

VIII<sup>ème</sup> CONGRÈS INTERNATIONAL DE NAVIGATION  
PARIS 1900

---

DEUXIÈME SECTION

---

# INSTITUTIONS D'INSTRUCTION

POUR LE

PERSONNEL DE LA BATELLERIE

---

COMMUNICATION

PAR

**M. E.-F. DE HOERSCHELMANN**

Conseiller d'État actuel

ET

**M. S.-M. JITKOFF**

Conseiller d'État

---

PARIS

IMPRIMERIE GÉNÉRALE LAHURE

9, RUE DE FLEURUS, 9

---

1900





II - 354034

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000318926

# INSTITUTIONS D'INSTRUCTION

POUR LE

PERSONNEL DE LA BATELLERIE

---

## COMMUNICATION

PAR

**M. E.-F. de HOERSCHELMANN**

Conseiller d'État actuel,

ET

**M. S.-M. JITKOFF**

Conseiller d'État.

La cinquième question du programme de notre Congrès comprend les institutions de prévoyance et d'instruction pour le personnel de la batellerie.

En 1887, il a été fondé en Russie une école destinée spécialement à l'instruction du personnel de la batellerie. Cette école se trouve à Nijni-Novgorod. Le statut de l'école a été approuvé par une décision du Ministre des voies de communication, feu l'amiral Possiette, le 18 juin 1887.

L'école de navigation de Nijni-Novgorod, comme il est dit dans le statut de l'école, a pour but de donner aux bateliers de la navigation intérieure (rivières et lacs), ainsi qu'aux mécaniciens des bateaux à vapeur, des connaissances scientifiques pouvant faciliter et améliorer leur travail professionnel.

L'école est placée sous les auspices du Ministère des voies de communication. Les fonds nécessaires à son entretien sont fournis spontanément par des personnes et des institutions (Compagnies de navigation, etc.), s'intéressant spécialement au développement de la navigation intérieure.

Les sommes appartenant à l'école doivent être déposées dans une des banques existant à Nijni-Novgorod.



Chaque année un compte-rendu sur l'activité de l'école est présenté au Ministère des voies de communication.

Peuvent seuls être admis comme élèves des sujets russes ayant atteint au moins 16 ans, et faisant partie du personnel de la batellerie de la navigation intérieure; ils sont tenus de présenter un certificat attestant qu'ils ont terminé les cours d'étude dans une école de district ou de ville à trois classes, ou dans une école équivalente. Les personnes ne possédant pas un tel certificat sont tenues de passer un examen d'entrée. Peuvent, par exception, être admises à l'école, des personnes n'ayant pas encore servi dans la batellerie, à la condition de prendre service à bord d'un bateau dès les premières vacances de l'école.

La durée des cours de l'école de navigation est de trois ans. Chaque classe est divisée en deux sections : l'une pour les pilotes et l'autre pour les mécaniciens. Par suite de l'insuffisance des ressources pécuniaires, la section des mécaniciens a dû être temporairement fermée.

Le programme d'études de l'école contient les cours suivants : arithmétique et géométrie, mécanique du bateau à vapeur, pratique de la navigation, code de navigation, comptabilité de la batellerie, éléments d'architecture navale, cours de pilotage du Volga, de ses affluents et d'autres fleuves et rivières navigables et dessin technique.

Les cours commencent chaque année le 1<sup>er</sup> novembre et se continuent jusqu'au commencement du mois de mars. Les leçons ont lieu de neuf heures du matin à trois heures de l'après-midi. Le nombre des places pour les admissions à l'école est déterminé chaque année par une décision du Comité de l'école. Dans tous les cas, le nombre des élèves ne doit pas dépasser la quarantaine dans aucune des sections.

Chaque année, à la fin des cours, avant l'ouverture de la navigation, les élèves terminant leur séjour à l'école sont soumis à un examen devant une Commission se composant de trois membres, notamment : le chef de l'école, un membre nommé par le Ministère des voies de communication, et un membre nommé par le Gouverneur de la province de Nijni-Novgorod; les examens se passent en présence des membres du Conseil pédagogique de l'école et des membres du Comité de la Bourse de Nijni-Novgorod. Les élèves ayant bien passé leur examen reçoivent un certificat qui est signé par le président d'honneur du Conseil de patronage de l'école, par le président du Comité de la Bourse de Nijni-Novgorod et par les membres de la Commission d'examens.

Les affaires de l'école sont dirigées par un Conseil de patronage dont font partie deux membres du Comité de la Bourse, choisis par ce Comité, et les personnes payant pour l'entretien de l'école une somme d'au moins cent roubles par an. Le gouverneur de la province de Nijni-Novgorod est président d'honneur du Conseil de patronage. Fait également partie du Conseil le chef de la section de Nijni-Novgorod, de l'arrondissement des voies de communication de Kazan. Le Conseil de patronage remplit les fonctions



suivantes : il examine le compte-rendu annuel sur l'activité de l'école, la comptabilité et le mouvement des fonds ; il examine et approuve le budget de l'école et les dépenses extraordinaires qui peuvent être nécessaires pour son entretien ; il étudie les mesures qui pourraient être prises pour assurer à l'école les ressources nécessaires à son entretien ; il examine les cas dans lesquels les méthodes d'enseignement de l'école pourraient ne plus correspondre au but indiqué et propose les mesures à prendre pour y remédier ; il examine les plans d'études, les programmes et le règlement sur l'organisation intérieure de l'école ; il examine les modifications du règlement qui pourraient être reconnues nécessaires et il s'occupe, en général, de toutes les questions sur lesquelles le président d'honneur du Conseil trouve utile d'entendre son avis.

Le Conseil de patronage choisit dans son sein deux de ses membres qui, avec le chef de l'école, constituent le Comité de direction des affaires économiques et administratives ; ce Comité de direction est présidé par le président du Comité de la Bourse de Nijui-Novgorod.

La direction détaillée des affaires de l'école est confiée à l'un des professeurs en qualité de directeur des études ; en cas de besoin, il est secondé dans l'exercice de ses fonctions par le Conseil pédagogique composé du chef de l'école et des autres professeurs.

La comptabilité est tenue par le chef de l'école qui la soumet chaque année à l'examen du Comité de direction et du Conseil de patronage.

Peuvent être professeurs à l'école les personnes ayant suivi complètement au moins les cours d'un établissement secondaire d'enseignement spécial.

Le choix des professeurs et l'attribution à l'un d'eux de la qualité de directeur appartient au président d'honneur du Conseil de patronage.

Voici comment est fixé le budget ordinaire de l'école :

Appointements du chef de l'école qui est logé dans les locaux de l'école. . . . .	1 200 roubles ( 3 200 francs).
Honoraires des professeurs. . . . .	2 000 — ( 5 533 1/3).
Logement, éclairage et chauffage. . . . .	1 000 — ( 2 666 2/3).
Manuels et objets servant à l'enseignement. . . . .	500 — ( 800 francs).
Appointements des domestiques (deux matelots). . . . .	240 — ( 640 — ).
	<hr/>
Total. . . . .	4 740 roubles (12 640 francs).

Vu le grand nombre des candidats à l'école, on a institué, dans ces derniers temps, un concours d'entrée.

Le programme d'études a été complété par un cours facultatif sur les premiers moyens d'assistance médicale en cas d'accident sur les eaux.

Les leçons se donnent d'après la méthode d'explication et de répétition



successives. Le professeur explique la tâche et à la leçon suivante il interroge les élèves.

Pour tous les cours, il existe des manuels spéciaux lithographiés. Jusqu'en ces derniers temps, les exemplaires de ces manuels se distribuaient gratuitement aux élèves. Vu l'insuffisance des ressources pécuniaires de l'école, le Conseil de patronage a décidé, l'année dernière, de fixer le prix des manuels à 6 roubles (16 francs), en admettant toutefois la dispense de ce paiement pour les élèves nécessiteux.

On attache beaucoup d'importance au caractère pratique des cours. La plupart des professeurs sont d'anciens officiers de marine ou des ingénieurs de différente spécialité (ingénieurs-mécaniciens, ingénieurs des voies de communication, etc.). Les cours de pratique de la navigation, d'architecture navale et surtout du pilotage du Volga constituent la propriété de l'école de Nijni-Novgorod, car ils ne font partie du programme d'aucun établissement d'instruction analogue. Pouvaient seules diriger ces cours, des personnes ayant fait partie du personnel de la batellerie du Volga. Il y a eu dix promotions d'élèves de l'école comprenant ensemble 294 élèves.

A la sortie de l'école, tous les élèves s'engagent dans le personnel de la batellerie du Volga et des autres rivières. Les propriétaires des bateaux à vapeur ainsi que les compagnies de navigation, prennent volontiers les élèves de l'école de navigation à leur service en été, pendant les vacances.

Comme on a pu voir plus haut, la direction des affaires de l'école est confiée à des professeurs choisis parmi des personnages officiels ainsi que parmi les représentants des entreprises privées de navigation, ce qui contribue à diriger l'enseignement de l'école dans un sens à la fois méthodique et pratique.

L'école de Nijni-Novgorod a démontré sa vitalité pendant plus de dix ans et a rendu des services sérieux à la navigation intérieure.

L'hiver passé, l'école a été fréquentée par 468 élèves dont 29 faisaient partie de la classe supérieure.

Les deux classes inférieures, vu le grand nombre des élèves, étaient partagées chacune en deux sections. Pour la plupart, les élèves appartiennent, par leurs origines, à la population rurale ou à la petite bourgeoisie; toutefois, quelques-uns proviennent des couches supérieures de la société; mais ce sont d'ordinaire des jeunes gens ayant essuyé quelque échec dans d'autres établissements d'instruction, et il arrive souvent qu'ils échouent également à l'école de navigation.

Comme l'attestent les fonctionnaires qui ont été délégués par le Ministère des voies de communication pour assister aux examens de sortie de l'école, on y fait des efforts sérieux pour atteindre le but principal de cette institution qui est de fournir à la batellerie des candidats bien préparés pour servir dans les différentes branches de la navigation intérieure. Les efforts qui sont faits dans cet ordre d'idées ne restent pas sans résultat, comme le montrent les connaissances montrées par les élèves aux examens



de sortie. A l'examen du cours de pilotage, ils dessinent de mémoire au tableau noir les plans des sections du Volga et de la Kama sur des étendues de 50 à 40 kilomètres, avec les détails nécessaires sur le chenal du fleuve et la topographie des rives. En architecture navale, ils possèdent des connaissances suffisantes sur les diverses parties des bateaux en bois et en fer. Dans la mécanique du bateau à vapeur, on leur enseigne la construction des machines, excepté toutefois leur calcul (car ce ne sont pas des mécaniciens, mais des bateliers qu'on veut former). Le cours de pratique de la navigation est également étudié d'une façon très satisfaisante. En ces derniers temps, on a introduit dans les programmes l'étude de la comptabilité pour que les élèves, à leur sortie, soient en état de tenir les livres d'une entreprise de navigation (compagnie de navigation à vapeur, etc.).

Quelques cours, tels que ceux de pilotage et de pratique de la navigation ont été, pour ainsi dire, créés par les professeurs de l'école eux-mêmes ; car il n'existe pas de livres pour l'étude de ces questions. C'est surtout au chef de l'école, M. Razoumoff, ancien officier de la marine militaire, que revient le mérite d'avoir complété le programme de l'école par les matières sus-mentionnées qui sont si utiles pour le personnel de la batellerie.

Un peu plus faibles sont les résultats obtenus en ce qui concerne l'étude des sciences (mathématiques, physique) ; cette faiblesse s'explique en partie par la difficulté d'avoir de bons professeurs avec les ressources si insuffisantes de l'école : elle s'explique aussi en partie par le niveau général du développement intellectuel des élèves ; ceux-ci sont plus aptes à se familiariser avec les connaissances pratiques qu'à se pénétrer de connaissances théoriques et de notions abstraites.

Les élèves ayant satisfait aux examens de sortie trouvent facilement des places dans les Compagnies de navigation ainsi que chez les propriétaires de bateaux à vapeur ; plusieurs des anciens élèves sont à l'heure qu'il est capitaines de bateaux à vapeur. Malheureusement la situation pécuniaire de l'école est peu assurée. Comme il a été dit plus haut, le budget de l'école n'est alimenté que par des cotisations privées, sans subside fixe de l'État.

La « Conférence des représentants des intérêts de la navigation intérieure de Russie », qui se tient chaque année, au mois de janvier, à Saint-Petersbourg, au Ministère des voies de communication, s'est occupée, l'année passée, de la question des ressources affectées à l'entretien de l'école et a émis le vœu que, vu les résultats si satisfaisants de son activité, il lui soit alloué une subvention annuelle du Ministère des voies de communication. A l'heure qu'il est, cette question n'a pas encore reçu de solution définitive dans les sphères compétentes.

Les examens de sortie de cette année, auxquels assistait un délégué du Ministère des voies de communication, ont de nouveau démontré les bons résultats donnés par l'enseignement de l'école. Se sont présentés à l'examen



de sortie 29 élèves, dont 4 seulement ont échoué. Pour la plupart des élèves, la moyenne des points obtenus dans les différentes matières a été de plus de quatre (la note la plus élevée étant cinq).

La dépense totale d'entretien de l'école a été l'année passée de 7200 roubles (19 200 francs), dont à peu près la moitié a été consacrée aux honoraires des professeurs et aux appointements du personnel de l'école. Le chauffage et l'éclairage ont coûté 570 roubles ; les frais d'impression des manuels pour les élèves et différents objets d'enseignement, 990 roubles ; l'amortissement de la dette contractée lors de la fondation de l'école, 1000 roubles ; les frais d'assurance et d'entretien des immeubles et du mobilier, 220 roubles ; le reste du budget a trait à des dépenses diverses.

Nous ne disposons pas en Russie d'une expérience suffisamment étendue sur les « Institutions d'instruction pour le personnel de la batellerie », pour pouvoir en déduire des conséquences générales ; nous croyons cependant pouvoir dire que le premier essai tenté dans cette branche d'enseignement n'a pas été infructueux et que l'œuvre commencée mérite d'être continuée sur les bases qui ont été adoptées à son origine.

Kieff (Russie), le 7/20 mai 1900.



---

43 027. — IMPRIMERIE GÉNÉRALE LAHURE  
9, rue de Fleurus, à Paris.

---



