инспектор Путей сообщения Испании, директор Мадридской школы инженеров дорог, каналов и мостов. Заслуги А.А. Бетанкура отмечены были избранием его почетным членом Академии изящных искусств.

Сначала Институт корпуса инженеров путей сообщения был открытым высшим учебным заведением, военные дисциплины в нем не преподавались, при том что воспитанники его имели офицерские воинские звания. В 1823 г. Институт был преобразован в закрытое учебное заведение по образцу военных кадетских корпусов (институт оставался таким до 1864 г., после чего вновь стал гражданским учебным заведением). После окончания института выпускники получали звание инженера третьего класса и являлись специалистами по проектированию, строительству и эксплуатации дорог, каналов, шлюзов, а также гражданских и других гидротехнических сооружений. Через десять лет после открытия Института корпуса инженеров путей сообщения, а именно в 1820 г., при нем была открыта Военно-строительная школа по подготовке специалистов по производству строительных работ водных и сухопутных сооружений, а также публичных зданий. В 1826 г. школа была закрыта и объединена с институтом в единое учреждение военного типа.

Итак, к 1830-м гг. в России было три основных учебных заведения, занимавшихся подготовкой архитектурно-строительных кадров, два в Петербурге – Академия художеств и Институт корпуса инженеров путей сообщения, и одно в Москве – Московское дворцовое училище.

Но эти три крупных учебных учреждения не могли восполнить недостаток строительных кадров на всей территории России. Московское дворцовое архитектурное училище обеспечивало специалистами в основном Петербург, Москву и города европейской части России, в Сибири же количество выпускников училища было минимально. Недостаточно было и офицеров корпуса путей сообщения [3. Л. 8]. Особенно остро дефицит дипломированных строительных кадров наблюдался в провинциях, особенно к востоку за Уралом. Часто должности архитекторов исполняли выпускники чертежных училищ или землемеры.

Восполнить пробел в кадрах строителей и архитекторов на территории всей Российской империи было

тем труднее, что Академия художеств и Институт корпуса инженеров путей сообщения готовили специалистов высшего звена. Таких специалистов в отдаленные точки Империи не пошлешь, их нехватка ощущалась и в Центральной России. Среднее же звено – помощники архитекторов, производители работ и др. – практически отсутствовало. В подобной ситуации необходимо было принимать меры к созданию дополнительных учебных заведений, которые могли обеспечить необходимое количество архитектурно-строительных кадров, работавших на всей территории России. Открытие Училища гражданских инженеров как раз и должно было восполнить недостаток специалистов среднего звена, работавших на архитектурно-строительных должностях.

Училище гражданских инженеров было учреждено при Главном управлении путей сообщения 9 мая (27 апреля по старому стилю) 1832 г. Целью Училища была подготовка «...руководителей для производства работ», которые должны были по назначению начальников губернии заниматься «...исправлением и устройством дорог, мостов и переправ», а кроме того, могли бы выполнять работы по постройке гражданских зданий и сооружений [8. С. 23]. В основу Училища был положен опыт Института корпуса инженеров путей сообщения.

В Положении об училище говорилось следующее: «Содержание дорог составляет повинность крестьян тем более тягостную, что не имеют они руководителей для производства работ прочным образом и с меньшими издержками. Между разными мерами, к облегчению сей повинности нами приемлемыми, признано необходимым, прежде всего, образование способных для производства работ по правилам искусства чиновников, которые бы по назначению начальников губерний занимались исправлением и устройством дорог, мостов и переправ, в то же время способствовали познаниями своими и частным людям, и заведениям по разным отраслям промышленности и построений. Для сей цели учреждается Училище гражданских инженеров» [8. С. 23]. Как говорилось в отчете училища от 18 июля 1833 г., «в обязанности гражданского инженера может входить построение огромных зданий, как гидротехнических, так и на земле находящихся». Выпускники училища на местах могли «впоследствии занимать должности землемеров и архитекторов и быть употребляемы на устройство различных заведений до государственной промышленности относящихся». Таким образом, училище готовило руководителей для производства работ по гражданскому ведомству, включая дороги, мосты, различные гидротехнические сооружения, а также гражданские здания.

Единая специализация, направленность Училища гражданских инженеров по примеру Института корпуса инженеров путей сообщения предопределила похожие методы и приемы преподавания. «Для сохранения в этих двух заведениях единства в духе и методе образования» в училище из Института корпуса инженеров путей сообщения были направлены профессор М.С. Волков, П.П. Мельников, Я.А. Севастьянов, Н.Ф. Ястржембский [8. С. 24]. Первым директором Училища гражданских инженеров по представлению главноуправляющего путей сообщения герцога Александра Вюртембергского был утвержден генерал-майор

Ф.А. Козен, который находился в этой должности с 1832 по 1840 г. Следующим директором, с 1840 по 1842 г., был инженер-генерал-майор барон Ф.К. Притвиц. Так же как и в Институте, обучение в училище продолжалось четыре года, из которых первые три были рассчитаны на приобретение теоретических знаний, а последний – практических навыков. Специальные дисциплины наряду с общеобразовательными начинались с первого года обучения. Первый выпуск специалистов в звании гражданского инженера состоялся в 1836 г. в количестве всего одиннадцати человек [8. С. 24].

Через два года после открытия училища гражданских инженеров, а именно 13 октября 1834 г., при Академии художеств было учреждено еще одно учебное заведение. Теперь при Академии художеств должны были содержаться за счет управления 50 воспитанников, которые после обучения в Академии получали звание художника XIV класса и могли работать архитекторами в ведении Главного управления путей сообщения и публичных зданий в губернской строительной комиссии на местах или оставались при Комиссии в Главном управлении путей сообщения и публичных зданий [8. С. 27]. Лица, не окончившие полного курса Академии, могли работать на местах в должности канцелярских служащих, рисовальщиков или кондукторов. В связи с тем, что в составе Главного управления путей сообщения и публичных зданий не было органа, курирующего процесс подготовки в Академии художеств, 8 января 1841 г. было Высочайше утверждено Положение об Архитекторском училище, по которому Архитекторское училище учреждалось при Главном управлении путей сообщения и публичных зданий [9. С. 27]. Целью училища была подготовка воспитанников, которые после шестилетнего обучения могли работать на должностях архитектора или архитекторских помощников при губернских строительных комиссиях. Первую часть подготовки воспитанников курировал инспектор училища, назначаемый Главноуправляющим управлением путей сообщения и публичных зданий, вторую часть – Совет Академии художеств.

Основная направленность Архитекторского училища определялась тенденциями, присущими самой Академии художеств, в которой начиная с 1840-х гг. наметилась тенденция к усилению художественной направленности [9. С. 57]. Если в начале 1830-х гг. технической подготовке архитекторов уделялось достаточно внимания, то уже в 1840 г. после упразднения Воспитательного училища учебный план Академии был значительно сокращен. Были упразднены все общеобразовательные предметы, а из вспомогательных предметов остались только «начала правил архитектуры» и теория строительного искусства [6. С. 20]. Преподавание «перспективной линии» архитекторами – Т. Томоном и адъюнкт-профессором архитектуры А.И. Мельниковым – было заменено на ведение предмета художником М.Н. Воробьевым, а с 1820 по 1840 г. – живописцем-перспективистом И.А. Ивановым. Образовательные дисциплины стали вестись в отрыве от художественных (в XVIII в. курс сопровождался обязательной практикой), при этом последним придавалось большее значение при определении успеваемости учащегося. Все это способствовало появлению тенденции домини-

рования художественной составляющей над инженерно-технической, которая с течением времени значительно усилилась, что в результате привело «к общей перестройке системы и принципов художественного обучения» [9. С. 57]. К 1840–1850-м гг. за архитектурным классом Академии укрепилась репутация преимущественно художественной школы, которая была изменена только после реформы Академии в 1859 г. [10. С. 20]. В новой программе по подготовке архитекторов в Архитекторском училище, составленной Советом Академии, сказалось превалирование как и в самой Академии художественной направленности. Теперь воспитанники училища должны были по шесть часов ежедневно (на третьем году обучения) заниматься рисованием и черчением ордеров [8. С. 27].

Таким образом, наличие разной специфики при подготовке специалистов в Училище гражданских инженеров и Архитекторском училище, где в первом доминировала инженерная составляющая, а во втором – художественная, потребовало объединения этих двух учебных заведений в одно. 17 декабря 1842 г. был Высочайше подписан указ, фрагмент текста которого целесообразно привести полностью: «Сооружение публичных зданий и устройство городов встречает непрерывный недостаток в архитекторах. Существующее ныне при Главном Управлении Путей Сообщения и Публичных Зданий Архитекторское училище, как по ограниченному в нем числу воспитанников, так и по

одностороннему образованию их, надобности этой не удовлетворяет. В той же степени неудовлетворительно и другое учебное заведение – Училище Гражданских инженеров, имеющее назначение готовить собственно дорожных мастеров. Обращая внимание на сей предмет, Мы поручили Главноуправляющему Путями Сообщения и Публичными Зданиями составить проект соединения означенных двух училищ и образования из них одного учебного заведения с тем, чтобы в заведении сем готовить всех родов гражданских зданий, сооружений и, не требуя от правительства издержек, доставать новые способы как по части строительной, так и дорожной, составляющим в совокупности предмет обязанностей Главного управления Путей Сообщения и Публичных Зданий» [8. С. 29]. Тем же указом было учреждено Положение, по которому два отдельных училища – Архитектурное и Гражданских инженеров, состоящие в ведении главного управления путей сообщения и публичных зданий, были объединены в одно училище с наименованием Строительного училища того же ведения.

Таким образом, просуществовав всего десять лет, Училище гражданских инженеров путем слияния с другим учебным заведением – Архитекторским училищем – было реорганизовано в Строительное училище, которое имело уже несколько другие цели и задачи в плане подготовки специалистов. С этого времени начался новый период в развитии этого учебного заведения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Барановский Г.В. Судьбы русского строительного законодательства (К вопросу о пересмотре Устава строительного) // Зодчий. 1916. № 6. С. 57–63.
2. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 6. Оп. 1. Д. 13.
3. ГАТО. Ф. 6. Оп. 2. Д. 12.
4. Залесов В.Г. Архитекторы Томска (XIX – начало XX века). Томск: Изд-во ТГАСУ, 2004. 170 с.
5. Лисовский В.Г. Академия художеств и ее архитектурная школа в процессе развития русской архитектуры XIX – начала XX века: Автореф. дис. ... д-ра искусствоведения. Л., 1986. 54 с.
6. Лисовский В.Г. Академия художеств. Л., 1982. 224 с.
7. Гриц А.Е. Московское дворцовое архитектурное училище и стилевые поиски в русской архитектуре второй трети XIX века: Дис. ... канд. искусствоведения. М., 2004.
8. Юбилейная книга Санкт-Петербургского архитектурно-строительного университета. 1832–2002. СПб., 2002. 386 с.
9. Молева Н., Белютин Э. Русская художественная школа первой половины XIX века. М.: Искусство, 1963. 408 с.
10. Лисовский В.Г. Архитектурная школа Академии художеств. Л., 1981. 36 с.

Статья представлена научной редакцией «История» 29 июня 2009 г.