

Сахаров Александр Вадимович

ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА М. ПУЗАНОВА ПО ПРИВЕДЕНИЮ РЕКИ СЕЙМ В СУДОХОДНОЕ СОСТОЯНИЕ В 30-Е ГОДЫ XIX ВЕКА

Статья посвящена устройению судоходства по р. Сейм, особенностям и трудностям, с которыми столкнулись авторы важнейшего инженерного проекта Курской губернии в первой половине XIX века. Рассмотрены источники финансирования строительных работ, отношение к сооружению шлюзов со стороны видных представителей дворянства. Показана неоднозначная оценка проекта местными дворянами. Особое внимание обращается на объяснение М. Пузанова относительно возможности установки по р. Сейм шлюзов и дальнейшей рентабельности всего проекта.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/8-1/41.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2015. № 8 (58): в 3-х ч. Ч. I. С. 155-158. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/8-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

5. Библихин В. В. Язык философии. М.: Прогресс, 1993. 416 с.
6. Введение в будущее. Мир в 2020 году / науч. ред. М. Б. Ходорковский. М.: Алгоритм, 2006. 384 с.
7. Гидденс Э. Устроение общества: очерк теории структуризации / пер. с англ. И. Тюрина. М.: Академический проект, 2005. 528 с.
8. Глазьев С. Ю. Украинская катастрофа: от американской агрессии к мировой войне? М.: Книжный мир, 2015. 352 с.
9. Делёз Ж., Гваттари Ф. Что такое философия? / пер. с фр. и послесл. С. Зенкина. М.: Академический проект, 2009. 261 с.
10. Дерлугьян Г. Как устроен этот мир. Наброски на макросоциологические темы. М.: Изд-во Ин-та Гайдара, 2013. 384 с.
11. Кравченко А. И. Методология и методы социологических исследований: учебник для бакалавров. М.: Юрайт, 2014. 828 с.
12. Непейвода Н. Н. Разрешения проблемы // Новая философская энциклопедия: в 4-х т. М.: Мысль, 2010. Т. 3. С. 402-403.
13. Ольховиков К. М. Типология и классификация в гуманитарном познании и социальных науках // Новые идеи в научной классификации: коллектив. монография / отв. ред. Ю. И. Мирошников, М. П. Покровский. Екатеринбург: УрО РАН, 2010. Вып. 5. С. 343-352.
14. Платон. Собрание сочинений: в 4-х т. М.: Мысль, 1994. Т. 3. 654 с.
15. Поппер К. Р. Нищета историцизма. М.: Прогресс, 1993. 185 с.
16. Прытков В. П. Человек вопрошающий. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2006. 280 с.
17. Ракитов А. И. Историческое познание: системно-гносеологический подход. М.: Политиздат, 1982. 303 с.
18. Розин В. М., Голубкова Л. Г. Управление в мировом и российском трендах: концепция. М.: Либроком, 2013. 112 с.
19. Светлов В. А. История научного метода: учебное пособие для вузов. М.: Академический проект, 2008. 700 с.
20. Сорокин П. А. Человек и общество в условиях бедствий. СПб.: Мизъ, 2012. 336 с.
21. Стюарт И. Величайшие математические задачи / пер. с англ. М.: Альпина нон-фикшн, 2015. 460 с.
22. Тойнби А. Дж. Исследование истории: возникновение, рост и распад цивилизаций. М.: АСТ, 2009. 670 с.
23. Тощенко Ж. Т. Кентавр-проблема: опыт философского и социологического анализа. М.: Новый хронограф, 2011. 554 с.

FUNCTIONAL TYPOLOGY OF PROBLEMS IN SOCIAL SCIENCES

Prytkov Vladimir Pavlovich, Ph. D. in Philosophy, Associate Professor
Ural Federal University named after the First President of Russia B. N. Yeltsin
kphil@urfu.ru

The article presents a new typology of problems in social sciences basing on cognitive and social-cultural functions performed by science in modern society. This typology includes six types of problems: the problems of existence, description and classification, explanation, prediction, practical implementation (innovative) and reflexive. It is generally identical to the typology of problems in natural sciences and technical knowledge, but has specific features.

Key words and phrases: social problem; problem situation; social sciences; functions; contradiction; understanding; reflection; innovation; Ukraine.

УДК [94:626.7]18(470.323)

Исторические науки и археология

Статья посвящена устройению судоходства по р. Сейм, особенностям и трудностям, с которыми столкнулись авторы важнейшего инженерного проекта Курской губернии в первой половине XIX века. Рассмотрены источники финансирования строительных работ, отношение к сооружению шлюзов со стороны видных представителей дворянства. Показана неоднозначная оценка проекта местными дворянами. Особое внимание обращается на объяснение М. Пузанова относительно возможности установки по р. Сейм шлюзов и дальнейшей рентабельности всего проекта.

Ключевые слова и фразы: судоходство; Сейм; торговля; Курская губерния; Пузанов.

Сахаров Александр Вадимович

Белгородский государственный университет
Zucker1991@mail.ru

ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА М. ПУЗАНОВА ПО ПРИВЕДЕНИЮ РЕКИ СЕЙМ В СУДОХОДНОЕ СОСТОЯНИЕ В 30-Е ГОДЫ XIX ВЕКА[©]

Развитие инфраструктуры является неотъемлемой частью улучшения внутригосударственной торговли, поэтому в условиях огромных просторов территории Российской империи судоходство всегда играло очень важную роль. Однако не все регионы имели доступ к судоходным рекам, что сильно сказывалось на характере товарных перевозок. К таким регионам до 30-х годов XIX в. следовало относить и Курскую губернию.

Во времена Киевской Руси Сейм являлся важной транспортной артерией, по которой Курск участвовал в торговом обмене с другими русскими городами, а также зарубежьем. Однако со временем река обмелела, что привело к серьезным затруднениям при движении по Сейму. Лишь некоторые купцы с большим риском все-таки переправляли свои товары по этой реке. Примером может служить авантюра львовского купца Барзенцова, отправившего в Киев в 1787 году судно с сельскохозяйственными товарами.

В начале XIX в. на территории Курской губернии активно развивалась торговая деятельность. В Курске примерно 2 раза в неделю проходили базары. На территории губернии проходило 4 ярмарки, две из которых проводились непосредственно в Курске [7, с. 12]. Создание системы шлюзов по реке Сейм позволило бы значительно увеличить товарооборот, приобщить к курскому рынку другие регионы страны.

Идея устройства судоходства по Сейму оставалась лишь идеей до того момента, как гражданским курским губернатором не был назначен Павел Николаевич Демидов – потомок знаменитой династии предпринимателей, развивших производство на Урале. Несмотря на тяжелые проблемы с эпидемией холеры в регионе, Демидов заинтересовался возможным благоустройством Сейма. Стоит отметить, что способствовало интересу к проблеме судоходства и строительство каналов в других районах Российской империи. Одним из них должен был стать Виндаво-Неманский канал, строившийся с 1824 г. [5].

Среди проектов по устройству судоходства главной реки Курской губернии был выбран вариант, предложенный щигровским помещиком, надворным советником Михаилом Пузановым. Помещик лично путешествовал по реке Сейм с целью сбора информации о состоянии реки для последующего анализа положения и разработки проекта. Пузанов пришел к выводу, что для обеспечения судоходного состояния реки достаточно будет установить 17 шлюзов, которые по проекту были разделены на два отделения, а те, в свою очередь, в дистанции. В Курское отделение, которое находилось восточнее, вошли следующие шлюзы: Кельтечевский, Баницкий, Угонский, Стародубовский (1-я дистанция), Успенский, Пазовский, Мальцевский, Рышковский, Курский (2-я дистанция). В группе западных Рыльских шлюзов находились Новомлинский, Батуринский, Каменский, Путивльский (1-я дистанция), Клепальский, Теткинский, Марковский, Гапоновский (2-я дистанция). Также проект подразумевал установку трех пристаней: в Рыльске, Льгове и Курске.

С одобрения губернатора проект, получивший № 9108 от 27 апреля 1832 года, лег на стол министру финансов Егору Францевичу Канкрину. В ответном письме, датированном 16 июня 1832 года, министр высоко оценивает предложенную инициативу: «Я рассматривал [проект] и нахожу оный заслуживающим внимания и совершенно полезным, если не встретится каких-либо непредвидимых к исполнению оного препятствий» [1, д. 3, л. 1]. Из того же документа видно, что Николай I также не был против данного проекта: «Я имел счастье подносить проект сей на Высочайшее Государя Императора усмотрение и Его Величество, находя учреждение сплава по реке Сейму полезным, если, впрочем, исполнение удобно и потребует умеренных издержек, повелел мне соизволить прежде сообщить [об] означенном проекте Господину Главноуправляющему путями сообщения...» [Там же]. Также Канкрин попросил Демидова «собрать некоторые... сведения по сему предмету в исполнение чего я покорнейше прошу Ваше Превосходительство объясниться с господином Пузановым [о] подробнейших предположениях к самому исполнению его проекта, так не составлены ли им чертежи или планы к тем местам, при которых он полагает устроить... шлюзные ворота,... примеры и рисунки сих ворот...» [Там же, л. 2]. Необходимо заметить, что в Петербург, судя по всему, были направлены лишь общие концепции приведения Сейма в судоходное состояние, так как сам Канкрин, как это видно из письма, не получал ни карты с обозначением мест установки шлюзов, ни чертежей самих механизмов.

Следующим этапом по приведению р. Сейм в судоходное состояние стало создание специальной комиссии, в состав которой вошли видные дворяне и представители интеллигенции. Одним из членов комиссии был известный курский астроном и метеоролог Федор Алексеевич Семенов [4, д. 1, л. 1-2].

Однако, несмотря на одобрение проекта и создание комиссии, с реализацией задуманного сразу же возникло множество проблем. Первым болезненным вопросом стала проблема финансирования инициативы Пузанова. В письме министру финансов от 5 августа 1832 года Николай I писал: «Для поспособствования Сейму, общепольному предприятию, я определяю от себя 15 тысяч рублей и таковую же сумму от любезнейшей супруги моей, повелеваю вам... 100 тысяч рублей отпустить из сумм по вашему назначению» [1, д. 3, л. 94]. Итого Петербург направил в Курск 130 тысяч рублей. Сам же проект было решено назвать в честь императрицы «Александровским водяным сообщением». Примечательно, что Николай I в том же письме сделал замечание: «В случае же недостатка сих денег, предоставить дворянство пополнить оный сбором, сколько нужно будет из добровольного пожертвования» [Там же, л. 95]. Средств не хватало, поэтому еще 6 июля 1832 года на собрании гражданских предводителей и депутатов дворянства было решено организовать сбор денег [Там же, л. 5]. Торговля в области сельского хозяйства приносила землевладельцам Курской губернии достаточно денежных средств, и они могли позволить себе добровольные пожертвования, однако частота сборов без финансовой поддержки Правительства и губернских органов власти привела к определенному недовольству среди дворян. Так, параллельно со сбором пожертвований на устройство реки Сейм в судоходное состояние среди рыльских помещиков собирались средства на строительство мостов [2, д. 381, л. 2].

Вторым препятствием стала неоднозначная оценка самого замысла. 30 марта 1833 года Пузанов разослал свой проект своим хорошим знакомым и видным представителям дворянства в других городах и в апреле получил от них ответные сообщения. Президент Вольного экономического общества Николай Семенович Мордвинов, которого называли одним из самых значимых экономистов Российской империи [6], в своем письме, датированном от 21 апреля 1833 года, не скупился на похвалу: «Сочинение сие прочитано мной с душевным удовольствием, и я вполне порадовался счастливейшей вашей догадке, которая может увековечить имя Ваше и доставить бесчисленные выгоды тамошнему краю» [1, д. 3, л. 26]. Высокую оценку дал и князь Сакен, проживавший в то время в Киеве: «Мне остается желать, чтобы цель столь достойного предприятия была достигнута успехом для выгод и расширения внутренней нашей торговли» [Там же, л. 27]. Однако мнение тех, кто непосредственно участвовал в рассмотрении и реализации проекта, чьи интересы были

затронуты, сильно отличается от вышеизложенных позиций. Последние выступили против проекта, так как считали, что строительство шлюзов создаст значительные помехи работе водяных мельниц, расположенных вдоль всего русла реки Сейм, и резонно требовали компенсацию за потерю территории, которой они владели.

Более того, уже во время реализации проекта в письме от 2 октября 1834 года курскому губернскому предводителю дворянства один из членов созданной комиссии по приведению реки Сейм в судоходное состояние передает просьбу об освидетельствовании сделанных работ по созданию Путивльского, Батуринского и Новомлинского шлюзов, при этом делая замечание, что «все части шлюзов совершенно обнажены..., потому всякий может ясно видеть таковое освидетельствование. Г. Пузанов же, помня о разногласии внутри самой комиссии, считает необходимым произвести [освидетельствование] только через “почетных дворян, пользующихся полным доверием”» [Там же, л. 98].

Разногласий было настолько много, что Пузанову пришлось писать объяснение для комиссии на 54 страницах. В нем уже в самом начале автором проекта снова была поднята финансовая проблема: «...по сделанному мною примерному исчислению потребно 100 тыс. рублей, [комиссия] отвергает оную... и предлагает построение составленных путей сообщения Махромом Михайловым... Комиссии нужно 1 666 412 рублей» [Там же, л. 60]. Средств не хватало до такой степени, что вместо специального оборудования зачастую использовался личный инвентарь крестьян. Однако необходимо отметить, что стоимостная оценка проекта Пузанова, несмотря на разногласия и недовольства, пересматривалась несколько раз в сторону увеличения финансирования. С этой целью местные государственные крестьяне были обложены сборами в 4,5 копейки в год. Петербург же выделял средства только в самом начале строительных работ, но Пузанову удавалось использовать административную власть для давления на курских дворян с целью получения от них все новых и новых средств на реализацию проекта.

Необходимость постоянного увеличения финансовых вложений в реализацию проекта была вызвана тем, что Пузанов еще первоначально дал заниженную оценку требуемых средств. Ввиду отсутствия специального образования, автор проекта не мог правильно оценить масштаб реализуемой идеи. Наряду с этим, Пузанов преднамеренно занижил требуемый бюджет: средства на строительство выделялись с большим трудом, и озвучь он реальные денежные вложения, ему с большой долей вероятности отказали бы в финансировании.

Также комиссия выделила три основных пункта, требовавших серьезного объяснения со стороны автора проекта. Комиссия согласилась с требованиями владельцев водяных мельниц, о которых говорилось выше, и «признала предложенные [Пузановым] сооружения неудовлетворяющими требованиям судоходства р. Сейм» [Там же]. Комиссия установила, что «на многих мельницах плотины так устроены амбарами, что для устройства таковых скрыней в самих запрудах необходимо было бы уничтожить значительную часть мельничных построений» [Там же, л. 61]. Автор проекта вынужден был констатировать, что комиссия недостаточно хорошо изучила предоставленный материал, «рассмотрев одну часть оных и не обратив внимания на другую» [Там же, л. 62-63]. Однако опасения комиссии не были беспочвенными: строительство шлюзов сильно осложняло работу водных мельниц, принадлежавших курским помещикам. Доходило до того, что землевладельцы, теряя доход с производства и продажи муки, обращались с жалобами на Пузанова в различные инстанции. Серьезнее всех пострадал помещик Анненков, чья мельница из-за работ по строительству шлюзов перестала функционировать. Анненков отправил несколько жалоб, последняя из которых была направлена в Департамент мануфактур и внутренней торговли, после чего на некоторое время строительные работы даже были приостановлены и возобновились лишь после рассмотрения дела о мельницах на реке Сейм [3, д. 361, л. 5].

Другое замечание комиссии состояло в том, что «расход воды для пропуска судов через Мельниковские запруды будет столь значительным, что суда в Мельниковских прудах неминуемо омелеют...» [1, д. 3, л. 62-63]. Пузанов не согласился с неблагоприятным прогнозом комиссии и заявил, что один только факт большого количества водяных мельниц в этом месте свидетельствует о том, что проблема нехватки воды является надуманной.

Последнее замечание касалось технического аспекта. «Комиссия пытается доказать, что предложенные мною... скрыни могут допустить сплав судов только вскоре после полои воды» [Там же, л. 66], – вынужден констатировать автор проекта. Здесь необходимо отметить, что скрыни – это ближайшая к плотине часть мельничного пруда, отделенная срубом [8, с. 778]. Далее Пузанов признается, что мнение комиссии «...совершенно уничтожает... проект, а также показывает, что и от учреждения самого... судоходства по Сейму нельзя [будет] ожидать... пользы» [1, д. 3, л. 67]. Он вынужден согласиться с тем, что некоторые спроектированные скрыни могут не обеспечить полноценного судоходства по р. Сейм, но при этом приводит и другие доводы, исходя из которых, ясно, что даже ограниченное движение по реке даст губернии значительные преимущества. Так, Пузанов отмечает, что киевские армейские части закупают хлеб в Курской губернии, но товар приходится доставлять транзитом через Брянск, расположенный на 300 верст севернее Курска. Следовательно, по мнению автора проекта, перевозка грузов непосредственно по реке Сейм не только значительно сократит транспортные затраты, и но и превратит Курск и Рыльск в более важные торговые точки, а сама губерния будет зарабатывать на транзите.

В объяснении также обосновывалась еще одна экономическая выгода от устройства судоходства. Многие дворяне справедливо полагали, что торговля продуктами сельского хозяйства с аграрными регионами, к которым получали бы доступ курские торговцы через Сейм, не имела бы смысла. Пузанов опровергает это мнение путем сравнения цен на сельскохозяйственные товары в четырех городах: Курске, Рыльске, Могилеве и Чернигове [Там же, л. 81]. Таблица, составленная щигровским помещиком, приведена ниже, цены указаны в рублях.

Таблица 1.

Сравнение стоимости с/х продукции в ряде городов, находящихся на реках Сейм и Десна
(составленная М. Пузановым) [1, д. 3, л. 81]

	Рожь	Мука	Крупа	Овес	Сено
Курск	5,70	6,90	9,10	2,30	21
Рыльск	16,25	16,75	22,50	9	1,25
Могилев	9,33	11,22	19,60	4,43	42
Чернигов	-	11	14	5	35

Как видно из таблицы (Таблица 1), трехкратная разница на некоторые товары позволила бы курским торговцам значительно увеличить доходы от продажи сельскохозяйственной продукции. Более дешевые товары из Курска без проблем могли вытеснить конкурентов в вышеперечисленных городах. Приведенные данные убедили часть землевладельцев пожертвовать средства на строительство шлюзов, так как успех проекта позволил бы этим помещикам получить новые источники доходов.

Таким образом, основными доводами в пользу реализации проекта Пузанова являются:

- высокие производственные возможности Курской губернии в сфере сельского хозяйства по сравнению с соседними губерниями, на землях которых располагаются река Десна и ее притоки;
- состояние рек, с которыми Сейм вошел бы в тесную экономическую связь, позволяющую расширить горизонты для торговли купцов и дворян Курской губернии;
- заинтересованность царской власти в устройении судоходства по р. Сейм.

Несмотря на все трудности и разногласия, проект Пузанова все-таки был реализован. Опираясь на поддержку центральной власти, в том числе и в вопросах финансирования, проектировщик настоял на экономической целесообразности проекта и предоставил комиссии по приведению реки Сейм в судоходное состояние убедительные доводы, заставившие большинство дворян поверить в успешность данного предприятия. В перспективе судоходная река позволила бы значительно увеличить товарооборот в Курской губернии, установить более тесные торговые связи с соседними регионами Российской империи, обеспечить провиантом военные части. Императорская семья выделила из собственных средств 130 тыс. рублей, что дало необходимую финансовую помощь для начальной стадии строительства шлюзов. Высокую оценку проекту дали некоторые из значимых современников, среди которых были председатель Вольного экономического общества Н. С. Мордвинов и астроном Ф. А. Семенов. Не все дворяне Курской губернии поддерживали создание системы шлюзов по реке Сейм, полагая, что проект потребует гораздо большего финансирования и приведет к проблемам с водяными мельницами, расположенными у реки Сейм.

Список литературы

1. Государственный архив Курской области (ГАКО). Ф. 168: Комитет для приведения реки Сейм в судоходное состояние. Оп. 1.
2. ГАКО. Ф. 448: Рыльский уездный предводитель дворянства. Оп. 1.
3. ГАКО. Ф. 567: Дела о действиях учреждений и отдельных лиц Курской губернии, рассмотренные Сенатом. Оп. 1.
4. ГАКО. Ф. 1407: Семенов Ф. А. Оп. 1.
5. Киштымов А. Л. Гродно и неманский водный путь. Конец XVIII – начало XX в. [Электронный ресурс]. URL: <http://harodnia.com/be/uczora/rasijskaja-impieryja/364-grodno-i-nemanski-put> (дата обращения: 01.05.2015).
6. Клинов В. Г. Россия XIX века: актуальные аспекты развития экономической мысли и народнохозяйственной политики [Электронный ресурс] // Мировое и национальное хозяйство. М., 2009. № 2. URL: <http://www.mgimo.ru/files/121668/121668.pdf> (дата обращения: 23.02.2015).
7. Озеров Ю. В. Курское купечество в середине XIX века. Курск: Маэстро-Принт, 2001. 80 с.
8. Толковый словарь русского языка: современное издание. М.: АСТ, 2004. 983 с.

**PROBLEMS OF REALIZATION OF M. PUZANOV'S PROJECT
TO PUT THE RIVER SEYM INTO NAVIGABLE CONDITION IN THE 30S OF THE XIX CENTURY**

Sakharov Aleksandr Vadimovich
Belgorod State National Research University
Zucker1991@mail.ru

The article is devoted to arranging navigation on the river Seym, peculiarities and difficulties, which the authors of the most important engineering project of Kursk province in the first half of the XIX century came across. The paper examines the sources of financing the building activities, the attitude to the construction of the locks of the prominent representatives of the nobility. The author shows the ambiguous evaluation of the project by the local noblemen. Special attention is paid to M. Puzanov's explanation concerning the possibility to set locks on the river Seym and further profitability of the whole project.

Key words and phrases: navigation; the Seym; trade; Kursk province; Puzanov.