

ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ШЛЮЗНОЙ СИСТЕМЫ ПО РЕКЕ СЕЙМ С КОНЦА 30-Х ПО 40-Е ГГ. XIX В.

© 2015 А. В. Сахаров

аспирант БелГУ
e-mail: Zucker1991@mail.ru

МБОУ «Лицей №6 имени М.А. Булатова» (г. Курск)

Статья посвящена рассмотрению особенностей функционирования шлюзной системы по реке Сейм по проекту щигровского помещика М. Пузанова. Основное содержание исследования составляет анализ качества судоходства, перевозимых товаров, маршрутов движения барок. Определяются основные тенденции в эксплуатации шлюзных конструкций. В научный оборот вводятся малоизвестные документы, представленные Государственным архивом Курской области, о деятельности щигровского помещика М. Пузанова, активно воплощавшего замысел судоходства по Сейму от Курска до Киева и далее к черноморским портам.

Ключевые слова: Сейм, судоходство, барки, товары, Курская губерния

В условиях непростой геополитической обстановки и важных перемен в современной России, когда происходит переоценка исторического прошлого, проблема патриотического воспитания, развития национального самосознания для Российской Федерации, крупнейшей страны в мире, стоит особенно остро. Особую роль в патриотическом воспитании играет изучение отечественной истории, позволяющее осмыслить исторический опыт народа, формировать ценностное отношение к отечественной культуре, определить гражданскую позицию. Особую актуальность приобретают краеведческие исследования, изучение истории в региональном аспекте. Рассмотрение функционирования шлюзной системы по реке Сейм позволит выявить экономическую роль проекта М. Пузанова по приведению в судоходное состояние главной реки Курской губернии. Обращение к данной теме расширяет круг исследуемых отечественной наукой проблем, дает видение одной из малоизученных страниц истории Курского региона. Ряд источников, использованных в статье и впервые введенных в научный оборот, может быть использован в краеведческих работах, преподавании истории и краеведения в высшей и средней школе.

Важным шагом в рассмотрении вопроса обустройства реки Сейм в судоходное состояние и роли дворянства и купечества в реализации проекта щигровского помещика М. Пузанова явилась опубликованная в 2010 г. издательским центром «ЮМЭКС» историческая повесть М. Лагутича «Плыл по Сейму пароход», написанная к 170-летию Александринского водного пути [Лагутич 2010]. Следует отметить, что повесть имела не столько научный, сколько публицистический характер. Частично данная тема была затронута в монографии «Рыльск» историка В.А. Просецкого, занимающегося вопросами истории провинциальных городов [Просецкий 1977]; историческом очерке «Наместники и губернаторы Курского края 1779–1917 гг.» историка-краеведа В.Б. Степанова [2005]; статье «Пароходы на Сейме» И. Максимовой, опубликованной газетой «Единая Россия. Курский областной вестник» 24 июня 2010 г.; а также в статье «Историко-поэтическое описание рек Курского края» члена Курского краеведческого общества С.Н. Ефременко из фонда Курской областной библиотеки имени

Н.Н. Асеева. Однако все вышеперечисленные работы, как правило, описательны и лаконичны, нацелены в основном на констатацию фактов и содержат целый ряд неточностей и разногласий.

Цель данной статьи – выявить значимость судоходства по реке Сейм и определить характер транспортных перевозок по Александринскому водяному сообщению, ввести в научный оборот малоизвестные документы о деятельности дворянина М. Пузанова.

Настоящее исследование опирается на материалы фонда № 168 «Комитет для приведения реки Сейм в судоходное состояние» Государственного архива Курской области, которые впервые вводятся в научный оборот. Данный фонд включает в себя протоколы заседаний Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние; заказы, торговые листы и контракты с купцами и иными лицами, связанными с закупкой строительных материалов и наймом рабочих; письменные обращения, адресованные императору Николаю I, министру финансов Е.Ф. Канкрину, курским землевладельцам; приходно-расходные книги Комитета, в которых записываются практически все значимые финансовые операции, так или иначе связанные с проектом; сравнительные ведомости смет по проведенным работам; отчеты М. Пузанова и других лиц относительно хода строительных работ на местах установки шлюзов; жалобы на подрядчиков со стороны рабочих и местных жителей; описания рек Сейм и Десны; различного рода предписания технического характера; описи дел документов Комитета и так далее. Изучаемый период представлен достаточно полно, сохранность документов удовлетворительная.

В 30-е гг. XIX в. на территории Курской и Черниговской губерний реализовывался проект приведения реки Сейм в судоходное состояние. Автором плана по строительству системы шлюзов был щигровский помещик М.А. Пузанов, выходец из купечества, получивший за добросовестную службу в чине коллежского асессора статус дворянина в 1830 г. [ГАКО... Д. 322. Л. 14]. Всего к 1838 г. было построено 16 шлюзов, 15 из которых официально являлись частью Александринского водяного сообщения. Новомлинский (на рис. 1 обозначен № 1), Батуринский (№ 2) и Каменский (№ 3) шлюзы находились на территории Черниговской губернии; Путивльский (№ 4), Клепальский (№ 5) и Теткинский (№ 6) – в Путивльском уезде; Марковский (№ 7), Гапоновский (№ 8) и Кольтичевский (№ 9) – в Рыльском уезде; Баницкий (№ 10), Угонский (№ 11), Стародубовский (№ 12) и Успенский (№ 13) – во Львовском уезде; Лозовский (№ 14) и Масловский (также называвшийся Мальцевским, №15) – в Курском уезде. Рышковский шлюз (№16) был запланирован для продолжения судоходства непосредственно до губернской столицы, но так и не был построен.



Рис. 1. Места расположения шлюзов по реке Сейм

С завершением строительства первых четырех шлюзов появилась необходимость привлечь внимание купцов и промышленников к новой транспортной артерии Курского края. О том, что необходимо немедленно известить заинтересованные лица о возможности судоходства до Путивля, еще в 1835 г. писал министр финансов Е.Ф. Канкрин. 7 января курский губернатор М.Н. Муравьев писал в Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние: «Препровождая у сего предложения Господина Министра финансов от 19 декабря прошлого года за № 4010 по делу о приведении реки Сейм в судоходное состояние я предлагаю оному Комитету сделать по сему предмету со своей стороны зависящее распоряжение» [ГАКО... Д. 77. Л. 3]. Следует отметить, что Муравьев был заинтересован в скорейшей реализации пузановского проекта. Муравьев хотел показать Петербургу, насколько плодотворным оказалось вмешательство нового курского губернатора.

Вскоре в Комитете было составлено рекламное послание, которое было разослано всем, кто мог использовать новые возможности судоходства. В тексте послания сообщалось следующее: «Комитет... извещает господ промышленников и комиссионеров армии, что... река Сейм Курской губернии от города Путивля и выше оного на 30 верст до впадения ее в Десну, всего же на протяжении 200 верст, приведена ныне курским дворянством в судоходное состояние. На сем течении ее устроено 4 однокамерных шлюза, и судоходство сплавное и обратное может быть производимо беспоплино во все время года, способное к судоплаванью, на судах длиною до 15 сажень и шириною до 9 аршин, с осадкою [в воде] в межень от 14 до 20 вершков, в весеннюю же воду до 2 аршин, с грузом в первом случае, приблизительно, от 3 до 4 тыс., а в последнем до 8 тыс. пудов. Суда, предназначенные для Сейма, суть те же, кои признаны наиболее способными для плаванья по Днепру или Десне, а именно: барки, полубарки и байдаки, которые могут быть устраиваемы весьма за умеренную цену (от 300 до 500 руб.) на Десне в Новгород-Северском и в Брянске. Товары, коими изобилует Курская губерния, состоят наиболее из сырых землевладельческих продуктов, а именно: из пшеницы, ржи, овса, гречихи, пшена, крупы, гороха, мака, конопли, пеньки, льна, конопляного масла и сала. Из изделий мануфактурных и заводенных могут быть вывозимы преимущественно: канаты, замашный холст, крестьянское сукно, кожи, известь, жернова для крупчаток, хлебное вино и прочее.... Товары, требующиеся Курской губернии, преимущественно суть: крупный лес, доски, железо, стекло, соль и многие другие... Довольно сказать, что в Курской губернии обрабатывается ежегодно до 2 миллионов десятин и что сие водяное сообщение дает средства, получая все ее огромные избытки за самую дешевую цену, отправлять оные во все губернии запада и юго-запад России, а равно и в порты Черного и Балтийского морей» [Там же. Л. 6–7].

Из данного документа следует отметить, что в Комитете рассчитывали на увеличение торговых оборотов между регионами, причем одновременно должны были увеличиваться экспорт и импорт. При этом основной частью товаров должно было стать сырье, из которого большую часть экспорта составляла бы сельскохозяйственная продукция, а импорт приходился на лесоматериал. Не случайно и замечание относительно того, что суда, приспособленные для хождения по Днепру и Десне, без проблем будут плыть и по Сейму.

В 1836 г. путивльский купец Беляев решил опробовать судоходство на западном участке реки Сейм и отправил барку в г. Кременчуг. В случае непредвидимых проблем грузом были выбраны относительно дешевые обода и известь. Нагруженное судно просело в воде на 18 вершков (80 сантиметров) [ГАКО... Д. 312. Л. 19]. Успешное прибытие барки Беляева в пункт назначения позволило Беляеву в следующем году найти единомышленников: к 6

баркам путивльского купца присоединились по две барки княгини Марии Барятинской и купца Макара Пашутина. Новая экспедиция должна была пройти дальше по Днепру, выйти в Черное море и достичь Одессы. Однако на этот раз не обошлось без неприятных происшествий. В своем отчете Беляев писал, что «одна из сих барок [княгини Барятинской]... не доходя верст пяти до Новомлинского шлюза, близ селения Кербутова и Николаево-Батурина монастыря повредилась на корч и, перевесившись от течи на одну сторону, опрокинулась вверх дном и вся погрузилась в воду» [ГАКО... Д. 163. Л. 1]. В итоге груз был «уничтожен прибрежными жителями», разграбившими перевернувшуюся барку.

Вплоть до 1842 г. количество судов, проходивших по реке Сейм, в основном увеличивалось, однако в дальнейшем наблюдается падение активности, что отражено на рисунке 2. Первоначальный рост объясняется ажиотажем, сложившимся вокруг новых инфраструктурных возможностей, однако со временем выяснилось, что использование Александринской водной системы оказалось для многих слишком дорогостоящим предприятием. Даже в благополучном 1841 г. М. Пузанов писал в Комитет, что «некоторые лица изъявляют желание принять участие в судоплаваннии по сообщению, но... не могут того исполнить» [ГАКО... Д. 322. Л. 19].

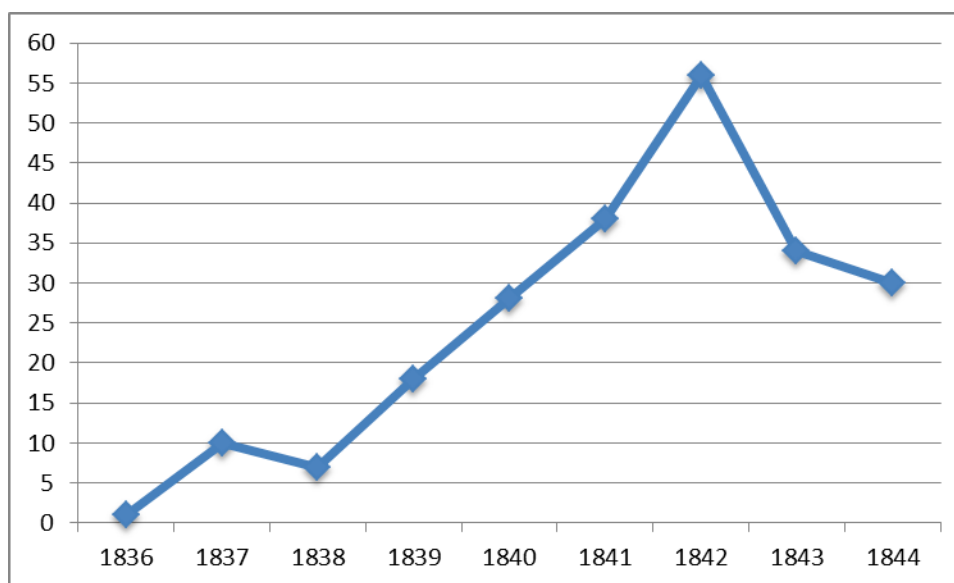


Рис. 2. Число прошедших судов по сеймской шлюзной системе

Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние после реализации проекта рассчитывал на активизацию межрегиональной торговли. И действительно, в первые годы функционирования шлюзной системы внешние перевозки преобладали над внутренними. Однако, как показано на рисунке 3, с 1840 г. начинается преобладание перевозок исключительно в рамках Курской губернии, а количество барок, осуществлявших межрегиональные перевозки, не превышает десяти. Данная тенденция является следствием двух главных факторов. Во-первых, весной 1839 г. М. Пузанов предпринял попытку доставить в Одессу товары, принадлежавшие курским дворянам и купцам, на барке Комитета [ГАКО... Д. 247. Л. 9]. Ввиду того что после данной экспедиции плавание к днепровским городам практически прекратилось, экономическая целесообразность дальнего судоходства оказалась более чем сомнительной. Во-вторых, резкое увеличение внутреннего судоходства связано с началом частых перевозок между Теткино и Глушково, в котором находилась суконная фабрика,

осуществлявшая данный транзит при помощи единственной барки. В результате Марковский шлюз стал самым востребованным из всех конструкций сеймской системы.

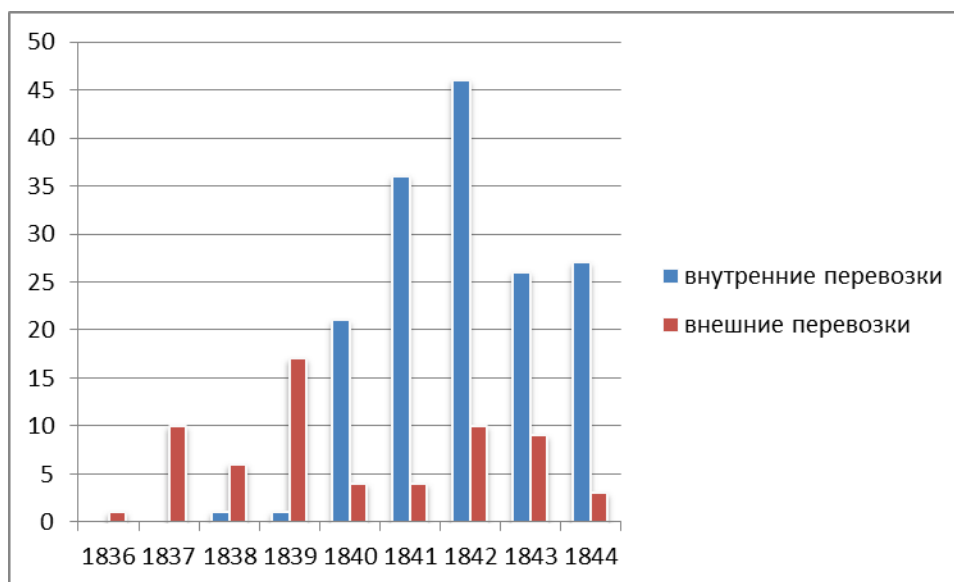


Рис. 3. Сравнение количества внутренних и внешних перевозок с использованием сеймской шлюзной системы

С изменением характера использования Александринского водяного сообщения претерпел ряд изменений и список перевозимых товаров (см. рис. 4). За исключением 1836 г., когда купец Беляев снарядил барку, нагруженную относительно дешевым товаром, все годы существования судоходства по реке Сейм значительную часть в перевозках занимали лесоматериалы. С началом курсирования между Глушково и Теткино барки суконной фабрики резко возросла доля суконных материалов. Стоит отметить также и тот факт, что, вопреки надеждам Комитета, перевозки сельскохозяйственной продукции практически отсутствовали. По всей видимости, экономическая целесообразность экспорта хлеба и круп была недостаточной для получения приемлемой прибыли.

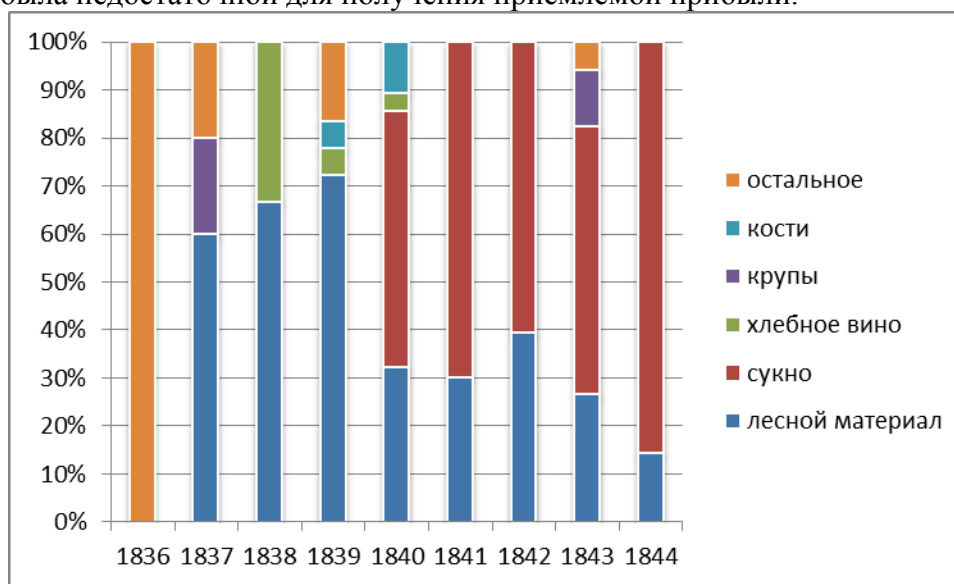


Рис. 4. Сравнение перевозимых товаров по сеймской шлюзной системе

Самым знаковым событием за всю историю существования Александринского водного пути стало прибытие из Брянской губернии парохода известного предпринимателя Мальцова Ивана Акимовича. Людиново, место производства парохода, отставной секунд-майор приобрел у Петра Евдокимовича Демидова, дальнего родственника бывшего Курского губернатора Петра Григорьевича Демидова. Людиново со всеми находящимися там заводами по причине значительных финансовых сложностей хозяина было продано Мальцову.

Директор технических работ по реке Сейм майор Шнакенбург, понимая, что состояние шлюзов не везде позволяет осуществлять судоходство, с запозданием написал приказ от 26 апреля 1846 г. шлюзному смотрителю Коптеву. В нем Шнакенбург требовал от своего подчиненного как можно быстрее отправиться к проблемным шлюзам: «По случаю прибытия к 29 числу апреля на нижние дистанции парохода Господина Мальцова из Брянска, которому предназначено проплыть по всему Александринскому сообщению до Курска, и по нахождению Смотрителя III дистанции в Путивле, остается слишком мало времени, чтобы принять Господину Лукашевскому надлежащие меры для пропуска, а потому... поручается Вашему Благородию без всякого промедления отправиться на шлюзы Марковский и Теткинский сухим путем, а с Теткинского до Клепал, по случаю дальнейшего объезда полой через Харьковскую губернию водой в лодке. И исследовать на каждом шлюзе, нет ли наносов в камере и впереди ворот, которые могли бы препятствовать отворению ворот, еже ли нет, то немедленно расчистить, оставляя шлюзном сторожу на каждый шлюз по 10 рублей серебром. Убедиться Вам лично, можно ли отворять свободно ворота и действуют ли домкраты, которые предварительно смазать маслом. Приказать шлюзным сторожам привести шлюзные площадки и вообще все, что уже вышло из воды, в порядок и благовидность, при чем присовокупая, что при отворении ворот, будь они еще закрытые водою, надлежит принять предосторожность, чтобы вода их не могла бы поднять, для чего наложить на которую тяжести на переходные места и на рычаги» [ГАКО... Д. 463. Л. 8].

Также Коптеву было поручено известить смотрителя III дистанции о необходимости за короткий срок произвести хоть какие-нибудь ремонтные работы: «Изо Клепал отправиться Вам в Путивль, где отыщите смотрителя Господина Лукашевского, уведомляя его о сем распоряжении моем, и о том, что ему поручено... принять точно такие распоряжения по Путивльскому и Каменскому шлюзу» [Там же]. Кроме этого, Шнакенбург хотел создать для мальцовского судна самые благоприятные условия и попросил Коптева объявить «сторожам, чтобы от 1 до 4 мая они ожидали прибытия парохода и заблаговременно, когда увидят приближение его по дымящей трубе, отворяли заранее ворота нижние» [Там же]. Вместе с письмом директор технических работ передал Коптеву 13 рублей на дорогу и 30 рублей сторожам шлюзов.

Из данного документа становится очевидным, что состояние шлюзов, в особенности Марковского, Теткинского, Клепальского, Путивльского и Каменского, было далеко не идеальным. Основная проблема заключалась в отсутствии профилактической чистки русла реки, что могло привести к невозможности открытия шлюзных ворот. Также, по всей видимости, не было должного ухода за металлическими механизмами, так как Шнакенбург сделал показательное замечание о том, что домкраты перед проверкой необходимо смазать маслом.

Пароход прибыл к Курской пристани вечером 8 мая 1846 г. [Лагутич 2010], и для столицы губернии прибытие судна стало настоящим праздником. Капитан «Людиново»

высоко оценил Александринскую водяную систему, отметив, что на всем пути по Сейму судно нигде не садилось на мель.

Однако судоходство по Сейму не получило своего развития, и, поскольку содержание шлюзов было достаточно затратным, в конце 50-х гг. XIX в. все сооружения по реке были разобраны.

Таким образом, организованное Комитетом судоходство по реке Сейм оправдало ожидания. Предположение о том, что Курская губерния увеличит экспорт своих товаров, на практике оказалось ошибочным. Сельскохозяйственная продукция, вопреки прогнозам М. Пузанова и Комитета для приведения реки Сейм в судоходное состояние, занимала ничтожную долю в перевозках. Вместе с тем увеличился экспорт леса из Черниговской губернии, что позволило укрепить торговое взаимодействие двух субъектов Российской империи. Лишь незначительный участок реки, по которому осуществлялись перевозки, организованные Глушковкой суконной фабрикой, эксплуатировался активно. Халатное отношение к состоянию шлюзов стало серьезным тормозом в развитии судоходства. Причинами общей неудачи проекта стали неопытность шлюзных смотрителей, неспособность большого количества дворян и купцов осуществить товарные перевозки по финансовым причинам, низкая заинтересованность курскими товарами в днепровских регионах страны. Изучение проблемы функционирования сеймской шлюзной системы, введение в научный оборот значительного количества новых источников позволяет расширить и дополнить знания по социально-экономической истории Курского региона в первой половине XIX в.

Библиографический список

Государственный архив Курской области (ГАКО). Ф. 168. Оп. 1. Д. 77, Д. 163, Д. 247, Д. 312, Д. 322, Д. 463.

Ефременко С. Историко-поэтическое описание рек Курского края. URL: <http://old-kursk.ru/book/efremenko/index.html> (дата обращения: 11.07.2015).

Лагутич М. Плыл по Сейму пароход. Курск: ЮМЭКС, 2010 [Электронный документ]. URL: <http://old-kursk.ru/book/lagutich/parohod/index.html> (дата обращения: 10.07.2015).

Макимова И. Пароходы на Сейме [Электронный документ]. URL: <http://old-kursk.ru/events/max100624.html> (дата обращения: 11.07.2015).

Просецкий В.А. Рыльск. Воронеж: Центр-Черноземное кн. изд-во, 1977. 176 с.

Степанов В.Б. Наместники и губернаторы Курского края. 1779–1917 гг.: исторические очерки. Курск: МУП «Курская городская типография», 2005. 244 с.