

ФГАОУ ВО «БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
(НИУ «БЕЛГУ»)

*На правах рукописи*

**САХАРОВ Александр Вадимович**

**СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ СУДОХОДСТВА  
НА МАЛЫХ РЕКАХ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В I ПОЛ. XIX В.  
(на примере Александринской водной системы Курской губернии)**

Специальность: 07.00.02 – отечественная история

Диссертация на соискание  
ученой степени кандидата исторических наук

Научный руководитель:  
доктор исторических наук, профессор  
А.Н. Мошкин

Белгород 2017

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

<b>ВВЕДЕНИЕ</b>	<b>3</b>
<b>ГЛАВА I. ПРЕДПОСЫЛКИ К СТРОИТЕЛЬСТВУ АЛЕКСАНДРИНСКОЙ ВОДНОЙ СИСТЕМЫ</b>	<b>26</b>
1.1. Речное судоходство в Российской империи к 30-ым гг. XIX в.	26
1.2. Курская губерния в первой половине XIX в.	38
1.3. Проект приведения реки Сейм в судоходное состояние	46
<b>ГЛАВА II. ОСОБЕННОСТИ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ ПО РЕКЕ СЕЙМ В 30-ЫЕ ГГ. XIX В.</b>	<b>64</b>
2.1. Проблемы, возникшие во время строительных работ 1834-1835 годов	64
2.2. Строительные работы 1836 года	87
2.3. Завершение строительства шлюзной системы в 1837 году	111
<b>ГЛАВА III. ФИНАНСИРОВАНИЕ АЛЕКСАНДРИНСКОЙ ВОДНОЙ СИСТЕМЫ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ШЛЮЗОВ</b>	<b>129</b>
3.1. Бюджет проекта в годы строительства шлюзов	129
3.2. Роль различных социальных слоев общества в реализации проекта	146
3.3. Эксплуатация и обслуживание шлюзной системы	161
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b>	<b>182</b>
<b>СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ</b>	<b>189</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ</b>	<b>201</b>

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность исследования.** Развитие промышленности и торговли напрямую связано с созданием разветвленной инфраструктуры, являющейся основой развития и конкурентоспособности экономики страны.

В современных условиях данная тема, по нашему мнению, приобрела особую актуальность, во-первых, в связи с выбранным регионами курсом на самостоятельность и самокупаемость; во-вторых, в свете решения важных задач, изложенных в целевой программе «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года», по модернизации российского речного флота, эффективному использованию возможностей водных артерий в целях укрепления межрегиональных связей, развития торговли и софинансирования государства и российских субъектов, позволяющего реализовывать проекты по качественному улучшению внутренних водных путей в интересах регионов<sup>1</sup>.

В Российской империи первой половины XIX века внутренняя система путей сообщения не соответствовала экономическим и стратегическим потребностям страны, оставалась мало развитой, не было шоссейных и железных дорог, аналогичных Западной Европе. Россия в данный период истории сделала ставку на развитие более дешевого водного транспорта, в том числе и в провинции, учитывая, что страна имела развитую водную систему. Понимание высшими государственными чинами необходимости развития и укрепления транспортной системы России, эффективное частно-государственное сотрудничество позволили создать необходимые условия для поэтапного решения данной проблемы. В связи с этим строительство Днепровско-Бугского, Агинского, Вюртембергского каналов, Северо-Двинской, Березинской, Мариинской и Тихвинской систем открыло новые пути сообщения. Оно сопровождалось техническим переворотом на транс-

---

<sup>1</sup> ФЗ от 03.07.2016 №367-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации и Федеральный закон "О приватизации государственного и муниципального имущества"». Ст. 8. п. 1.

порте, ростом устойчивых экономических связей внутри страны, расширением масштабов товарно-денежных отношений.

Сказанное в полной мере можно отнести и к развитию судоходства на малых реках Курской губернии первой половины XIX века, так как оно должно было занимать видное место в расширении торговли и росте промышленности региона.

Таким образом, многие аспекты развития речного транспорта малых рек, в частности реки Сейм Курской губернии, требуют дальнейшего изучения и нуждаются в объективной оценке, которая позволит живо представить экономическую и социальную обстановку в губернии и даст целостную картину развития водного транспорта в России первой половины XIX века. Изучение данной проблемы также позволит выявить региональные особенности и характерные черты развития инфраструктуры в провинциальных губерниях, негативные явления в исследуемой сфере, обобщить позитивный исторический опыт, что будет способствовать дальнейшему развитию водного транспорта России в целом, всемерно расширит источниковую базу архивными документами Курской области.

**Хронологические рамки работы** охватывают события первой половины XIX в., непосредственно связанные с планированием проекта, строительством шлюзной системы и ее функционированием. В некоторых случаях, когда это представлялось целесообразным, предпринимался экскурс в более ранний период.

Внутри рассматриваемого временного отрезка выделен ряд этапов: 1800-1834 гг., 1834-1837 гг., 1837-1857 гг. Такое деление объясняется различными периодами проектирования, строительства и существования Александринского водного сообщения.

**Территориальные границы** исследования включают регионы, входящие в бассейн реки Сейм: Курская и Черниговская губернии. На данной территории проводилась реализация проекта Александринского водного сообщения, строились шлюзы и плотины, укреплялись берега. В первой половине

XIX в. Курская и Черниговская губернии включали в себя территории современных Курской, Белгородской, Брянской областей Российской Федерации и Черниговской и Сумской областей Украины.

**Объектом** исследования является развитие речного судоходства в Российской империи в середине XIX в.

**Предмет** исследования выражен изучением процесса строительства и функционирования Александринского водного сообщения.

**Историография проблемы** хронологически может быть разделена на три периода: дореволюционный, советский и постсоветский.

Дореволюционная историография характеризуется рядом работ, прямо или косвенно связанных со строительством шлюзов по реке Сейм, но в большей степени представлена биографическими исследованиями, рассмотрением региональной истории и сбором статистических данных о речном судоходстве в Российской империи.

В статье А.А. Танкова «Дворянский водный путь (Александринская система). Исторический очерк»<sup>2</sup>, опубликованной в двух частях в журнале «Колосья», подробно рассмотрены этапы создания проекта шлюзной системы, строительные работы по реке Сейм; частично затронут вопрос функционирования Александринского водного сообщения. Автор приводит анализ причин, в силу которых был отвергнут проект, предложенный Главным управлением путей сообщения; размышляет о необходимости постоянного судоходства по Сейму для развития сельского хозяйства Курской губернии.

Подробный анализ специфики судоходных возможностей рек Российской империи представлен в монографии дореволюционного периода «Русские водные пути и судовое дело в допетровской России»<sup>3</sup>, написанной Н.П. Загоскиным. Автор приводит большой объем информации не только о крупных судоходных системах, но и о реках регионального значения. Также Н.П.

---

<sup>2</sup> Танков А.А. Дворянский водный путь (Александринская система). Исторический очерк // Колосья. СПб. №3. 60-92 с., №4. 40-78 с.

<sup>3</sup> Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань: Лито-типография, 1910. 464 с.

Загоскин в своей работе дает характеристику товарооборота в разные периоды развития России.

В монографии «Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов России за столетний период. 1789-1898»<sup>4</sup>, составленной инженером С.М. Житковым, история судоходства разбита на несколько периодов. Автор размышляет об особенностях каждого из них, при этом показывая, какие изменения коснулись водных путей страны.

Особенности социально-экономического развития Курской губернии были изложены в работе Н.А. Добротворского «Кустарные промыслы Курской губернии»<sup>5</sup>. Автор приводит статистические данные о состоянии сельского хозяйства и промышленности на протяжении XIX в., рассуждает о причинах роста того или иного сектора экономики губернии. Н.А. Добротворский делает вывод, что в некоторых уездах развивающееся кустарное производство по нескольким видам товаров практически полностью компенсировало отсутствие промышленности.

Работа Е.В. Пассека «Взгляд на степень развития промышленности в России и статистическое обозрение промышленности в Курской губернии»<sup>6</sup> посвящена рассмотрению особенностей экономического состояния Курской губернии. Автором дается анализ торговых отношений и влияния на них уровня развития инфраструктуры. Также Е.В. Пассек упоминает о строительстве сеймских шлюзов.

В труде В.Н. Левашева «Исторический и географический путеводитель по Курской губернии от орловской границы до харьковской на 241½ верст»<sup>7</sup> показано состояние инфраструктуры губернии в первой половине XIX в.. Ав-

---

<sup>4</sup> Житков С.М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период 1798-1898. СПб: типография Министерства путей сообщения. 1900. 264 с.

<sup>5</sup> Добротворский Н.А. Кустарные промыслы губернии. Выпуск II. Курск: Курск. губ. земск. стат. бюро, 1886. 255 с.

<sup>6</sup> Пассек Е.В. Взгляд на степень развития промышленности в России и статистическое обозрение промышленности в Курской губернии. Ч. II. СПб. 1837. 706 с.

<sup>7</sup> Левашев В.Н. Исторический и географический путеводитель по Курской губернии от Орловской границы до Харькова на 241,5 верст. СПб: Российская национальная библиотека. 2010. 192 с.

тор изучил экономическое положение наиболее крупных городов региона и проанализировал состав продаваемых товаров на Коренной ярмарке.

В дореволюционной литературе также рассматривались вопросы, связанные с историей Курской губернии. Так, в серии «Русские самородки в жизнеописаниях и изображениях», издаваемой училищным советом при Святейшем Синоде, второй выпуск был посвящен члену Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние, курскому астроному Ф.А. Семенову<sup>8</sup>. Данная работа носит биографический характер, описывает основные события в жизни Ф.А. Семенова.

В работе И.А. Купчинского «Курск и куряне. Истории о Курске»<sup>9</sup> собраны сведения о различных событиях из истории губернской столицы и жизни знаменитых курян. Вместе с этим показаны личностные качества людей, внесших весомый вклад в развитие региона, таких как губернатор П.Н. Демидов и астроном Ф.А. Семенов. Автор, прибегая к конкретным примерам, стремится доказать важность роли личности в истории; утверждает, что общество должно по достоинству оценивать личность при жизни и сохранять имена людей, прославивших свое Отечество, свой край.

Советский период в историографии данной проблемы в большей степени представлен работами краеведческого характера. Авторы монографий подробнее раскрывают особенности исторических процессов в регионах, на которых находилась Александринская водная система, делают выводы относительно ее роли в развитии описываемой ими административной единицы. Появились труды, комплексно рассматривающие проблему судоходства на территории бывшей Российской империи и СССР.

Частично данная тема была затронута в монографии «Рыльск» историка В.А. Просецкого, занимающегося вопросами истории провинциальных городов<sup>10</sup>. В ней изложен материал, разделенный на несколько исторических

<sup>8</sup> Русские самородки в жизнеописаниях и изображениях. Выпуск II. СПб: издание училищного совета при Святейшем Синоде, 1910 г. 60 с.

<sup>9</sup> Купчинский И.А. Курск и куряне. Из истории о Курске. М.: Типография П.К. Прянишникова. 1906. 48 с.

<sup>10</sup> Просецкий В.А. Рыльск. Воронеж: Центр-Черноземное кн. изд-во, 1977. 176 с. URL: <http://old-kursk.ru/book/rylsk/rylsk004.html> (Дата обращения: 11.07.2015).

этапов от основания Рыльска до 80-ых гг. XX в. Поскольку строительство пристани в данном городе было частью проекта «Александринского водного сообщения», то проблема судоходства по реке Сейм затрагивалась и в монографии В.А. Просецкого: были описаны инженерные особенности шлюзов, находящихся в Рыльском уезде.

Из работ, опубликованных на иностранных языках, в данной диссертации использовался материал из многотомного труда «Історія міст і сіл Української РСР» [История городов и сел Украинской ССР], издаваемом академией наук УССР, в котором содержится систематизированная информация о населенных пунктах современной Украины. 19 и 25 тома посвящены городам и селам Сумской<sup>11</sup> и Черниговской областей<sup>12</sup>. Некоторые из описанных населенных пунктов располагались по реке Сейм, а в районе Новых Млинов, Камня, Батурина и Путивля были построены первые шлюзы Александринской водной системы. Подробная история данных населенных пунктов позволяет получить представление об их местоположении, экономическом развитии, непосредственно влиявшем на ход строительства шлюзов.

Важнейшим из трудов, посвященных развитию судоходства в Российской империи, является «Речное судоходство в России» под авторством М.Н. Чеботарева, М.Д. Амусина и Б.В. Богданова<sup>13</sup>. В данной монографии представлен комплексный анализ основных стадий развития речного транспорта страны, рассмотрено использование важнейших судоходных рек России. Также определены основные проблемы, связанные со строительством гидротехнических сооружений. Авторы приходят к выводу, что активное строительство каналов и водных систем для связи Санкт-Петербурга с Центральной Россией тормозило развитие судоходства в остальных частях страны.

---

<sup>11</sup> Історія міст і сіл Української РСР. Сумська область [История городов и сел Украинской ССР]. Киев: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1967. 695 с.

<sup>12</sup> Історія міст і сіл Української РСР. Чернігівська область [История городов и сел Украинской ССР]. Киев: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1972. 697 с.

<sup>13</sup> Чеботарев М.Н. Амусин М.Д., Богданов Б.В. Речное судоходство в России. М: Транспорт, 1985. 352 с.



Локальные особенности судоходства по рекам России даны в работе Л.А. Плечко «Старинные водные пути»<sup>14</sup>. В монографии рассмотрены судоходные характеристики большинства рек с позиции спортивного туризма, однако вместе с описанием автор предоставляет краткий исторический очерк.

В постсоветский период происходит увеличение интереса к проблеме истории Александринской водной системы со стороны курских историков и публицистов. Возникает ряд работ и статей, рассматривающих историю сеймского судоходства. Однако наблюдается количественное преобладание публицистических материалов над научными, что является следствием повышения интереса к проблеме со стороны жителей Курской области.

Тема судоходства по реке Сейм в первой половине XIX в. затрагивается в статье «Пароходы на Сейме» И. Максимовой, опубликованной газетой «Единая Россия. Курский областной вестник» 24 июня 2010 г.<sup>15</sup>; 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<sup>16</sup>. Однако все вышеперечисленные работы, как правило, описательны и лаконичны, нацелены в основном на констатацию фактов и содержат целый ряд неточностей и разногласий.

Важным шагом в изучении реализации проекта Александринского водного сообщения явилась опубликованная в 2010 г. издательским центром «ЮМЭКС» историческая повесть М.С. Лагутича «Плыл по Сейму пароход», написанная к 170-летию Александринского водного пути<sup>17</sup>. Автор использует исторические источники в качестве основы своего произведения, однако следует отметить, что повесть имела не столько научный, сколько публицистический характер. Это приводит к объективным последствиям, связанным с интерпретацией исторической действительности. Тем не менее, повесть

---

<sup>14</sup> Плечко Л.А. Старинные водные пути. М: Физкультура и спорт, 1985. 104 с.

<sup>15</sup> Максимова И. Пароходы на Сейме. URL: <http://old-kursk.ru/events/max100624.html> (Дата обращения: 11.07.2015).

<sup>16</sup> Ефременко С.Н. Историко-поэтическое описание рек Курского края. 1929. 12 с.

<sup>17</sup> Лагутич М.С. Плыл по Сейму пароход. Курск: «ЮМЭКС», 2010. URL: <http://old-kursk.ru/book/lagutich/parohod/index.html> (Дата обращения: 10.07.2015).

«Плыл по Сейму пароход» дает комплексный взгляд на события, связанные с реализацией проекта по приведению реки Сейм в судоходное состояние.

В историческом очерке «Наместники и губернаторы Курского края 1779-1917 гг.» историка-краеведа В. Б. Степанова<sup>18</sup> излагаются основные события, связанные с главами региона в период их правления. В монографии дается общий анализ деятельности губернаторов, в том числе степень их личного участия в реализации проекта по приведению реки Сейм в судоходное состояние. Автор дает оценку правления каждого из губернаторов, исходя из принятых за время правления мер и отношения местных жителей.

Монография «Курский край. Курский край в XIX веке»<sup>19</sup>, авторами которой являются Л.М. Рянский, Р.Л. Рянский и А.А. Терещенко, посвящена социально-экономическому развитию региона в XIX в. Авторами демонстрируются особенности ведения сельского хозяйства и торговли в Курской губернии. В работе показаны условия существования курских крестьян, их роль в товарно-денежных отношениях губернии. Авторами вскрываются причины аграрной направленности промышленности, общие тенденции ее развития. В целом монография дает комплексный анализ экономики Курской губернии.

Анализ роли курских землевладельцев в развитии экономики губернии в первой половине XIX в. дан в работе Р.Л. Рянского «Развитие помещичьего хозяйства черноземного центра в первой половине XIX века»<sup>20</sup>. В монографии представлены сведения об участии помещиков в торговле сельскохозяйственными и промышленными товарами, поднят вопрос об эффективности зернового производства в помещичьих имениях. Работа позволяет глубже взглянуть на тенденции в экономике Курской губернии в указанный период.

В статье Н.А. Федотовой «Глушковская суконная фабрика – крупнейший центр курского текстильного производства (по материалам Государст-

---

<sup>18</sup> Степанов В. Б. Наместники и губернаторы Курского края. 1779-1917 гг. Исторические очерки. Курск: МУП «Курская городская типография», 2005. 244 с.

<sup>19</sup> Рянский Л.М., Рянский Р.Л., Терещенко А.А. Курский край в XIX веке. Т. VIII. Курск: изд. ООО «Учитель», 2003. 236 с. URL: [http://old-kursk.ru/book/kursk\\_VIII/index.html](http://old-kursk.ru/book/kursk_VIII/index.html) (Дата обращения: 11.07.2015).

<sup>20</sup> Рянский Р.Л. Развитие помещичьего хозяйства черноземного центра в первой половине XIX века. Курск. 2015. 664 с.

венного архива Курской области)»<sup>21</sup> рассматривается история одного из старейших предприятий Российской империи. Автор статьи приходит к выводу, что Глушковская суконная фабрика переживала несколько управленческих и технических кризисов, однако на протяжении периода с ее основания до начала XX в. давала значительную прибыль своим владельцам. В статье показана роль данного предприятия в экономике Курской губернии, произведен анализ качества управления хозяевами фабрики.

Развитие торговли и купеческого сословия в Курской губернии рассмотрено в монографии Ю.В. Озерова «Курское купечество в середине XIX века»<sup>22</sup>. Автор показывает как частные аспекты из жизни купцов, так и общие тенденции в развитии деятельности, характерной для этого сословия в рамках взятого региона. Ю.В. Озеровым отражена роль купечества в развитии экономических отношений Курской губернии, показан образ жизни и быт данного сословия, степень вовлеченности купцов в политическое управление. Также в приложении к монографии представлен перечень лиц купеческого сословия с описанием направленности торговли.

Особое значение реки Сейм в экономической жизни региона подчеркнуто и в монографии В.В. Енукова «Славяне до Рюриковичей»<sup>23</sup>. В пункте «Торговля и торговые отношения» главы №2 автор рассуждает о потенциальных маршрутах, благодаря которым Посемье могло бы развивать отношения с Ближним Востоком, Хазарией, Киевом и Черниговом. В.В. Енуков, основываясь на локализации кладов серебряных монет, приходит к выводу, что уже в X в., по всей видимости, существовал отлаженный торговый путь «Десна-Сейм».

Изучение развития транспортного судоходства в Северо-Западной части страны представлено в научной литературе работами, посвященными функционированию водных систем, обеспечивающих Санкт-Петербург необ-

---

<sup>21</sup> Федотова Н.А. Глушковская суконная фабрика – крупнейший центр курского текстильного производства (по материалам Государственного архива Курской области). Среднерусский вестник общественных наук. 2014, №4. С. 195-201

<sup>22</sup> Озеров Ю.В. Курское купечество в середине XIX века. Курск: Маэстро-Принт, 2001. 80 с.

<sup>23</sup> Енуков В.В. Славяне до Рюриковичей: Монография. Курск: изд. ООО «Учитель», 2005. 352 с.

ходимыми грузами. Сборник Л.И. Кашиной «История Мариинской водной системы»: аннотированный указатель документов ГУ «Государственный архив Вологодской области» (досоветский период)<sup>24</sup> содержит анализ истории одной из важнейших водных систем Российской империи. По мнению автора, Мариинская водная система эффективно связывала Санкт-Петербург с другими регионами страны, однако неудовлетворительное содержание инженерных конструкций приводило к серьезным помехам при судоходстве.

В монографии «Сибирское купечество в XVIII – первой половине XIX вв. Региональный аспект предпринимательства традиционного типа»<sup>25</sup>, автором которой является Разгон В.Н., рассматривается значимость транспортного судоходства в развитии Сибири. В работе продемонстрирована важная роль не только рек, но и озера Байкал в развитии товарно-денежных отношений региона. Автор также отмечает крупные масштабы перевозок по судоходным рекам.

Помимо отечественных исследований при написании диссертации были задействованы иностранные ресурсы и работы. Так, ряд статей в британском журнале «Shipping Wonders of the World» [«Судоходные Чудеса света»]<sup>26</sup> раскрывают особенности строительства каналов и водных путей Великобритании, позволяют сравнить уровень развития речного судоходства разных стран. Необходимо отметить, что статьи носят в большей степени описательный характер.

Таким образом, несмотря на большую значимость, проблема развития водного транспорта, в частности в отдельно взятой губернии, в отечественной исторической науке долгое время оставалась вне поля зрения историков. Существует лишь незначительное количество научных работ, рассматривающих непосредственно историю развития речного судоходства первой по-

---

<sup>24</sup> Кашина Л.И. История Мариинской водной системы: аннотированный указатель документов ГУ «Государственный архив Вологодской области» (досоветский период). Вологда: ВГПУ, 2011. 136 с.

<sup>25</sup> Разгон В.Н. Сибирское купечество в XVIII – первой половине XIX вв. Региональный аспект предпринимательства традиционного типа. Барнаул: изд-во Алтайского университета, 1998. 658 с.

<sup>26</sup> Shipping Wonders of the World. URL: <http://www.shippingwondersoftheworld.com/> (Дата обращения: 17.10.2016)

ловины XIX века, в которых исследовались в первую очередь водные пути со значимыми в масштабах страны грузоперевозками. Развитие же речного транспорта малых рек так и не стало предметом серьезного научного исследования. На слабую степень изученности проблемы, на наш взгляд, повлияло и фактически отсутствие официальных статистических исследований, которые систематически стали вестись лишь со второй половины XIX века. Проект приведения реки Сейм в судоходное состояние, хотя и являлся значимым событием в истории Курской губернии, но не получил достаточного освещения в историографии – проблемы реализации проекта фактически не исследовались, специализированные научные работы по данной проблематике отсутствуют. Смежные с вопросом установления судоходства по реке Сейм темы изучены более подробно. Научные работы следует разделить по двум основным проблематикам: история Курской губернии и развитие судоходства в Российской империи.

**Целью** данной работы, исходящей из актуальности темы, а также степени ее изученности, является выявление основных положений проекта, анализ хода строительных работ, рассмотрение роли помещиков и купцов Курской губернии в реализации проекта приведения реки Сейм в судоходное состояние.

**Задачи** диссертации определяются поставленными целями:

- выявить уровень развития судоходства в Российской империи к началу XIX в.;
- дать анализ социально-экономическому положению Курской губернии в первой половине XIX в.;
- исследовать особенности реализации проекта приведения реки Сейм в судоходное состояние;
- рассмотреть проблемы и их преодоление на начальном этапе реализации проекта;
- проанализировать причины улучшения качества и ускорения строительных работ в 1836 г.;

- выявить основные особенности строительства шлюзов Александринской водной системы в завершающий период;
- определить значение различных источников финансирования Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние;
- обозначить роль помещиков и купцов в строительстве шлюзов и сопутствующих сооружений;
- рассмотреть влияние речного судоходства по Сейму на экономику Курской губернии, а также проанализировать основные причины упадка Александринского водного сообщения.

**Методологическая основа диссертации.** В основу исследования положены принцип историзма, предполагающий изучение предмета данного исследования с учетом особенностей эпохи первой половины XIX в., взаимосвязи и хода событий, их оценки на различных этапах развития, и принцип объективности, рассматривающий историческую реальность без искажений и предвзятости в анализе изучаемых явлений. Данные принципы являются базовыми для всех исторических исследований, отличных от публицистических трудов, в которых прослеживается симпатия авторов к создателям проекта, в результате чего не достигается критического осмысления деятельности людей, причастных к строительству шлюзной системы.

Проблемно-хронологический подход был применен при рассмотрении событий, связанных со строительством шлюзов и сопутствующих сооружений, выделении основных этапов реализации проекта. Такое разделение позволило определить ключевые события строительства Александринского водного сообщения, выделить ряд более узких проблем и проследить их развитие с течением времени.

Приемы статистического анализа использовались при систематизации данных, связанных с составлением бюджета строительных работ, ведением приходно-расходных книг Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние, отчетов с мест установки шлюзов о проделанной работе. Использование в работе большого объема статистики обусловлено необходимостью

составления общей картины происходящего, разностороннего взгляда на развитие и функционирование проекта по приведению реки Сейм в судоходное состояние.

Метод компаративистики применялся при анализе эффективности существовавших в Российской империи водных систем, а также выявлении и описании этапов строительства гидротехнических сооружений. Каждый из трех обозначенных периодов имел целый ряд особенностей, раскрывающихся ярче при сравнительном анализе. Также при рассмотрении проблем, связанных с Александринским водным сообщением, немаловажную роль играет сравнение вклада в реализацию проекта Курских губернаторов, а также различных социальных слоев общества.

При помощи системного анализа были выделены причинно-следственные связи, обусловившие выбор мест для установки шлюзов и причины недостаточной востребованности Александринского водного сообщения. Были выявлены связи между субъективными взглядами Курских губернаторов и дворян и объективными предпосылками, такими как экономические возможности региона и развитие торговых отношений. История Александринского водного сообщения была рассмотрена в качестве системы, включавшей в себя целый ряд внутренних связей и механизмов.

Герменевтический анализ был использован при рассмотрении отчетов о проделанной работе, а также официальных постановлений Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние. Данный вид анализа позволил выявить взгляды на проект чиновников и служащих, часть которых излишне пессимистично относилась к возможности удовлетворительного разрешения поставленных задач в рамках проекта.

Применение междисциплинарного подхода было необходимо для рассмотрения трудностей и особенностей строительства шлюзов и примыкавших к ним гидротехнических сооружений. Так, при изучении мест строительства были использованы топографические методы, позволившие уточ-

нить нахождение шлюзов, а также объяснить необходимость их установки в том или ином районе.

Принцип альтернативности использовался для оценки соотношения стоимости и качества, а также перспективы предложенных проектов по приведению реки Сейм в судоходное состояние. Особое значение получил анализ плана, предложенного Главным управлением путей сообщения и отличавшегося от реализованного, прежде всего, своей стоимостью, вследствие чего не выдержавшего конкуренцию.

Применение метода логистики, получившего широкое распространение с 1960-ых гг., позволило проанализировать эффективность уже построенных к XIX в. в Российской империи судоходных систем как транспортного комплекса, обеспечивающего Санкт-Петербург транспортными грузами, и выделить достоинства и недостатки Александринского водного сообщения.

Также при выделении основополагающих фактов в официальных документах использовался метод деконструкции, при помощи которого был отсечен значительный пласт второстепенной информации. Так, было убрано упоминание многочисленных официальных титулов высокопоставленных лиц, повторение информации в переписке чиновников.

**Источниковую базу** настоящего исследования, прежде всего, составляют материалы архивов РФ. Информация об источниках финансирования Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние внутри региона представлена в Фонде №1152 Д. 86 «Дело о дополнительном земском сборе по Курской губернии, на устройство судоходства по реке Сейму»<sup>27</sup> Российского государственного исторического архива. Данные материалы позволяют определить характер денежного сбора, проводимого в 1833-1834 гг. в условиях острой нехватки финансовых средств для продолжения строительных работ. Фонд №1152 Д. 17 «Дело об учреждении Компании Александринского судоходства по реке Сейму и о просимой ею привилегии»<sup>28</sup> РГИА содержит

---

<sup>27</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 1. Д. 86.

<sup>28</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 1. Д. 17.



информацию об изменении статуса инженерного проекта, особенностях финансового обеспечения функционирования построенных шлюзов, а также суммарной стоимости перевозимых по Сейму грузов. Однако в документах присутствует лишь общая информация, доводимая до Санкт-Петербурга в виде комплексных отчетов.

Фонд №1317 «Материалы Генерального и Специального межеваний по Курской губернии»<sup>29</sup> Российского государственного архива древних актов содержит сведения о процессе уточнения границ дворянских имений, расположенных в непосредственной близости от реки Сейм. Данная информация была использована в работе при рассмотрении судебных процессов, связанных с определением статуса недвижимости, в частности, мельничных плотин, располагавшихся практически по всему течению реки Сейм.

Основной объем информации, использованной при написании работы, представлен материалами фонда № 168 «Комитет для приведения реки Сейм в судоходное состояние»<sup>30</sup> Государственного архива Курской области, впервые вводимыми 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 фиксировались практически все значимые финансовые операции, так или иначе связанные с проектом; сравнительные ведомости смет по проведенным работам; отчеты уполномоченных 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 т.д.

---

<sup>29</sup> РГАДА. Ф. 1317. Оп. 1. Ч. 1. Л. 238.

<sup>30</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1.

Изучаемый период представлен достаточно полно, сохранность документов удовлетворительная.

Дополнительная информация получена из фонда № 448 «Рыльский уездный предводитель дворянства»<sup>31</sup> ГАКО, включающего материалы с середины XVII в. по конец XIX в. и содержащего информацию о деятельности дворян в уездном городе Рыльске, копии документов и императорских указов, материалы о дворянских собраниях и денежных сборах на приведение реки Сейм в судоходное состояние, строительство дорог и мостов.

В фонде № 567 «Дела о действиях учреждений и отдельных лиц Курской губернии, рассмотренные Сенатом»<sup>32</sup> ГАКО также выявлены и проанализированы материалы, освещающие роль дворянства в реализации проекта, в частности, документы, поступившие из Министерства юстиции первой половины XIX в., письменные обращения курского предводителя дворянства А. С. Анненкова к министру юстиции о размежевании земель, о торговле, развитии судоходства по реке Сейм и проблемах, связанных с речными мельницами и строительством при них шлюзов и водоотводных каналов.

Данные о состоянии речного транспорта и торговли в Российской империи содержатся в средствах массовой информации XIX в. В «Санкт-Петербургских ведомостях»<sup>33</sup> и «Московских ведомостях»<sup>34</sup> приводятся сведения о количестве судов, проходящих по судоходным рекам; о видах провозимых товаров; а также об уровне развития региональной торговли.

Информация о событиях, связанных с реализацией проекта шлюзной системой по реке Сейм, содержится в «Курских губернских ведомостях». Эта газета была создана на заключительном этапе работ по установке шлюзов. Особый интерес представляют выпуски под № 12 и № 38 за 1838 г. В первом из них кратко раскрывается ход строительных работ, во втором извещается об открытии судоходства по реке Сейм.

---

<sup>31</sup> ГАКО. Ф. 448. Оп. 1.

<sup>32</sup> ГАКО. Ф. 567. Оп. 1.

<sup>33</sup> Санкт-Петербургские ведомости. № 009, 12 января, 1847.; № 010, 14 января, 1847.

<sup>34</sup> Московские ведомости. № 89, 7 ноября, 1847.

Важным источником сведений о Курской губернии первой половины XIX в. является 13 том «Военно-статистического обозрения Российской империи»<sup>35</sup>, издававшийся при 1-ом отделении Департамента Генерального Штаба. В издании представлен обширный материал о численности населения губернии, экономическом положении различных слоев населения, описаны различные пути сообщения, в том числе и водные. «Военно-статистическое обозрение» включает в себя и систематизированные сведения, например, ведомости о стоимости различных товаров и торговом обороте Курской губернии с другими регионами страны.

Обширные статистические сведения о товарообороте водных систем Российской империи приводятся в номерах «Журнала Главного управления путей сообщения»<sup>36</sup>. Так, в изданиях приведены данные о стоимости грузов, провезенных через каналы; составлены характеристика и исторический обзор некоторых функционировавших водных систем, показано развитие инфраструктуры государства. Также в «Журнале Главного управления путей сообщения» опубликованы статьи инженерной направленности, дающие представление о качестве и особенностях строительства шлюзов и сопутствующих сооружений в XIX в.

Информация о функционировании водных систем собрана в «Справочной книжке Вытегорского округа путей сообщения»<sup>37</sup>. В данном издании приводятся подробные систематизированные сведения о каналах и шлюзных строениях, находящихся в северо-западной части Российской империи, истории их функционирования. Таким образом, привлеченный круг источников отличается необходимым разнообразием информации и обеспечивает получение достоверных результатов по изучаемой проблеме.

---

<sup>35</sup> Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. 13. Ч. 3. СПб: типография Департамента Генерального Штаба, 1850. 296 с.

<sup>36</sup> Журнал Главного управления путей сообщения. Т.1. СПб. 1839. 86-112 с.; Т.4. СПб. 1875. 1-37 с.; Т.2. СПб. 1840. 136-151 с.; Т..2. СПб. 1838. 1-45 с.

<sup>37</sup> Справочная книжка Вытегорского округа путей сообщения Система Герцога Александра Виртембергского и северные реки. Вытегра: тип. К. Самойлова. 1916. 531 с.

**Научная новизна исследования** заключается в том, что оно является первой специальной работой об освоении новых водных путей и развитии малого речного транспорта в провинциальных губерниях (на примере Курской), написанной на базе архивных документов и документальных источников, большая часть которых впервые введена в научный оборот.

1. На основе широкого круга источников были комплексно рассмотрены водные системы Российской империи первой половины XIX в., выявлены причины локализации крупнейших водных путей в северо-западных регионах Европейской части страны.

2. Отмечены социально-экономические предпосылки для усовершенствования инфраструктуры Курской губернии, имеющей сельскохозяйственную направленность, так как при появлении функционирующей водной системы экономика региона потенциально могла получить развитие благодаря новым возможностям доставки продукции в губернии днепровского бассейна.

3. Установлены географические особенности местности вдоль течения реки Сейм, детально обоснована необходимость строительства каждого из шлюзов в рамках проекта Александринского водного сообщения.

4. Предложена авторская периодизация работ по приведению реки Сейм в судоходное состояние: I период (1834-1835 гг.) – строительство первых четырех шлюзов и пробных сооружений системы, проходившее на фоне финансовых и организационных затруднений; II период (1836 г.) – строительство 5 из 6 шлюзов, запланированных на данный период, начало судебного разбирательства по делу о речной мельнице помещика Анненкова, накопление опыта по организации строительных работ, совместные действия автора проекта М.А. Пузанова и инженера А.А. Саблукова; III период (1837 г.) – успешное завершение строительных работ, начало функционирования водной системы. Определена роль Курских губернаторов на начальном этапе строительных работ, проанализированы причины первых неудач при строительстве шлюзов.

5. Установлено, что накопление М.А. Пузановым и его соратниками первого опыта строительства шлюзов, корректировка проекта инженером А.А. Саблуковым, а также завершение поиска ответственных подрядчиков стали существенными факторами, способствующими улучшению качества строительства шлюзов в 1836 г.

6. Прослежены особенности работ на завершающем этапе реализации проекта, связанные с накоплением опыта по установке шлюзов и сопутствующих конструкций, уделено внимание установке причин уменьшения общего количества запланированных шлюзов в Александринской водной системе.

7. Определены различные источники финансирования строительства шлюзов, выявлены особенности финансирования на каждом из этапов реализации проекта.

8. Изучено влияние курского дворянства и купечества на ход реализации проекта, установлена роль в организации строительных работ Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние.

9. Раскрыты и рассмотрены основные причины упадка Александринского водного сообщения: отсутствие судоходных традиций в регионе, низкая заинтересованность производителей продукции сельского хозяйства в использовании шлюзной системы, недостаточно высокая прибыль на новых рынках сбыта.

**Практическая значимость** работы состоит в том, что материалы диссертационного исследования могут быть использованы при написании обобщающих трудов по истории Курской губернии, при подготовке курса краеведения. Следует отметить, что данный опыт создания модели государственно-общественного финансирования строительства транспортных сооружений применим и в настоящее время. Когда в силу ряда причин наблюдается снижение государственных инвестиций, мощным финансовым инструментом становится вложение частного капитала в различные проекты, в том числе государственные. Также анализ деятельности Комитета по приведению реки

Сейм в судоходное состояние показывает основные механизмы привлечения общественности к финансированию проекта Александринского водного сообщения: возможность участия любого желающего, расчет на дивиденды от будущей реализации проекта или определенные услуги, возможность стать соискателем дохода компании и полноправным участником жизни проекта. Ряд источников, использованных в работе и впервые введенных в научный оборот, может быть использован в краеведческих работах, преподавании истории и краеведения в высшей и средней школе.

**Положения, выносимые на защиту:**

1. Развитие речного судоходства в Российской империи к первой половине XIX в. происходило неравномерно. Строительство шлюзных систем и других гидротехнических сооружений и комплексов сконцентрировалось в северо-западной части страны и велось ради обеспечения Санкт-Петербурга необходимыми товарами. К XIX в. инженеры Российской империи уже имели богатый опыт строительства гидротехнических сооружений различных масштабов.

2. В экономике Курской губернии в первой половине XIX в. преобладал аграрный сектор, который стимулировал развитие обрабатывающей и пищевой промышленности. Реалии крепостного права требовали от крестьянских хозяйств активно участвовать в торговле продукцией сельского хозяйства. Ярмарки и базары играли существенную роль в товарообороте региона. Экономика губернии могла ускорить свое развитие в случае создания инфраструктуры.

3. Необходимость строительства шлюзной системы по Сейму являлась обоснованной. Проект, предложенный Главным управлением путей сообщения, не мог выдержать конкуренцию со стороны аналога, спроектированного силами курского дворянства, поскольку обозначенные затраты на строительство первого намного превышали доступные финансовые возможности. Основными препятствиями для естественного судоходства по Сейму были плотины при водяных мельницах и перепады ландшафта в районе бассейна реки,

приводящие, в том числе, и к меандрированию Сейма. Первоначально проект Александринского водного сообщения предусматривал установку 16 шлюзов.

4. Начальный этап строительства предполагал постройку четырех шлюзов, три из которых находились на территории Черниговской губернии. Большое значение для хода работ имела позиция губернаторов. П.Н. Демидов оказывал содействие реализации проекта, помогал сформировать положительную оценку строительства шлюзов у дворян Курской губернии. С.Ф. Паскевич же сомневался в успешном завершении строительства, стремился снять с себя ответственность за реализацию проекта. На данном этапе происходило накопление инженерного опыта.

5. Успешное ведение строительных работ на втором этапе имело важнейшее значение, поскольку последние скептически среди курских дворян убедились в том, что проект будет реализован. С приходом нового губернатора М.Н. Муравьева организаторы работ по установке шлюзов получили поддержку со стороны губернской власти. Существенная помощь была оказана инженерами, консультирующими Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние. Были найдены дополнительные источники финансирования: земские сборы в Черниговской губернии и займы в Государственном банке. Строительство одного из шести запланированных шлюзов не было начато по причине судебного разбирательства с хозяином мельничной плотины.

6. Заключительный этап реализации проекта характеризуется более быстрыми темпами строительства, поскольку к этому времени члены Комитета получили ранее недостающий опыт инженерных работ, нанимали лишь проверенных подрядчиков, заранее заготовили большую часть строительного материала. Помимо установки последних шести шлюзов активно проводились работы по укреплению береговой линии, очищению речного дна и созданию бечевника. Комитет окончательно отказался от планов строительства 16 шлюза, необходимого для доведения судоходства до Курска. Таким обра-

зом, фактическое открытие судоходства на всем протяжении Александринского водного сообщения состоялось осенью 1837 года.

7. Финансирование проекта приведения реки Сейм в судоходное состояние не было стабильным, что стало одной из основных проблем Комитета. Важнейшими финансовыми источниками реализации проекта являлись земские сборы, денежная помощь со стороны монарха и займы в Государственном банке. Ведение бюджета Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние характеризуется наличием неточностей и несоответствий. Таким образом, определение абсолютно точной суммы средств, потраченных на реализацию проекта, не представляется возможным, однако она не может быть менее 663297 руб. 57 коп. На строительство одного шлюза Комитетом выделялось 30007 руб. 50 коп.

8. Дворяне играли противоречивую роль в деле реализации проекта судоходства по реке Сейм. С одной стороны, курские дворяне являлись инициаторами строительства шлюзной системы, с другой – не стремились финансировать проект, занимали принципиальную позицию в вопросах, связанных с земельными наделами у реки Сейм. Комитет, состоящий преимущественно из дворян, являлся инертным органом и лишь формально принимал меры, предложенные автором проекта и инженерами.

9. Шлюзная система не привела к развитию межрегиональной торговли, а курские купцы и дворяне либо не имели возможности использовать судоходные возможности реки Сейм, либо не были в этом заинтересованы. Использование участков Александринского водного сообщения было неравномерным. Чаще всего пользовалась услугами шлюзной системы Глушковская суконная фабрика. Общее количество судов, проходящих по шлюзной системе, было значительно меньшим, чем по другим судоходным системам страны. Не оправдавшее ожиданий Александринское водное сообщение было ликвидировано спустя 20 лет, после начала функционирования.

**Соответствие шифру специальности.** Данная диссертация соответствует шифру (паспорту) специальности 07.00.02 Отечественная история. В ра-



боте были затронуты такие области исследования, как № 3 «Социально-экономическая политика Российского государства и ее реализация на различных этапах его развития», № 4 «История взаимоотношений власти и общества, государственных органов и общественных институтов России и ее регионов», № 17 «Личность в российской истории, ее персоналии» и № 21 «История экономического развития России, ее регионов».

**Апробация результатов исследования.** Положения диссертации были озвучены на международных и внутривузовских конференциях. По тематике исследования было опубликовано 9 статей, из них – 4 в журналах, рекомендованных ВАК РФ. Кроме того, по итогам конференции «Исторические чтения – 2015», проходившей в Курском государственном университете, выступление по проблеме данного исследования было отмечено в номинации «Лучший доклад».

**Структура диссертации** отвечает поставленным задачам и состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы, приложения.

## ГЛАВА I. ПРЕДПОСЫЛКИ К СТРОИТЕЛЬСТВУ АЛЕКСАНДРИНСКОЙ ВОДНОЙ СИСТЕМЫ

### 1.1. Речное судоходство в Российской империи к 30-ым гг. XIX в.

Строительство искусственных водных систем к началу XIX в. широко практиковалось в странах Западной Европы, особенно в Великобритании, являвшейся в области судоходства ведущей страной мира. В 1774 г. состоялось открытие канала Лидс-Ливерпуль<sup>38</sup>, активная эксплуатация которого способствовала улучшению товарооборота Великобритании с другими странами. Вскоре начал функционировать узкий Оксфордский канал<sup>39</sup>, используемый для транспортировки угля. В 1803 г. начались масштабные работы по реализации проекта Каледонского канала в Шотландии. Когда в 1822 г. его строительство, в итоге потребовавшее больших финансовых вложений в размере 1311270 фунтов стерлингов<sup>40</sup> (вдвое больше изначально запланированной суммы), завершилось, судам, двигавшимся из Атлантики в Северное море и обратно, больше не требовалось огибать северную часть Шотландии. В целом британские судоходные проекты характеризовались использованием минимально необходимых ресурсов для обеспечения функционирования водных путей. Опыт Великобритании в области строительства искусственных водных систем был использован другими государствами, такими как Франция и страны Бенилюкса, что в целом положительно отразилось на уровне развития речного судоходства в Западной Европе. Развитая инфраструктура европейских держав способствовала росту товарооборота и экономики, формированию международных торговых связей и завершению процесса специализации стран и регионов на производстве определенного типа товаров.

---

<sup>38</sup> Официальный сайт общества канала Лидс-Ливерпуль. URL: <http://www.llcs.org.uk/html/chronology.html> (Дата обращения: 12.10.2016).

<sup>39</sup> Гид по каналам. Оксфордский канал. URL: [http://www.canalguide.co.uk/canals/britain\\_canal\\_oxford.htm](http://www.canalguide.co.uk/canals/britain_canal_oxford.htm) (Дата обращения: 12.10.2016).

<sup>40</sup> Судоходные чудеса света. Каледонский канал. 1936. URL: <http://www.shippingwondersoftheworld.com/caledonian-canal.html> (Дата обращения: 12.10.2016).

К началу XIX в. Российская империя представляла собой государство с огромными территориями и неразвитой транспортной системой. Общая длина дорог составляла всего 15 тыс. верст, причем большая часть из них располагалась на западе страны. При этом дороги с твердым «всепогодным» покрытием почти отсутствовали<sup>41</sup>. В данных условиях важнейшую роль традиционно играл речной транспорт, отличающийся от сухопутного дешевизной транспортировки<sup>42</sup>.

Речное судоходство получило свое развитие еще во времена становления Киевской Руси. Ключевое значение тогда играл торговый путь «из варяг в греки», значительная часть которого проходила по реке Днепр<sup>43</sup>. Помимо произведенных в Скандинавии товаров, таких как меха, моржовая кость и оружие, на юг по данному торговому пути перевозились и награбленные в Европе ценности. В обратном направлении следовали ремесленные изделия, вина, драгоценности и ткани. Путь «из варяг в греки» обогащал транзитные города Киевской Руси, стимулировал объединение восточнославянских племен. По словам византийского императора Константина Багрянородного, в Константинополь добирались суда из Смоленска, Любеча, Чернигова, Вышгорода и Новгорода<sup>44</sup>. В торговом обмене участвовало и Посемье, активно контактируя с Киевом и Черниговом посредством Сейма и Десны, о чем свидетельствуют находки трехслойных ножей<sup>45</sup>. Найденные арабские монеты также являются доказательством использования торговцами пути по Сейму и Северскому Донцу во времена Киевской Руси<sup>46</sup>. Вопрос о характере продукции, которую жители Посемья отправляли в другие регионы, все еще подвергается обсуждению в отечественной историографии, поскольку первые при-

---

<sup>41</sup> *Вольнец А.* Дорожная карта длиной в тысячелетие. URL: [http://rusplt.ru/society/istoria\\_dorog.html](http://rusplt.ru/society/istoria_dorog.html) (Дата обращения: 10.01.2016).

<sup>42</sup> *Николаев А.С., Житков С.М.* Краткий исторический очерк развития водных и сухопутных сообщений и торговых портов в России. СПб. 1900. С. 29-30.

<sup>43</sup> *Загоскин Н.П.* Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань: Лито-типография, 1910. С. 45

<sup>44</sup> *Познер М.В.* Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства. СПб: Типография В. Киршбаума. 1895. С. 3.

<sup>45</sup> *Енуков В.В.* Славяне до Рюриковичей: Монография. Курск: изд. ООО «Учитель», 2005. С. 161-162.

<sup>46</sup> *Семенов В.П.* «Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. СПб: Издание А.Ф. Девриена. 1902. С. 267.

знаки хлеботорговли в Посемье восходят только к XIII в., что опровергает ранее распространенное мнение об активной торговле зерном<sup>47</sup>.

Важнейшей водной артерией страны, по которой проходило судоходство, являлась Волга. В IX в. волго-балтийский торговый путь культивировал экономическое взаимодействие Киевской Руси, Волжской Булгарии и Хазарского каганата, был источником получения серебряных монет для восточных славян<sup>48</sup>. В дальнейшем в XVI в. контроль над волжской торговлей стал одной из причин завоевательных походов Ивана Грозного. С течением времени судоходство по Волге приводило к развитию не только внутренней торговли, но и расширению торговых отношений с другими странами. Так, в 1825 г. в Астрахань было привезено зарубежных товаров на общую сумму в 339112 руб. 14 коп<sup>49</sup>. Однако внешней торговле через Астрахань на протяжении всей первой половины XIX в. все еще мешало отсутствие крупного капитала и судов с паровыми двигателями<sup>50</sup>, в результате чего и речное судоходство по Волге не было задействовано в достаточной степени в торговом обороте со странами Азии.

В годы правления Петра I многочисленные преобразования монарха затронули также и инфраструктуру страны<sup>51</sup>. Было налажено судоходное сообщение с немецким портом Любек, в результате чего Санкт-Петербург стал ключевым пунктом перевозки российских товаров в Западную Европу<sup>52</sup>. Новую столицу требовалось связать с регионами Центральной России, которые должны были поставлять продукцию сельского хозяйства в Санкт-Петербург. Сделать это можно было при помощи речного транспорта, предварительно соединив реки Тверцу и Цну. С этой целью неподалеку от древнего города Вышний Волочек в 1703 г. был построен Тверецкий канал<sup>53</sup>. Установка шлю-

<sup>47</sup> Енуков В.В. История Посемья – Курской волости на рубеже эпох: IX – XI века. Курск. 2007. С. 337.

<sup>48</sup> Леонтьев А.Е. Волжско-Балтийский торговый путь в IX в.// КСИА. Вып. 183. 1986. С. 3.

<sup>49</sup> Московские ведомости. № 89, 7 ноября, 1847. С. 3071.

<sup>50</sup> Имашева М.М. Торговля России со странами Востока через Астрахань в первой половине XIX века. Астрахань. 2004. С. 205.

<sup>51</sup> Назаревский В.В. Русская история. Т. 2. 1676-1725. М: Университетская типография. С. 81-82.

<sup>52</sup> Полевой Н.А. История Петра Великого. Ч. IV. СПб: Типография К. Жернакова. 1843. С. 248.

<sup>53</sup> Плечко Л. А. Старинные водные пути. М: Физкультура и спорт, 1985. С. 13

зов велась голландскими мастерами, нанятыми по указу монарха окольным Андреем Матвеевым<sup>54</sup>. Так как общим руководством строительных работ занимался князь М. П. Гагарин<sup>55</sup>, то и сооружение первоначально было названо в его честь Гагаринским. Неудовлетворительное содержание канала привело к тому, что через несколько лет река Цна изменила свое русло и повернула в сторону от шлюза. Поскольку ремонт Тверецкого канала требовал серьезных средств, Петр I решил передать сооружения частному владельцу. Им стал купец и судостроитель монгольского происхождения М.И. Сердюков<sup>56</sup>. Новый владелец решил задействовать третью реку, Шлину, в результате чего увеличился уровень воды в канале. Также М.И. Сердюков, используя воды реки Цны, создал первое в истории России водохранилище. Следующее усовершенствование Вышневолоцкой водной системы было связано со строительством на рубеже XVIII и XIX вв. Сиверсова канала. Таким образом, качественное развитие Вышневолоцкой системы позволило увеличить в полтора раза количество проходящих по ней судов<sup>57</sup>. В благоприятные годы общий вес всех провезенных по системе грузов доходил до 32 млн пудов, а их стоимость – до 30 млн руб.<sup>58</sup> Вместе с этим увеличились и расходы на содержание шлюзов и каналов. Так, указом графа Румянцева в 1805-1806 гг. было решено добавить к уже выделенным на ремонт 250000 руб. дополнительные 1094063 руб.<sup>59</sup> Хотя данные инженерные сооружения не смогли полностью выполнить задачу снабжения столицы товарами, но стали важным опытом строительства шлюзов и каналов.

Растущему Санкт-Петербургу требовалось подвозить все больший объем грузов, поэтому необходимо было реализовать масштабный инфраструк-

---

<sup>54</sup> Горелов В.А. Речные каналы в России: К истории русским каналов в XVIII в. Л., М.: Речиздат. 1953. С. 75

<sup>55</sup> Чулков Н.М. Русский биографический словарь. Гааг-Гербель. Т. 4. М.: тип. Г. Лисснера и Д. Совко. 1914. С. 75.

<sup>56</sup> Чимитдоржиев Ш.Б. Бурят-монгол на службе Петра Первого. Михаил Сердюков (1678-1754). Улан-Удэ: изд-во Бур. гос. сельхозакад., 2008. С. 32

<sup>57</sup> Историко-статистическое описание Вышневолоцкой водяной системы. (окончание) // Журнал Министерства путей сообщения. Кн. 4. СПб. 1875. С.2.

<sup>58</sup> Горлов И. Обзорение экономической статистики России. СПб: Типография Императорской Академии наук. 1849. С. 260-261.

<sup>59</sup> Там же. С.8.

турный проект. Им стала Мариинская водная система, строившаяся параллельно с Сиверсовым каналом. Руководство работами лежало на инженер-генерале Франце Павловиче де Воллане, а общая сумма всех затрат составила 2,7 млн руб. Следует отметить, что величина расходов на Мариинскую водную систему превысила расходы на реализацию проекта М.А. Пузанова в 4 раза. Всего было построено 28 шлюзов и полушлюзов, 20 плотин, 12 водоспусков и 4 обводных канала<sup>60</sup>. Шлюзы строились разных типов: однокамерные (15 штук), двухкамерные (12), и даже один трехкамерный шлюз Св. Александра. Тем не менее, Мариинская водная система имела множество серьезных проблем. Небольшие размеры судов, имеющие возможность проходить через шлюзы и каналы, серьезно ограничивали грузопоток в Рыбинск, откуда начиналась водная система, и обратно. Озера, которые были задействованы в Мариинской водной системе, были слабо приспособлены для судоходства, в результате чего суда подвергались угрозе затопления. Сложности судоходства, а также малонаселенность близлежащей местности являлись негативными факторами. По этим причинам в первые одиннадцать лет функционирования Мариинской водной системы (1809-1820 гг.) по ней прошло почти в 9 раз меньше судов, чем по Вышневолоцкой за тот же временной период: 443 судна и 3951 судно соответственно<sup>61</sup>. Однако в дальнейшем распределение грузопотока изменится в пользу Мариинской водной системы, что говорит о правильности решения ее создания.

Еще одним значимым проектом инженера де Воллана стала Тихвинская водная система, целью которой также было снабжение Санкт-Петербурга товарами. Первоначально общая стоимость строительных работ по смете, подготовленной генерал-поручиком Резановым в 50-ых – начале 60-ых гг. XVIII в., составила 968480 руб.<sup>62</sup> Однако после смерти Петра III и воцарения Екатерины II проект был свернут, и в 1764 г. генерал-майором М.

---

<sup>60</sup> Никитина Н.А. Мариинская водная система – Волго-Балтийский канал. Вытегра: Вологжанин, 2004. С. 4

<sup>61</sup> Кашина Л.И. История Мариинской водной системы: аннотированный указатель документов ГУ «Государственный архив Вологодской области» (досоветский период). Вологда: ВГПУ, 2011. С. 10

<sup>62</sup> Житков С.М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период 1798-1898. СПб: типография Министерства путей сообщения. 1900. С. 19

Дедневым был составлен новый план строительных работ, предусматривавший выделение уже 6000000 руб.<sup>63</sup> Из-за внушительной стоимости проекта его реализация снова была отложена. И лишь в 1797 г. «по случаю засухи и сильного недостатка воды на Вышневолоцком водном пути вопрос об устройстве Тихвинского пути был снова возбужден, и до 1802 года производились дополнительные исследования и составление проектов и смет»<sup>64</sup>. После одобрения плана строительных работ Александром II в 1802 г. началась реализация проекта<sup>65</sup>. Официально судоходство по Тихвинской водной системе было открыто в 1811 г.<sup>66</sup>. Она оказалась короче двух предыдущих, однако характеризовалась высокой плотностью построения шлюзов (62 штуки). Их число могло быть большим, так как проект не был реализован до конца. В отличие от Вышневолоцкой системы, Тихвинская позволяла двигаться судами в обоих направлениях, что было гораздо удобнее, но при этом имела ограничения по весовой нагрузке судов до 2000 пудов<sup>67</sup>. Помимо снабжения Санкт-Петербурга Тихвинская система дала возможность доставлять товары и на Макарьевскую ярмарку<sup>68</sup>. Тем не менее, уже к середине XIX в. водная система постепенно приходит в упадок<sup>69</sup>.

В 1825 г. началось строительство сооружений Северо-Двинской водной системы. Целью работ было соединение Волги и Северной Двины, что позволило бы производить транспортировку грузов из Архангельска в Санкт-Петербург и другие города страны. Ответственным за реализацию проекта

<sup>63</sup> Сапунов В.Б. Тихвинская водная система – история, современное состояние и перспективы частичной реставрации // Ученые записки Российского государственного гидрометеорологического университета. СПб. 2007. №4. С. 86.

<sup>64</sup> Бучацкий Л.Х. Тихвинская система. Технические и экономические данные и материалы для проекта улучшения водного пути. СПб. 1893. С. 83.

<sup>65</sup> Широкова В.А., Снытко В.А., Низовцев В.А., Фролова Н.Л., Дмитрук Н.Г., Чеснов В.М., Озерова Н.А., Широков Р.С. Тихвинская водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути. М.: ООО «Акколитъ». 2013. С. 13.

<sup>66</sup> Сапунов В.Б. Тихвинская водная система – история, современное состояние и перспективы частичной реставрации//Ученые записки Российского государственного гидрометеорологического университета. 2007. №4. С. 86

<sup>67</sup> Арсеньев К.И. Гидрографическое обозрение России // Журнал Министерства внутренних дел. 1836. №4.19. С.554.

<sup>68</sup> Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. Т. XXXIII. Термические ощущения – Томбази. СПб: Типография Акц. Общ. «Издательское дело». 1901. С. 278.

<sup>69</sup> Зюрин В.Г. Развитие Тихвинской водной системы и ее влияние на экономику и население Тихвинского края в XIX – первой половине XX в. СПб. 2009. С. 162.

был возглавлявший Главное управление путей сообщения граф Александр Вюртембергский, позднее сторонник альтернативного проекта приведения реки Сейм в судоходное состояние. Ключевой частью Северо-Двинской водной системы являлся канал, названный в честь Александра Вюртембергского<sup>70</sup>. Из 12 построенных шлюзов половина находилась на этом участке водной системы. Работы осложнялись тем, что общий перепад высоты уровня воды в реке достигал 10 метров. Тем не менее, первые суда прошли по Северо-Двинской водной системе уже в 1828 г., а годом позже состоялось официальное открытие судоходства. Шлюзы были небольшими и работали исключительно при помощи конной тяги, что являлось их серьезным недостатком.

Большая часть речных судов двигалась в сторону Санкт-Петербурга, причем их количество из года в год только росло. В 1846 г. по Тихвинской системе прошло 4613 судов (в 1845 г. - 1698), по Мариинской – 1729 (в 1845 г. - 131), по Вышневолоцкой – 5089 (в 1845 г. - 311)<sup>71</sup>. При этом последний показатель мог быть еще большим, так как 889 судов было вынуждено пристать к берегу из-за наступления морозов. Вместе с количеством речного транспорта увеличилась и общая стоимость перевозимых товаров: с 13821000 руб. в 1845 г. до 5969000 руб. в 1846 г. Одной из важнейших причин увеличения нагрузки водных систем является развитие торговли Российской империи хлебом с европейскими государствами, центром которой становится столица страны.

Ввиду того, что в Европейской части Российской империи самые крупные гидротехнические проекты так или иначе строились для снабжения Санкт-Петербурга, остальные каналы и шлюзные системы испытывали определенные трудности. Например, построенная под руководством Якова Ефимовича Сиверса<sup>72</sup> в 1797-1805 гг. в Минской губернии Березинская водная

---

<sup>70</sup> Справочная книжка Вытегорского округа путей сообщения Система Герцога Александра Вюртембергского и северные реки. Вытегра: тип. К. Самойлова. 1916. С. 312

<sup>71</sup> Санкт-Петербургские ведомости. № 010, 14 января, 1847. С. 1.

<sup>72</sup> Корнилович М.О. Исторические сведения о примечательнейших местах в Белоруссии с присовокуплением и других сведений к ней же относящихся. СПб: типография III отделения. С. 335



система<sup>73</sup> недополучала средства на поддержание функционирования своих 14 шлюзов и полушлюзов. В итоге, система несколько раз реконструировалась, а отдельные шлюзы перестраивались. Так, к 1847 г. возникла необходимость в перестройке одного из полушлюзов, в результате чего XI округ путей сообщения пытался найти подрядчика для строительных работ<sup>74</sup>. Данной водной системой довольно часто пользовались рижские купцы, плававшие на так называемых лодках-«лайбах», доставляя во внутренние губернии соль, сельдь, табак и возвращаясь в прибалтийские губернии с мукой и льняными семенами<sup>75</sup>. Помимо Березинской водной системы в Минской губернии функционировали и другие гидротехнические сооружения. Огинский канал был построен еще во времена Речи Посполитой. Он также нуждался в усовершенствовании, и перед Отечественной войной 1812 г. на государственном уровне обсуждалась необходимость постройки и ремонта минимум 11 шлюзов<sup>76</sup>. Еще одним гидротехническим сооружением стал Августовский канал, строившийся 5 лет: с 1824 г. по 1829 г.<sup>77</sup> Помимо устройства самого канала проводились работы по адаптиванию к судоходству реки Бобр, отличающейся слабым течением, значительными перепадами высот, извилистостью, частым мелководьем и слабым грунтом<sup>78</sup>. Примечательно, что данная характеристика русла и вод фактически совпадает с измерениями реки Сейм.

Необходимость соединения Белого моря с Каспийским появилась еще во времена Петра I, однако проект создания Северо-Екатерининского канала между реками Северной Кельтмой и Джуричем был подготовлен только в 1785 г.. На строительные работы было выделено 400 тыс. руб., но из-за начала военных действий большую часть средств пришлось перенаправить, поэтому в 1788 г. на Северо-Екатерининское сообщение было потрачено только

---

<sup>73</sup> Андроссов В.П. Хозяйственная статистика России. Москва: типография С. Селивановского. 1827. С. 218.

<sup>74</sup> Санкт-Петербургские ведомости. № 009, 12 января, 1847. С. 4.

<sup>75</sup> Корнилович М.О. Исторические сведения о примечательнейших местах в Белоруссии с присовокуплением и других сведений к ней же относящихся. СПб: типография III отделения. С. 336.

<sup>76</sup> Андроссов В.П. Хозяйственная статистика России. Москва: типография С. Селивановского. 1827. С. 219.

<sup>77</sup> Описание Августовского канала // Журнал Главного управления путей сообщения. Т.2. СПб. 1838. С.2.

<sup>78</sup> Там же. С.3.

88500 руб.<sup>79</sup> Позже строительство канала возобновилось, и к 1805 г. было израсходовано 150 тыс. руб.<sup>80</sup> Когда к 30-ым годам XIX в. выяснилось, что судоходство здесь возможно лишь в короткий промежуток времени при половодье, было решено передать строения местному гражданскому ведомству<sup>81</sup>.

В начале XIX в. продолжались работы по обеспечению более безопасного судоходства по реке Днепр. Серьезным препятствием на пути судов становились пороги, такие как Ненасытецкий, рядом с которым был прорыт канал и установлен шлюз<sup>82</sup>. Днепр не имел такого большого значения с точки зрения товарного судоходства, как Волга, поэтому по данным за 1838 г. серьезно уступал по общей цене провезенных товаров: 8160332 руб. против 203091044 руб. соответственно<sup>83</sup>.

Также на территории Европейской части Российской империи функционировали Виндаво-Неманский канал и искусственная Финляндская коммуникация, построенная шведами и включавшая в себя каналы без шлюзов<sup>84</sup>. В 1834 г. в Тамбовской губернии купцами было предложено учредить «Общество для устройства судоходства по реке Цне» от Тамбова до Моршанска. Предполагалось, что средства на строительные работы будут получены путем выпуска 4000 акций, стоимость каждой из которых была равна 250 руб. Прогнозировалось, что через Цну местные купцы смогут перевозить хлеб в северные губернии европейской части Российской империи, а суммарный вес перевезенных товаров будет примерно равен 5 млн пудов. Исходя из того, что авторы проекта предполагали установление пошлины по 5 коп. за пуд, судоходное общество могло получать в год 150 тыс. руб., из которых 20% уходило бы на ремонт и обслуживание системы<sup>85</sup>.

<sup>79</sup> *Житков С.М.* Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период 1798-1898. СПб: типография Министерства путей сообщения. 1900. С.27.

<sup>80</sup> Там же. С. 62-63.

<sup>81</sup> Там же. С. 101-102.

<sup>82</sup> *Бахтурин А.Н.* Краткое описание внутреннего Российской империи водоходства, между Балтийским, Черным, Белым и Каспийским морями, служащее изъяснением при Департаменте водяных коммуникаций гидрографические карты. СПб: Типография Шнора. 1802. С. 17.

<sup>83</sup> О видах внутреннего судоходства в России, за 1838 г. (составлено полковником Трофимовичем) // Журнал Главного управления путей сообщения. Т. 2. СПб. 1840. С. 143.

<sup>84</sup> *Андросов В.П.* Хозяйственная статистика России. Москва: типография С. Селивановского. 1827. С. 222.

<sup>85</sup> Земледельческая газета. №2.1834. 6 июля. С. 10.

Особое место в речном судоходстве занимали Сибирь и Дальний Восток, где в условиях неразвитости других видов транспорта, низкой плотности населения и тяжелого климата перевозка грузов судами имела важнейшее значение. Главными водными путями, которые использовались для судоходства, были реки Обь с Иртышем, Енисей, Амур, а также озеро Байкал. Основу товарооборота между европейской и азиатской частями страны составляли хлеб и рыба. Ключевым городом являлся Тобольск, через который шли товары как из европейской части страны в Сибирь, так и наоборот<sup>86</sup>. С обнаружением в данном регионе природных ископаемых и драгоценных металлов роль инфраструктуры Сибири возрастала, поэтому в начале XIX в. получила развитие идея строительства Обь-Енисейского канала<sup>87</sup>. В 1811 г. капитан Ф.Ф. Риддер составил «Описание по предмету соединения рек Оби и Енисея через Маковский волок»<sup>88</sup>, в котором показал возможность соединения притоков двух рек посредством искусственного канала. Однако высокая стоимость реализации проекта, а также серьезные затруднения, связанные с климатом, ландшафтом и значительной удаленностью от более развитой европейской части Российской империи привели к тому, что от строительства Обь-Енисейского канала пришлось отказаться практически на 80 лет. Следует отметить, что это был далеко не первый гидротехнический проект, касавшийся рек Сибири, не получивший одобрения со стороны Главного управления путей сообщения в начале XIX в.<sup>89</sup> из-за нехватки средств после военных действий с наполеоновской Францией. В итоге грузы из европейской части страны приходилось сначала отправлять по рекам до Уральских гор, затем по суше до реки Тагил, далее по рекам Тобол, Иртыш и Обь, после чего волоком везли до Маковского острога<sup>90</sup>. Таким образом, в рассматриваемый период

---

<sup>86</sup> Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань: Лито-типография. 1910. С. 450.

<sup>87</sup> Лапин Д. Печальная история одного грандиозного проекта. URL: [http://www.krasrab.com/archive/2003/09/05/15/view\\_article](http://www.krasrab.com/archive/2003/09/05/15/view_article) (Дата обращения: 11.01.2016)

<sup>88</sup> РГИА Ф. 159. Оп. 1. Д. 138, л. 20-27.

<sup>89</sup> Литвинова О.Г. История инженерных изысканий на водных путях Сибири (конец XVIII – XIX в.). Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2015. №3(53): в 3-х ч. Ч. III. С. 112.

<sup>90</sup> Павловский И.Я. География Российской империи. Дерпт: Типография Шюнманна. 1843. С. 187.

времени единственным искусственным гидротехническим сооружением в Сибири являлся Вагайский канал, прорытый в 1584 г. соратниками Ермака и постепенно ставший руслом реки<sup>91</sup>.

Судоходство по Байкалу решало важную задачу обеспечения алтайских заводов свинцом из Нерчинского горного округа<sup>92</sup>. Для увеличения количества перевозимого сырья строились крупные суда, способные транспортировать около 3000 пудов каждый<sup>93</sup>. Развитие байкальского судоходства даже привело к возникновению такого явления, как пиратство.

Несмотря на бурное развитие водной инфраструктуры, у существовавших естественных и искусственных транспортных систем Российской империи того времени имелись отдельные недостатки. Во-первых, даже фарватер таких крупных рек, как Волга, характеризовался наличием мелей, однако борьба с ними ограничивалась строительством лишь нескольких плотин. Во-вторых, отсутствие должного количества специализированных пристаней приводило в период неблагоприятных погодных условий к несчастным случаям. Показательными являются следующие сведения: с 25 по 26 мая 1846 г. на одной лишь Волге потерпели крушение три судна, общая стоимость которых вместе с перевозимым грузом равнялась приблизительно 100 тыс. руб. В целом за апрель-май того же года на Волге, Каме и Оке разбилось или утонуло 75 судов, вместе с которыми было утеряно 88784 четвертей хлеба и 549168 пудов железа<sup>94</sup>. Таким образом, использование обустроенных пристаней позволило бы транспортным средствам пережить непогоду или остановиться на зимовку, что в свою очередь уменьшило бы количество несчастных случаев, однако строительство должного числа пристаней в Российской империи к середине XIX в. не велось.

---

<sup>91</sup> Андроссов В.П. Хозяйственная статистика России. Москва: типография С. Селивановского. 1827. С. 220.

<sup>92</sup> Мясников А.В. Заметки о Нерчинских заводах//Сибирские огни. 2006. №11. URL: <http://magazines.russ.ru/sib/2006/11/mia9.html> (Дата обращения 08.12.2015)

<sup>93</sup> Разгон В.Н. Сибирское купечество в XVIII – первой половине XIX вв. Региональный аспект предпринимательства традиционного типа. Барнаул: изд-во Алтайского университета, 1998. С. 559-570

<sup>94</sup> Богославский П.А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб: типография Морского министерства, 1859. С. 177-178.

Серьезной проблемой для речного судоходства в первой половине XIX в. оставалась неспособность самостоятельного движения судов против течения. Необходимо отметить, что к обозначенному периоду времени использование бурлаков стало уступать место конной тяге. В первые десятилетия XIX в. в Российской империи талантливые изобретатели, такие как И.П. Кулибин и М.А. Сутырин, начали сооружать так называемые «коноводки»<sup>95</sup>.

С развитием паровых машин появился новый вид водного транспорта – пароходы. Первый пароход в Российской империи, ходивший от Санкт-Петербурга до Кронштадта и обратно, был построен на заводе шотландского предпринимателя Чарльза Берда в 1815 г.<sup>96</sup>. В дальнейшем производство пароходов увеличивалось параллельно с усовершенствованием речных путей сообщения, причем строительство кораблей нового типа происходило и в центральных регионах страны. Например, в 1844 г. на одном из заводов И.А. Мальцова был построен пароход «Людиново», который прошел через сеймские шлюзы в 1846 г.

Развитие отечественного парового судостроения привело к необходимости решения многих практических задач, начиная от строительной механики и заканчивая улучшением хода суден<sup>97</sup>. Тем не менее, строительство небольших речных судов все еще являлось важной частью экономики некоторых регионов. В 1828 г. в Российской империи было сооружено 28386 судов, и по подсчетам современников их строительством занималось более 100 тыс. человек<sup>98</sup>. Важными центрами производства речных транспортных средств были Архангельск для бассейна Северной Двины и Астрахань для бассейна Волги.

Несмотря на некоторые трудности, речное судоходство имело важнейшее значение в транспортной системе России, во многом в силу того, что да-

---

<sup>95</sup> Климковский С.Д. Кабестанные пароходы на реках России. Судостроение, №3. 2014. С. 82.

<sup>96</sup> Военная энциклопедия [в 18 т.]. Под ред. В.Ф. Новицкого. Т. 4. С. 230

<sup>97</sup> Воронина М.М. История развития прикладной механики в России в XIX в.: применительно к проблемам транспорта. СПб. 1999. С. 252.

<sup>98</sup> Богославский П.А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб: типография Морского министерства, 1859. С. 174-175.

же в 1909 г. по свидетельству современников Россия оставалась классической страной бездорожья, так как 94% всех дорог все еще оставалось грунтовыми<sup>99</sup>.

Таким образом, к 30-ым гг. XIX в. в Российской империи речное судоходство получило новый толчок к своему развитию. Реализация нескольких инженерных проектов, связанных со снабжением Санкт-Петербурга, стала солидным опытом строительства шлюзов и каналов. При этом ни одна из водных систем так и не смогла в полной мере обеспечить товарами столицу государства, а значит, и не выполнила свою основную задачу. В XVIII-XIX вв. появилось несколько опытных инженеров, способных создавать глобальные проекты. Однако локализация строительства водных систем в северо-западной части страны приводила к недостаточному развитию речного сообщения в других регионах государства. Использование крупных рек Сибири и Дальнего Востока в качестве транспортных артерий положительно сказывалось на развитии торговли и промышленности данных регионов. Появление первых пароходов активно способствовало развитию речного судоходства.

## 1.2. Курская губерния в первой половине XIX в.

Курская губерния в первой половине XIX в. являлась в большей степени сельскохозяйственным регионом. Всего в нем находилось 4141700 дес. земли, из которых пахотная составляла 2550000 дес.<sup>100</sup>, то есть 61,5%. В год средний урожай озимых составлял 1281544 пуд. (4 сам), яровых – 4667357 пуд. (3,8 сам). При этом цены на озимые равнялись 2 руб. 70 коп., яровые – 1 руб. 7<sup>1</sup>/<sub>8</sub> коп.

---

<sup>99</sup> Беспалов Н.Г. Елисеева И.И. Железные дороги России в XX в. в зеркале статистики. СПб: Нестор-История. С. 30.

<sup>100</sup> РГИА. Ф. 1290. Оп. 5. Д. 14. Л. А.

По данным на 1837-1847 годы в губернии помещикам принадлежало 356809 крепостных душ<sup>101</sup>. При этом лишь 119 землевладельцев из 6559 имели в своем распоряжении более 500 крепостных, а общее количество крестьян у них составляло 186288 крепостных, то есть больше половины от их общего числа в Курской губернии. Эти данные говорят о преобладании в регионе мелкопоместного дворянства. Тем не менее, в первой половине XIX в. общее число дворянских владений в Курской губернии сокращалось по экономическим причинам и из-за механического дробления имений<sup>102</sup>.

Мелкие поместья были не способны в большом объеме выставлять свою продукцию на продажу, а достаток некоторых из таких помещиков был на уровне зажиточных крестьян. С другой стороны, крупные землевладельцы стремились как можно больше зарабатывать на торговле, в частности мукой, поэтому строили мельницы и плотины для них вдоль реки Сейм.

Поскольку барщина приносила помещикам почти в два раза больше доходов, чем оброк, в Курской губернии абсолютное большинство имений было барщинным<sup>103</sup>. Самые крупные процветающие поместья принадлежали Шереметьевым, Барятинским, Юсуповым, Толстым, Салтыковым и Трубецким<sup>104</sup>.

Как писали современники, «Курский край... есть одно непрерывное пахотное поле, везде одинаково плодородное и производящее все в избытке»<sup>105</sup>. Интересен опыт видного помещика Николая Алексеевича Пузанова, родственника Михаила Александровича Пузанова, активно стремившегося увеличить свои доходы от имения, в результате чего даже попавшего на страницы журнала Министерства государственных имуществ. Дело в том,

<sup>101</sup> Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. 13. Ч. 3. СПб: типография Департамента Генерального Штаба, 1850. С. 63

<sup>102</sup> Рянский Р.Л. Развитие помещичьего хозяйства черноземного центра в первой половине XIX века. Курск. 2015. С. 98.

<sup>103</sup> Рянский Л.М., Рянский Р.Л., Терещенко А.А. Курский край в XIX веке. Т. VIII. Курск: изд. ООО «Учитель», 2003. 236 с. URL: [http://old-kursk.ru/book/kursk\\_VIII/page005.html](http://old-kursk.ru/book/kursk_VIII/page005.html) (Дата обращения: 11.07.2015).

<sup>104</sup> Медведская Л.А., Френкель И.Ш., Райский Ю.А. Ученые записки. Т. 47. (Вопросы истории и краеведения) Ч. 2. Курск, 1968. С. 7.

<sup>105</sup> Штукенберг И.Ф. Статистические труды. Т. I. Статистическое описание Курской губернии. СПб: Типография И.И. Глазунова и комп. С. 2.

что почвы в его имении, центром которого было село Александровское, содержали значительное количество глины, что существенно мешало сельскохозяйственной деятельности. Н.А. Пузанов нашел выход в использовании системы шестиполья, детали которого приведены в таблице №1.

Благодаря такой системе, как писал корреспондент журнала Министерства государственных имуществ П. Юревич, почва после гречихи была достаточно рыхлой для успешного созревания пшеницы<sup>106</sup>.

Крестьянам Курской губернии приходилось активно участвовать в товарных отношениях, чтобы выплачивать различные подати. Зачастую на продажу шли не только небольшие излишки хлеба, но и часть урожая, необходимая для пропитания самой крестьянской семьи.

Всего же губерния располагала 3,5 млн четвертей под яровой и озимый хлеб, чего в случае неурожая не всегда хватало для внутренних нужд. В таких случаях сельскохозяйственную продукцию приходилось привозить из соседних Черниговской, Полтавской, Воронежской и Орловской губерний<sup>107</sup>.

На фоне выращивания зерновых культур огородничество в Курской губернии было развито слабо и получило свое развитие лишь в некоторых местах. Так, мещане из Обояни скупали овощи со всего уезда для дальнейшей перепродажи, а жители села Разумное Белгородского уезда из-за недостатка земли брали в аренду целые участки под огороды<sup>108</sup>.

Во многом благодаря крупным землевладельцам в Курской губернии в первой половине XIX в. развивалась и промышленность. Разумеется, ее отраслевая структура отражала сельскохозяйственную направленность региона. К началу XIX в. в губернии функционировало 37 кожевенных, 89 винокуренных, 2 салотопенных, 3 маслобойных и один пивоваренный завод. Благодаря транзитному положению Курской губернии, через которую производился пе-

---

<sup>106</sup> Журнал Министерства государственных имуществ. 1852, ч. 44. С. 98

<sup>107</sup> Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. 13. Ч. 3. СПб: типография Департамента Генерального Штаба, 1850. С. 87

<sup>108</sup> Там же. С. 89



регион скота в северные регионы Российской империи<sup>109</sup>, развитие получили не только салотопенные, но и свечные и мыловаренные предприятия. Отраслевая структура в целом по Курской губернии отражена в графике №2.

Из графика видно, что прядильные и текстильные предприятия в губернии составляли незначительный процент, но они являлись важным достоянием всего региона. Так, Глушковская суконная фабрика, основанная в 1719 г. И.М. Дубровским, долгое время являлась фактически символом курской промышленности. Фабрика в первые годы существования имела в распоряжении лишь 700 примитивных ткацких станков, однако спустя некоторое время, когда 22 мая 1752 г. владельцем предприятия стал купец Кузьма Матвеев<sup>110</sup>, ситуация стала меняться к лучшему. Благодаря приобретению овец из Голландии и более современных станков, Глушковская суконная фабрика в 50-е годы XVIII в. производила около 100 аршин сукна<sup>111</sup>. Как правило, продукцию приобретало государство для нужд армии. Расцвет Глушковской суконной фабрики был недолгим: при графе Павле Сергеевиче Потемкине появились новые проблемы. Он приобрел фабрику в марте 1791 г. у вдовы Матвеева за 100 тыс. руб.<sup>112</sup>, после чего Сенат летом утвердил сделку<sup>113</sup>. При этом уже через несколько лет Глушковская суконная фабрика продала товаров, на сумму 503349 руб. 11¾ коп. Сукно отправлялось в Курск, Полтаву, Киев и Санкт-Петербург<sup>114</sup>. В 1840 г. с работой на фабрике были связаны 9284 мужчины и 9801 женщина<sup>115</sup>. Любопытным является тот факт, что в собственности Глушковской суконной фабрики находилось 10 водяных

<sup>109</sup> Рянский Л.М., Рянский Р.Л., Терещенко А.А. Курский край в XIX веке. Т. VIII. Курск: изд. ООО «Учитель», 2003. 236 с. URL: [http://old-kursk.ru/book/kursk\\_VIII/page005.html](http://old-kursk.ru/book/kursk_VIII/page005.html) (Дата обращения: 11.07.2015).

<sup>110</sup> Стрелков А.Т. Глушковская суконная фабрика: три века истории. Сборник документов и материалов. Курск. 2003. С. 14.

<sup>111</sup> Федотова Н.А. Глушковская суконная фабрика – крупнейший центр курского текстильного производства (по материалам Государственного архива Курской области). Среднерусский вестник общественных наук. 2014, №4. С. 196

<sup>112</sup> Стрелков А.Т. Глушковская суконная фабрика: три века истории. Сборник документов и материалов. Курск. 2003. С. 21-22.

<sup>113</sup> Там же. С. 22.

<sup>114</sup> Там же. С. 46.

<sup>115</sup> Волошинов Л.М. Из истории Курского края. Воронеж: Центрально-черноземное книжное издательство. 1965. С. 213.

мельниц, располагавшихся по разным рекам<sup>116</sup>. Крестьянские бунты<sup>117</sup> и низкая вовлеченность в управление предприятием нового хозяина сказались на уменьшении объемов произведенного сукна. Тем не менее, к 30-ым годам XIX века уровень механизации фабрики был достаточно высоким.

Из других суконных предприятий Курской губернии следует выделить Прилепскую фабрику Мейенсдорфов, на которой работали исключительно крепостные крестьяне. Рентабельность этого предприятия была завидной: содержание владельцам обходилось в 2260 руб., в то время как за год с продажи сукна зарабатывалось примерно 60 тыс. руб.

В самом Курске также находился целый ряд мелких мануфактур: 1 суконная, 4 восковых, 3 сальных, 4 кафельных, 3 клейных, 36 кожевенных, 29 салотопенных, 4 мыловарных, 5 маслобойных, 2 выбойных, 1 пивоваренный, 9 кирпичных и 6 известковых<sup>118</sup>. Это свидетельствует о том, что в губернской столице полным ходом шло развитие мелкого и среднего предпринимательства, ориентированного при производстве на сырьевую базу сельского хозяйства. Рост промышленности был столь интенсивным, что уже в 1827 г. курскому полицмейстеру было предписано следить за тем, чтобы в Курске не открывались предприятия, загрязняющие окружающую среду<sup>119</sup>.

Развитие экономики приводило к росту численности городов. В 1838 г. крупнейший город губернии, Курск, состоял из более чем 2000 домов, чуть меньше было в Белгороде – 1961, третьим по численности населения являлся Рыльск – 1259 домов<sup>120</sup>. По данным за 1843 г. в Курске проживало примерно 23 тыс. жителей, в Белгороде – 1100 жителей, в располагавшихся по реке Сейм городах Льгове, Рыльске и Путивле – от 5000 до 6000 жителей<sup>121</sup>. Однако по данным за 1836 г. городские жители составляли не более 4% от всего

<sup>116</sup> ГАКО. Ф. 200. Оп. 1. Д. 27. Л. 5.

<sup>117</sup> РГИА. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 334. Л. 62.

<sup>118</sup> *Левашев В.Н.* Исторический и географический путеводитель по Курской губернии от Орловской границы до Харькова на 241,5 верст. СПб: Российская национальная библиотека. 2010. С.72-73.

<sup>119</sup> ГАКО. Ф. 567. Оп. 1. Д. 163. С. 7.

<sup>120</sup> *Иванов С.В.* Курский край. Сборник по природе, истории, культуре и экономике Курской губернии. Выпуск 1-й. Курск: книгоиздательство Курск. Губ. РКП. С. 84-85.

<sup>121</sup> *Павловский И.Я.* География Российской империи. Дерпт: Типография Шюнманна. 1843. С. 115.

населения губернии<sup>122</sup>, что также ярко демонстрирует аграрную направленность экономики региона.

Особую роль в жизни Курской губернии играл Сейм, протекавший также и по территории Черниговской губернии. Крупнейшими населенными пунктами, располагавшимися по реке, были Батулин, Путивль, Глушково, Рыльск и Льгов; а Тускарь, одни из крупнейших притоков, связывала и с Курском. Длина реки от места впадения Сейма в Десну до места впадения Тускари в Сейм составляла около 640 км.

Во времена Киевской Руси эта река являлась важной транспортной артерией, благодаря которой Курск участвовал в торговом обмене с другими русскими городами, а также зарубежьем. Впервые полное описание реки было приведено в «Книге большому чертежу» - одном из старейших географических трудов России<sup>123</sup>. Однако со временем Сейм обмелел, что привело к серьезным затруднениям при движении по этой реке. Лишь некоторые купцы с большим риском все-таки переправляли свои товары по Сейму. Таким примером может служить авантюра льговского купца Барзенцова, отправившего в Киев в 1787 году судно с сельскохозяйственными товарами.

Что касается грунтовых и шоссейных дорог губернии, то их необходимо разделить на два типа по их происхождению: «татарские», т.е. те, которыми раньше пользовались татары для своих набегов, и «военные правительственные», через которые в свое время шло повторное освоение региона. К первой группе необходимо отнести Рыльскую дорогу (от Путивля до Севска через Рыльск), Залоконский шлях (от Сум до Курска через Суджу), Суджанскую дорогу (из Сум в Белгород через Суджу) и т.д.; ко второй такие, как Московская дорога (через Тулу в Курск), Синяковская дорога (из Курска в

---

<sup>122</sup> Пассек. Е.В. Взгляд на степень развития промышленности в России и статистическое обозрение промышленности в Курской губернии. Ч. II. СПб. 1837. С. 269.

<sup>123</sup> Лагутич М.С. Льговские истории. Льгов: Курская городская типография. 2001. С 12.

Обоянь через Рыльск), Белгородская дорога (Курск – Старый Оскол – Белгород)<sup>124</sup>.

В связи с развитием промышленности и значительным производством сельскохозяйственной продукции, в начале XIX в. на территории Курской губернии активно развивалась торговая деятельность. В 1786 г. в одной лишь губернской столице числилось 1883 купца<sup>125</sup>. Их торговые связи зачастую выходили за рамки региона и даже страны. Например, рыльский купец Иван Федорович Филимонов продавал в России австрийские косы, за что был удостоен чести стать австрийским дворянином<sup>126</sup>. Промышляли торговлей и «чумаки», возившие хлеб в южные губернии страны и покупавшие рыбу и соль. Разумеется, активными участниками торговли были и ремесленники. Так, кожевенники из села Борисовки Грайвороновского уезда сами приобретали сырье и сбывали готовый товар в других уездах<sup>127</sup>.

В Курске примерно 2 раза в неделю проходили базары. На территории губернии проводилось 4 ярмарки, две из которых находились непосредственно в Курске<sup>128</sup>. Самая известная из них, Коренная, располагалась в 30 верстах от Курска при Рождество-Богородицком монастыре<sup>129</sup>. Значимость Коренной ярмарки, самой крупной в регионе, была настолько высока, что она вошла в список трех самых важных ярмарок, на которых разрешалось торговать иностранцам<sup>130</sup>. Среди основных причин развития Коренной ярмарки следует отметить беспошлинную торговлю на ней купцов 1-й и 2-й гильдий и два повышения ввозных пошлин<sup>131</sup>. При этом покупательная способность сельских жителей Курской губернии на ярмарке часто колебалась и напря-

<sup>124</sup> Семенов В.П. «Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. СПб: Издание А.Ф. Девриена. 1902. С. 272.

<sup>125</sup> Зорин А.В. Курское купечество в XVIII – начале XIX веков. Курск: Курский государственный областной музей археологии. 2000. С. 1.

<sup>126</sup> Там же. С. 4.

<sup>127</sup> Добротворский Н.А. Кустарные промыслы губернии. Выпуск II. Курск: Курск. губ. земск. стат. бюро, 1886. С. 49.

<sup>128</sup> Озеров Ю.В. Курское купечество в середине XIX века. Курск: Маэстро-Принт, 2001. С. 12

<sup>129</sup> Чулков М.Д. Словарь учрежденных в России ярмарок, изданный для обращающихся в торговле. М: Типография Пономарева. 1788. С. 91-92.

<sup>130</sup> ПЗС. Собр.1. Т. 39. №30 115. С. 596.

<sup>131</sup> Плаксин И.М. Курская Коренная ярмарка: от местного торга к международному уровню и обратно // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI – XIX вв. Т.2. Коломна. С. 22.

мую зависела от средств, полученных с продажи хлеба<sup>132</sup>. Следствием этого являются перепады в общей сумме проданных товаров на Коренной ярмарке и значительные колебания в спросе. Так, в 1841 г. из привезенного товара на сумму 17012405 руб. было продано на сумму 6236410 руб.<sup>133</sup>, т.е. лишь 37%. Что, по нашему мнению, напрямую связано со слабым развитием инфраструктуры региона, так как расширение рынков сбыта сельскохозяйственной продукции, произведенной в Курской губернии, позволило бы увеличить доход и покупательную способность местного населения.

Таким образом, Курская губерния имела свою товарную специализацию, связанную с сельским хозяйством. Товары данной категории поставлялись на рынок даже в ущерб самим крестьянам, что обеспечивало высокий уровень предложения, а, значит, и низкую стоимость хлеба. Крепостничество и налоговые сборы заставляли крестьян участвовать в рыночных отношениях, однако это не могло пошатнуть позиции крупных землевладельцев, продававших большие объемы хлеба. Зерновая направленность сельского хозяйства не способствовала развитию огородничества. Промышленность Курской губернии также опиралась на продукцию сельского хозяйства. Важнейшую роль в росте промышленности играло курское дворянство. Некоторые предприятия, фактически выполняя государственный заказ, приносили своим владельцам значительную прибыль. Крупнейшим промышленным предприятием региона оставалась Глушковская суконная фабрика. На высоком уровне находилась ярмарочная и городская торговля. На основании приведенных данных целесообразность создания крупного инфраструктурного проекта, способного дать толчок к развитию региона, была не оспорима. Создание системы шлюзов по реке Сейм и приведение ее в судоходное состояние позволило бы значительно увеличить товарооборот, приобщить к курскому рынку другие регионы страны, поднять спрос на курских ярмарках.

---

<sup>132</sup> *Кравцова Е.С.* Торговля Курской губернии в первой половине XIX в. (по описанию Е.В. Пассека) // *Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI – XIX вв.* Т.2. Коломна. С. 33.

<sup>133</sup> *Петров А.И.* Памятная книжка российской промышленности на 1843 г. М: типография Августа Семена. 1843. С. 215.

### 1.3. Проект приведения реки Сейм в судоходное состояние

Необходимость построения шлюзных сооружений объяснялась особенностями самой реки. Извилистый Сейм имел множество мест, где уровень воды был слишком низким для безопасного судоходства. Кроме того, по реке располагалось большое количество мельничных плотин, которые либо частично, либо значительно перекрывали собой русло Сейма.

Известно, что по рекам Сейм и Тускарь до 30-ых гг. существовало лишь сезонное и локальное судоходство. Жители Стрелецкой слободы г. Курска промышляли перевозами людей и небольших грузов<sup>134</sup>. С конца XVIII в. торговцами было предпринято несколько успешных попыток доставить товары, используя воды Сейма. В 1787 г. подданный князя Трубецкого Барцензов построил в селе Козли судно, длиной 12 м. и шириной 4 м., после чего отправился на нем в Киев<sup>135</sup>. В 1788 г. купец Геков с 5 барками, нагруженные салом, мукой и пенькой, достиг Херсона и выгодно продал там свои товары. На следующий год он успешно повторил свой путь. Стоит заметить, что к купцу Гекову по мере продвижения его судна присоединились еще две барки, принадлежавшие купцу фон Филимонову<sup>136</sup>. Еще через 20 лет другие два купца, Михаил Сыромятников и Николай Ефанов, с четырьмя барками доставили муку и крупы в города, располагавшиеся по Десне и Днепру. По свидетельству самих купцов, в районе Новых Млинов они «встретили затруднение» от мельничных плотин<sup>137</sup>.

В одном из донесений Екатерине II Курский губернатор А.Н. Зубов написал об «открывшемся нынешнею весною новом и никогда не бывалом судоходстве по р. Сейм, которую по впадении ее в Десну посредством Днепра

<sup>134</sup> Новикова И. Курские слободы. URL: <http://www.old-kursk.ru/strit/ni130703.html> (Дата обращения: 23.03.2016)

<sup>135</sup> Чалых И.И. Рыльск. История с древнейших времен до конца XX века. Издание 2-е, дополненное и переработанное. Курск: ОАО «ИПП «Курск»». 2006. С. 206.

<sup>136</sup> Труды Курской губернской учетной архивной комиссии. Курск. 1915. С. 73.

<sup>137</sup> Танков А.А. Дворянский водяной путь (Александринская система). Исторический очерк // Колосья. СПб. №3. Март, 1886. С. 63.

можно проводить суда до Херсона. Удобность сия, хотя и многим жителям края была известна, но в рассуждении состоящих на упомянутой р. Семи при мельницах запруд и неизвестного хода никто из купцов не отваживался произвести тому опыт»<sup>138</sup>. В мае 1789 г. курские горожане в торжественной обстановке отблагодарили губернатора А.Н. Зубова за его помощь в деле торгового судоходства по рекам Сейм и Тускарь<sup>139</sup>. Однако стоит отметить, что такое судоходство было возможно только в апреле-начале мая, когда уровень воды в Сейме значительно повышался. К 1800 г. торговое судоходство по главной реке Курской губернии стало убыточным и было прекращено<sup>140</sup>.

Вопрос полноценного судоходства по Сейму был очень важен для курских купцов, поэтому в 1816 г. они были приглашены в городскую думу для обсуждения необходимости преобразования главной реки губернии. Купечество выступило за создание проекта строительства: «Когда река Сейм будет сделана судоходною и совершенно откроется водяная коммуникация и коммерция с черноморскими и балтийскими портами, то как из Курской губернии, так и из окрестностей ее могут быть отправляемы на важные суммы сею рекою различные продукты»<sup>141</sup>. Мало того, собравшиеся выяснили, что при судоходном Сейме стоимость доставки товаров к местам сбыта уменьшалась бы до 50%. На тот момент времени торговцы вынуждены были оплачивать транспортировку грузов в следующем размере: в Санкт-Петербург и Ригу – по 1 руб. 70 коп. за пуд, в Одессу – по 1 руб. 50 коп. за пуд.

Для того, чтобы составить жизнеспособный проект по установке шлюзов, необходимо было детально описать течение реки Сейм и обработать большой объем информации. Данная работа была начата инженером Михайловым по инициативе князя Барятинского, владевшего обширными землями в Курской губернии. Инженер составил основу проекта преобразования Сейма в судоходное состояние, после чего Барятинский направил письмо воз-

<sup>138</sup> РГАДА. Ф. 16. Д. 755. Л. 12.

<sup>139</sup> Лагутич М.С. Львовские истории. Львов: Курская городская типография. 2001. С. 14.

<sup>140</sup> Ефременко С.Н. Историко-поэтическое описание рек Курского края. 1929. С. 3.

<sup>141</sup> Танков А.А. Дворянский водяной путь (Александринская система). Исторический очерк // Колосья. СПб. №3. Март, 1886. С. 62.

главлявшему Главное управление путей сообщения Александру Вюртембергскому. В тексте послания говорилось о том, что князю удалось заручиться поддержкой влиятельных и богатых землевладельцев, чьи имения простирались вдоль реки Сейм, а именно графа Шереметьева, графа Потемкина, князя Юсупова, князя Голицына, помещиков Виельгорского и Переверзева<sup>142</sup>. Также планировалось создать «Компанию реки Сейма», которая фактически была бы акционерным обществом. С 1823 г. отправленный в Курскую губернию инженер занимался нивелировкой Сейма, однако смерть князя Барятинского в 1825 году стала причиной остановки сбора информации о главной реке губернии. Один из современников с горечью констатировал, что «вся переписка [о судоходстве была] предана совершенному забвению»<sup>143</sup>.

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 начавшуюся в регионе эпидемию холеры<sup>144</sup>, Демидов заинтересовался идеей благоустройства Сейма. Стоит отметить, что в какой-то мере губернатора вдохновило строительство каналов в других районах Российской империи, например, Виндавонеманского канала<sup>145</sup>, строившегося с 1824 г. Кроме того, после разделов Речи Посполитой Российская империя унаследовала Огинский канал, планы и чертежи которого сыграют в дальнейшем важную роль при создании сеймских шлюзов.

Прогрессивно настроенные жители Курской губернии с большими надеждами ждали начала реализации проекта судоходства по реке Сейм. Например, Левашев В.Н., составлявший в 30-ые гг. XIX в. путеводитель по губернии, считал, что транспортировка грузов по реке позволит получить зна-

<sup>142</sup> Там же. С. 63-64.

<sup>143</sup> Там же. С. 66

<sup>144</sup> *Купчинский И.А.* Курск и куряне. Из истории о Курске. М.: Типография П.К. Прянишникова. 1906. С. 19.

<sup>145</sup> *Киштымов А.Л.* Гродно и неманский водный путь. Конец XVIII – начало XX вв. Гарадзенскі палімпсест. Гродно-Белосток, 2008. С. 136-144. URL: <http://harodnia.com/be/uczora/rasijskaja-impierija/364-grodno-i-nemanskij-put> (Дата обращения: 01.05.2015)



чительные выгоды, которые «состоят в возможности сбыта обильных земледельческих и иных произведений здешнего края в Херсон, а с перегрузкою и в Одессу, равномерно в губернии, лежащие по всей системе Днепровских вод»<sup>146</sup>. Также автор путеводителя считал, что шлюзная система поможет относительно быстро доставлять провиант и фураж для армейских частей.

Сложности естественного судоходства по реке Сейм были обусловлены несколькими причинами. Во-первых, расположение Курской губернии на возвышенностях привело к значительной излученности и меандрированию Сейма. Во-вторых, главная река губернии имела большое количество протоков, забирающих воду из основного русла. В-третьих, Сейм в некоторых местах был мелководен и в некоторых случаях почти прерывался заносами. В-четвертых, русло Сейма было засорено гниющими корнями деревьев и отходами производства водяных мельник. В-пятых, вдоль реки Сейм располагалось большое количество мельничных плотин, не позволявших судам продолжить движение<sup>147</sup>. Именно последняя причина была самой существенной из всех, мешавших безопасному и продуктивному судоходству.

Среди проектов по устройству судоходства главной реки Курской губернии был выбран вариант, предложенный бывшим гвардейским офицером и щигровским помещиком, надворным советником М.А. Пузановым. Будучи назначенным Канкриным в число членов мануфактурного совета Курской губернии<sup>148</sup>, он обратил внимание на попытки использовать Сейм как транспортную артерию, преобразование которой потенциально могло бы увеличить вывоз продукции сельского хозяйства из курских сел и деревень. 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

<sup>146</sup> *Левашев В.Н.* Исторический и географический путеводитель по Курской губернии от Орловской границы до Харькова на 241,5 верст. СПб: Российская национальная библиотека. 2010. С.75.

<sup>147</sup> *Пассек. Е.В.* Взгляд на степень развития промышленности в России и статистическое обозрение промышленности в Курской губернии. Ч. II. СПб. 1837. С. 259-260.

<sup>148</sup> *Танков А.А.* Дворянский водяной путь (Александринская система). Исторический очерк // Колосья. СПб. №3. Март, 1886. С. 66.

достаточно будет установить 17 шлюзов, которые по проекту были разделены на два отделения, а те в свою очередь на 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. М.А. Пузанов пришел к выводу, что по Сейму можно построить более дешевые шлюзы, чем в остальных регионах страны, где средняя стоимость строительства одного шлюза составляла 120 тыс. руб. По проекту помещика цена была меньше на 20 тыс. руб.<sup>149</sup> Стоит отметить, что текст проекта, напечатанный в Москве в типографии Августа Семена в 1833 г., к настоящему моменту утрачен<sup>150</sup>, однако его отдельные положения сохранились в фонде № 168 ГАКО.

Сами шлюзы представляли собой однокамерные конструкции. Принцип работы такого сооружения был следующим: судно заходило через открытые ворота шлюза с одной стороны, после чего проход закрывался. В этот момент начинался подъем уровня воды в камере, который в некоторых случаях осуществлялся при помощи специального канала. Когда уровень воды в камере достигал уровня воды той стороны реки, в которую следовало судно, открывались вторые ворота. По принципу снабжения водой шлюзы Александриной водной системы следует отнести к гидротехническим сооружениям, использующим головной тип питания. Данный принцип использовали шлюзы с малым напором воды (до 3 метров). Опорожнение и наполнение

<sup>149</sup> Там же. С. 67.

<sup>150</sup> Российская национальная библиотека. Экземпляр 18.74.3.38. URL: [http://primo.nlr.ru/primo\\_library/libweb/action/display.do?tabs=detailsTab&ct=display&fn=search&doc=07NLR\\_LMS004430795&indx=1&recIds=07NLR\\_LMS004430795&recIdxs=0&elementId=0&renderMode=poppedOut&display=full&frbrVersion=&frbg=&&dscent=0&scp.scps=scope%3A%2807NLR%29&mode=Basic&vid=07NLR\\_VU1&srt=rank&tab=default\\_tab&vl\(freeText0\)=%D0%A1%D0%B5%D0%B9%D0%BC%20%D0%9F%D1%83%D0%B7%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2&dum=true&dstmp=1477852101914](http://primo.nlr.ru/primo_library/libweb/action/display.do?tabs=detailsTab&ct=display&fn=search&doc=07NLR_LMS004430795&indx=1&recIds=07NLR_LMS004430795&recIdxs=0&elementId=0&renderMode=poppedOut&display=full&frbrVersion=&frbg=&&dscent=0&scp.scps=scope%3A%2807NLR%29&mode=Basic&vid=07NLR_VU1&srt=rank&tab=default_tab&vl(freeText0)=%D0%A1%D0%B5%D0%B9%D0%BC%20%D0%9F%D1%83%D0%B7%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2&dum=true&dstmp=1477852101914) (Дата обращения: 03.02.2015)

камер при головном питании происходило через специальные затворы в нижней части шлюзных ворот<sup>151</sup>.

Курский шлюз планировалось установить в районе впадения в Сейм реки Тускарь. Здесь при проходе судна через приток Сейма наблюдалось существенное уменьшение уровня воды. Важнейшей причиной, по которой М.А. Пузанов первоначально задумывал строительство данного шлюза, являлась необходимость приведения реки Тускарь в судоходное состояние. В таком случае суда могли проплывать непосредственно по Курску и доходить до Коренной ярмарки, что заметно облегчало бы доставку товаров. Однако ввиду больших финансовых затрат от этого шлюза было решено отказаться.

Рышковский шлюз, строительство которого так и не было начато, должны были установить неподалеку от современного моста через Сейм на улице Энгельса. В этом районе вода в Сейме находилась на приемлемом уровне, но существовала проблема небольшого перепада высоты. Вызвано это был тем, что восточнее Сейм становился более извилистым и мелким. В результате вместо шлюза была установлена точка перевоза – места, в котором груз снимался с судна и дальше доставлялся в Курск по суше.

Мальцевский, или как его еще именовали Масловский шлюз, являлся самым восточным из всех построенных. Он находился севернее населенного пункта Маслово в месте пересечения реки Сейм и Большой Курицы, одного из притоков Сейма. В этом месте уровень воды в Сейме шел на убыль, поэтому суда в данном районе могли раскачаться и даже перевернуться.

Между местами строительства Мальцевского и Лозовского шлюзов образовалось большое количество отмелей, сильно мешавших судоходству. Помимо этого резкий перепад воды в Сейме образовывался из-за действия находившейся неподалеку мельничной плотины, создававшей углубление в русле реки. Лозовский шлюз был установлен в районе между населенными пунктами Лозовское и Митрофаново, в месте старого русла Сейма, которое в настоящее время не затоплено водой.

---

<sup>151</sup> Михайлов А.В., Левачев С.Н. Водные пути и порты. М. Высш. школа. 1982. С. 77.

Из-за формирования Курчатовского водохранилища для Курской АЭС русло реки в районе Успенского шлюза теперь находится севернее того места, в котором протекал Сейм в период строительства шлюзной системы. Строительство гидротехнических сооружений в этом районе реки было вызвано находящимися вблизи плотинами для мельниц. Однако большее значение имел тот факт, что западнее Сейм очень сильно извивался, мешая спокойному судоходству. Находился шлюз в районе населенного пункта Успенка, называвшегося в XIX в. Успенское.

Стародубский шлюз находился немного западнее современного нежилого населенного пункта Стародубцево в месте ответвления притока Сейма реки Реут. Необходимость строительства шлюза в этом месте была связана с перепадом воды в Сейме, также в районе населенного пункта Быки на момент работ русло главной реки Курской губернии было фактически размыто, что приводило к затоплению значительного участка суши и появлению протоков и нескольких небольших островов.

Следующий шлюз, Угонский, находился между Малыми Угонами и Большими Угонами. Сейм, протекая севернее Больших Угонов так же, как и в районе Быков, имел размытое русло и затапливал береговую линию. Шлюз должен был уменьшить напор реки на этом участке, чтобы большая часть воды в основном оставалась в русле Сейма.

В районе населенного пункта Банищи планировалось устанавливать Баницкий шлюз. Сейм в этом месте не был значительно меандрирован, как сейчас, зато серьезной помехой для судоходства являлась речка Банская, бывшая притоком Сейма. Так же на этом участке начинались значительные перепады высот ландшафта, достигающие до 108 м.<sup>152</sup>. На сегодняшний момент от речки осталось несколько озер, однако в 30-ые гг. XIX в. за счет ее вод создавался перепад уровня воды в Сейме.

---

<sup>152</sup> *Иванов С.В.* Курский край. Сборник по природе, истории, культуре и экономике Курской губернии. Выпуск 1-й. Курск: книгоиздательство Курск. Губ. РКП. С. 23.

От Рыльска до Асмолово Сейм имел большое количество притоков, самый крупный из которых, Поганка, впадающий в Сейм в районе села Березники. Дальше на запад берег реки Сейм был подвержен размыву из-за большого количества песчаников<sup>153</sup>. Здесь началось строительство Кольтечевского шлюза, по названию населенного пункта Кольтечево, располагавшегося несколько севернее места работ. Шлюз с плотиной должны были выровнять уровень воды в месте впадения Поганки, и обеспечить безопасное судоходство.

После революции 1917 года значительная часть населенных пунктов в стране была переименована. Так, населенный пункт Краснооктябрьское, в период Российской империи назывался Гапоново, о чем сейчас напоминает лишь одноименное название железнодорожной станции. Большое количество мелких притоков Сейма, меандрирование реки в районе Глушково привели к необходимости строительства Гапоновского шлюза.

Строительство Марковского шлюза, находившегося между Кабановкой и Марково, было обусловлено двумя причинами. Во-первых, возле Марково Сейм образовывал восьмиобразное русло; из-за холмистой местности на севере, на отдельных участках реки ускорялось течение, что мешало безопасному судоходству. Не случайно один из притоков Сейма назвался Быстряной. Во-вторых, в данном месте находилась крупная мельничная плотина, принадлежавшая помещику Анненкову, которая перекрывала собой движение по Сейму.

Теткинский шлюз планировалось установить на месте современного железнодорожного моста в западной части Теткино. Реки Польшья и Топоры, являвшиеся притоками Сейма в этом районе, были фактически ликвидированы шлюзной плотиной, что позволило снизить давление на шлюзные ворота в верхнем бьефе.

Между населенными пунктами Выгеровка (ныне Игоревка) и Чаплище находилась низменность, ландшафт которой привел к образованию большого

---

<sup>153</sup> Там же. С. 2.

количества рукавов Сейма и небольших озер. Помимо существовавших перепадов высот воды в реке судоходство в данном месте затруднялось из-за небольших мельничных плотин. Наконец, ситуацию осложняла высокая концентрация песка по береговой линии<sup>154</sup>, что приводило к ее размыванию. Все перечисленное стало объективными причинами для строительства Клепальского шлюза, располагавшегося между Выгеровкой и Клепалами в устье притока Сейма Боровки.

Наибольшая концентрация мельничных плотин на всем протяжении Сейма была в районе Путивля, причем это нашло свое отражение даже в топонимике, поскольку следующий населенный пункт западнее уездного города назывался Сеймские мельницы. Именно в этом месте русло Сейма было искусственно разветвлено для постройки мельничных плотин. Строительство Путивльского шлюза должно было происходить одновременно с рытьем еще одного канала, который должен был стать судоходным.

Каменский шлюз устанавливался южнее населенного пункта Камень возле устья очередного притока Сейма реки Клевень. Канал, на котором и был установлен сам шлюз, сокращал расстояние для прохода судов, поскольку позволял избежать движения по изгибу русла.

Значительное количество мельниц, располагавшихся у населенных пунктов Графское, Макеевка и Батурин, привело к тому, что, как и неподалеку от Путивля, только в меньшей степени, воды реки Сейм за счет искусственных разветвлений расходились на мельничные плотины. Поэтому М.А. Пузанов решил установить Батури́нский шлюз между Дробязкой и Графским.

Наконец, Новомлинский шлюз должен был строиться между Новыми Млинами и Кнута́ми. Здесь не было значительного перепада воды в реке, зато существовала одна единственная мельничная плотина, преграждавшая путь судам.

---

<sup>154</sup> Кудрявцев Н. Геологический очерк Орловской, Курской и Черниговской губерний. СПб: Типография Императорской Академии наук. 1892. С.575.

Планировалось, что благодаря судоходству по Сейму будут организованы водные пути до днепровских, черноморских городов и даже до белорусских регионов, поэтому были отправлены запросы о состоянии и пропускной способности реки Неман и Огинского канала. Выяснилось, что по первой могли проходить байдаки с 7 тыс. пудов и барки с 4 тыс. пудов<sup>155</sup>, а вот положение второго было менее благоприятным. Оказалось, что Огинский канал нормально функционировал примерно лишь до 15 мая, после чего обнаруживалась нехватка уровня воды<sup>156</sup>.

В проекте М.А. Пузанова фактически не рассматривался вопрос о ведении работ по установке шлюзов, поэтому в дальнейшем строительство сооружений по реке Сейм носило несколько спонтанный характер, что негативно отразилось на организации процесса установки шлюзов. Значительной проблемой становилась безынициативность руководителей строительных работ, что обычно приводило к снижению темпов. Лишь личное вмешательство М.А. Пузанова изменяло ситуацию к лучшему, однако автор проекта по объективным причинам не мог контролировать положение дел на всех строительных площадках одновременно.

Для ведения строительных работ было решено нанимать подрядчиков, которыми чаще всего становились представители купечества. Разделение строительства на три этапа не снимало проблему масштабности поставленных задач, поэтому Комитет каждый год был вынужден заключать договоры сразу с несколькими подрядчиками. С теми купцами, которые добросовестно выполняли поставленные обязательства, Комитет на следующий год подписывал новый контракт. Тем не менее, необходимость постоянного поиска большого количества подрядчиков замедляла начало строительных работ. Лишь в 1837 г. Комитет заранее смог заключить все необходимые договоры, что позволило начать установку шлюзов в срок. Таким образом, организаци-

---

<sup>155</sup> *Танков А.А.* Дворянский водяной путь (Александринская система). Исторический очерк // Колосья. СПб. №3. Март, 1886. С. 70.

<sup>156</sup> Там же.

онную составляющую реализации проекта М.А. Пузанова следует признать неудовлетворительной.

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 оценил предложенную инициативу: «Я рассматривал [проект] и нахожу оный заслуживающим внимания и совершенно полезным, если не встретится каких-либо непредвидимых к исполнению одного препятствий»<sup>157</sup>. 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...»<sup>158</sup>. Канкрин обращается с просьбой и к Демидову «собрать некоторые... сведения по сему предмету... и объяснить 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...»<sup>159</sup>. 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 специального Комитета, в состав которого вошли видные дворяне и представители интеллигенции. Одним из членов данного органа был известный курский астроном и метеоролог Федор Алексеевич Семе-

---

<sup>157</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 1

<sup>158</sup> Там же

<sup>159</sup> Там же. Л. 2



нов<sup>160</sup>. По отзывам современников, он был человеком с разносторонними познаниями в естественных науках<sup>161</sup>, что послужило причиной его приглашения в Комитет. Возглавлять данный орган должен был Курский губернатор. В задачи Комитета входили контроль строительства шлюзов, заключение торговых договоров на поставку стройматериалов и рабочих, организация перевозок необходимых для работ грузов, использование финансов для проекта, отправка отчетов в органы центральной власти. Примерно в две недели проводилось заседание Комитета, и во время обсуждения на нем насущных проблем велся специальный журнал.

Однако, несмотря на одобрение проекта и создание Комитета, с реализацией задуманного сразу же возникло множество сложностей. Первым болезненным вопросом стала проблема финансирования инициативы Пузанова. В письме министру финансов от 5 августа 1832 года Николай I писал: «Для поспособствования Сейму, общепользному предприятию, я определяю от себя 15 тысяч руб. и таковую же сумму от любезнейшей супруги моей, повелеваю вам... 100 тыс. руб. отпустить из сумм по вашему назначению»<sup>162</sup>. Итого Петербург направил в Курск 130 тыс. руб.. 1) Сам же проект было решено назвать в честь императрицы «Александринским 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»<sup>163</sup>. Вскоре данное постановление было опубликовано в средствах массовой информации<sup>164</sup>. Финансовых вложений не хватало, поэтому еще 6 июля 1832 года на собрании гражданских предводителей и депутатов дворянства было решено организовать сбор денег<sup>165</sup>. Торговля в области сельского хозяйства приносила землевладельцам Курской губернии достаточно денежных средств, и они

<sup>160</sup> ГАКО. Ф. 1407. Оп. 1. Д. 1. Л. 1-2

<sup>161</sup> Антимонов Н.А. Курский астроном и метеоролог Федор Алексеевич Семенов. Курск: издательство «Курская правда». 1946. С. 17.

<sup>162</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 94

<sup>163</sup> Там же. Л. 95

<sup>164</sup> Земледельческая газета. №2.1834. 14 августа. С. 97.

<sup>165</sup> Там же. Л. 5

могли позволить себе добровольные пожертвования, однако частота сборов без финансовой поддержки Правительства и губернских органов власти привела к определенному недовольству среди дворян, тем более что одновременно со сбором пожертвований на устройство реки Сейм в судоходное состояние среди рыльских помещиков собирались средства на строительство мостов<sup>166</sup>.

Вторым препятствием стала неоднозначная оценка самого замысла. 30 марта 1833 года Пузанов разослал 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<sup>167</sup>, 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»<sup>168</sup>. 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»<sup>169</sup>. Однако мнение тех, кто непосредственно участвовал в рассмотрении и реализации проекта, чьи интересы были затронуты, сильно отличалось 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 обоснованно требовали компенсацию за потерю территории, которой они владели.

---

<sup>166</sup> ГАКО. Ф. 448. Оп. 1. Д. 381. Л. 2

<sup>167</sup> *Климов В.Г.* Россия XIX века: актуальные аспекты развития экономической мысли и народнохозяйственной политики // Мировое и национальное хозяйство. М., 2009 - №2. URL: <http://www.mgimo.ru/files/121668/121668.pdf> (дата обращения: 23.02.2015).

<sup>168</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 26

<sup>169</sup> Там же. Л. 27

К тому же Главное управление путей сообщения предоставило альтернативный, но более дорогой вариант проекта по приведению реки Сейм в судходное состояние, и предстояло выяснить, какой из двух планов будет в дальнейшем реализован. Таким образом, разногласий было настолько много, что Пузанову пришлось писать объяснение для специально созданной комиссии на 54 страницах. В объяснении уже в самом начале автором проекта снова была поднята финансовая проблема: «...по сделанному мною примерному исчислению потребно 100 тыс. руб., [комиссия] отвергает оную... и предлагает построение составленных путей сообщения Махромом Михайловым... Комиссии нужно 1 666 412 рублей»<sup>170</sup>. Здесь 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 коп. 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, автору проекта было затруднительно максимально точно оценить масштаб воплощаемой идеи. Есть предположение, что Пузанов мог и преднамеренно занижить 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 претензиями владельцев водяных мельниц, о которых говорилось выше, и «признала предложенные [Пузановым] сооружения неудовлетворяющими требова-

---

<sup>170</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 60

ния судоходства р. Сейм»<sup>171</sup>. 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»<sup>172</sup>. Автор проекта вынужден был констатировать, что комиссия недостаточно хорошо изучила предоставленный материал, «рассмотрев одну часть оных и не обратив внимания на другую»<sup>173</sup>. Однако опасения комиссии не были беспочвенными: строительство шлюзов действительно сильно осложняло работу водяных мельниц, принадлежавших курским помещикам. Доходило до того, что землевладельцы, теряя доход с производства и продажи муки, обращались с жалобами на Пузанова в различные инстанции. Больше 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<sup>174</sup>.

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...»<sup>175</sup>. 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 полой воды»<sup>176</sup>, - был вынужден констатировать автор проекта. Далее Пузанов признается, что мнение комиссии « ... совер-

---

<sup>171</sup> Там же

<sup>172</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 61

<sup>173</sup> Там же. Л. 62-63

<sup>174</sup> ГАКО. Ф. 567. Оп. 1. Д. 361. Л. 5

<sup>175</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 62-63

<sup>176</sup> Там же. Л. 66

шенно уничтожает ... проект, а также показывает, что и от учреждения самого ... судоходства по Сейму нельзя [будет] ожидать ... пользы»<sup>177</sup>. Он был вынужден согласиться с тем, что некоторые спроектированные скрины, ближайшие к плотине части мельничного пруда, отделенные срубом<sup>178</sup>, могут не обеспечить полноценного судоходства по р. Сейм, но при этом привел и другие доводы, исходя из которых, даже ограниченное движение по реке даст губернии значительные преимущества. Так, Пузанов отметил, 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 смысла. Пузанов опровергает это мнение путем сравнения цен на сельскохозяйственные товары в четырех городах: Курске, Рыльске, Могилеве и Чернигове<sup>179</sup>. Таблица, составленная щигровским помещиком, приведена ниже, цены указаны в руб.

Как видно из таблицы (табл. 3), 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.

---

<sup>177</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 67

<sup>178</sup> Даль В.И. Толковый словарь русского языка: Современное издание, 2004. С. 778

<sup>179</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 81

Суммируя вышесказанное необходимо отметить, что основными доводами в пользу реализации проекта М.А. Пузанова являются:

- высокий потенциал 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;

- оказание Николаем I финансовой поддержки инициативы курского дворянства.

Таким образом, основными проблемами, мешавшими естественному судоходству по реке Сейм, были многочисленные мельничные плотины и значительные различия уровня воды в реке. Лишь во время весеннего половодья некоторые купцы решались на опасную транспортировку товаров по Сейму. Заинтересованными в создании шлюзной системы были, прежде всего, дворяне, стремившиеся быстро и дешево транспортировать в другие регионы товары, произведенные в собственных имениях. Одним из вариантов преобразования реки Сейм был проект М.А. Пузанова, изначально предусматривавший строительство 17 шлюзов, при каждом из которых необходимо было построить обводной канал. 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. руб., что обеспечило необходимую финансовую помощь на начальной стадии строительства шлюзов. Для руководства строительными работами был учре-

жден Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние, в который входили губернатор и курские дворяне. Высокую оценку проекту дали некоторые известные современники, среди которых были председатель Вольного экономического общества Н.С. Мордвинов, астроном Ф.А. Семенов и другие. Не все дворяне Курской губернии поддерживали создание системы шлюзов по реке Сейм, полагая, что проект потребует гораздо большего финансирования и приведет к проблемам, связанным с расположенными вдоль реки Сейм водяными мельницами.

В первой половине XIX в. общий уровень развития речного судоходства в Российской империи, если исключить Северо-Западную часть страны, был достаточно низок, что в условиях слаборазвитой дорожной сети негативно воздействовало на развитие внутренней торговли. Потребность в улучшении транспортной системы для активизации товарооборота диктовала необходимость строительства водных путей. Проект М.А. Пузанова предусматривал создание целого комплекса шлюзов, которые должны были облегчить доставку сельскохозяйственных товаров, произведенных в имениях курских помещиков. Сам замысел проекта являлся дворянской инициативой, продиктованной потенциальными выгодами при расширении рынков сбыта. Всем этим обусловлена тенденция к акцентированию внимания в проекте на периферийные районы губернии, в то время как доведение судоходства до г. Курска было в большей степени дополнительной, нежели обязательной потребностью.

## ГЛАВА II. ОСОБЕННОСТИ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ ПО РЕКЕ СЕЙМ В 30-ЫЕ ГГ. XIX В.

### 2.1. Проблемы, возникшие во время строительных работ 1834-1835 годов

Проект М.А. Пузанова по приведению реки Сейм в судоходное состояние подразумевал установку образующих два отделения 17 шлюзов: Кальтечевского, Баницкого, Угонского, Стародубовского (Курское отделение, 1-ая дистанция), Курского, Рышковского, Мальцевского, Лазовского, Успенского (Курское отделение, 2-ая дистанция); Новомлинского, Батуринского, Каменского, Путивльского (Рыльское отделение, 1-ая дистанция), Клепальского, Теткинського, Марковского, Гапоновского (Рыльское отделение, 2-ая дистанция). 14 из 17 шлюзов должны были находиться на территории Курской губернии, Новомлинский, Батуринский и Каменский – на территории Черниговской. Именно эти три шлюза вместе с Путивльским после конструирования пробного шлюза возле села Лозовского было решено строить в первую очередь.

Первый, организационный этап строительства, совпадает с годами пребывания Павла Николаевича Демидова на посту главы Курской губернии. С 1831 г. М.А. Пузанов начинает вплотную заниматься уточнением локальных особенностей реки Сейм и прибрежного ландшафта. Автор проекта ищет поддержку со стороны курского дворянства, чьи интересы напрямую затрагивает строительство шлюзов. После выдвижения Главным управлением путей сообщения альтернативного плана преобразования реки Сейм Пузанову приходится активно отстаивать свой проект, который все-таки находит поддержку в лице императора, одобряется министром финансов и курским дворянством. Создается специализированный Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние. Устанавливается первый пробный шлюз неподалеку от села Лозовское. Активизируется поиск финансовых средств для



начального этапа строительных работ. Данный период следует определять как подготовительный этап к полномасштабным работам по реке Сейм.

Второй этап реализации проекта – период строительства шлюзов. Сооружения строились не одновременно, что позволяет выделить три периода, каждый из которых имел свои особенности. В 1834-1835 гг., в период установки первых четырех шлюзов, поддержки проекта со стороны нового Курского губернатора Степана Федоровича Паскевича фактически не было. Организаторами проекта приобретает первый опыт не только строительства шлюзов, но и транспортировки необходимых материалов, поиска рабочих, заключения контрактов с подрядчиками. В 1836 г. начинается активное сотрудничество с инженером А.А. Саблуковым, оказывавшим деятельную помощь в решении серьезных проблем, возникших при установке шлюзов, и дававшим важные советы относительно смежных с судоходством вопросов. Заканчивается поиск денежных средств для строительных работ. Налаживаются тесные взаимоотношения Комитета с черниговским дворянством. В 1837 г. находит свое разрешение проблема, связанная со строительством Марковского шлюза. С окончанием работ по установке последних шести шлюзов и бечевника по одному из берегов, завершается период активного строительства.

Третий этап представляет собой временной отрезок официального функционирования Александринского водного сообщения. На этот период приходится рост количества судов, проходящих через шлюзы, сменяющийся в 1843 г. резким спадом. Уменьшается интерес к судоходству со стороны купцов и помещиков. Прослеживается роль Александринского водного сообщения в работе Глушковской суконной фабрики. В 1846 г. в Курскую губернию приходит пароход мальцевский «Людиново», проплывший через всю шлюзную систему. В 1857 г. строения по реке Сейм разбираются.

Статус населенных пунктов, где предполагалась установка шлюзов, был различным, что в дальнейшем оказало влияние на темп строительных работ, который напрямую зависел от количества нанятой рабочей силы, в том

числе и в местах установки шлюзов. Древний город Путивль являлся уездным городом Курской губернии, с растущим населением (с 4 тыс. человек по данным за 80-ые годы XVII до 10 тыс. человек - в 1850-ые годы)<sup>180</sup>. В селе Камень Кролевецкого уезда в 1788 году проживало 665 жителей<sup>181</sup>. Батулин, располагавшийся в Конотопском уезде, являлся бывшей резиденцией гетманов левобережной Украины, а также культурным центром с большим количеством архитектурных сооружений в стиле классицизма<sup>182</sup>. Наконец, Новые Млины, где проходило строительство самого западного шлюза Александринской системы, - небольшое село, входившее в состав Сосницкого уезда.

Строительные работы должны были начаться в 1833 году, однако помехи со стороны Главного Управления путей сообщения, вызванные желанием реализовать свой альтернативный проект приведения реки Сейм в судоходное состояние, не позволили вовремя начать установку шлюзов.

Возникали и локальные проблемы, так, прибыв на места постройки шлюзов, М.А. Пузанов обнаружил, что местные владельцы водяных мельниц препятствовали ведению работ, так как строительство шлюзов и водоотводных каналов мешало функционированию их мельниц. М.А. Пузанов обратился за помощью к Черниговскому губернатору Жукову Николаю Ивановичу, но тот отказался донести владельцам мельниц о «непрепятствовании» в устройстве шлюзов. Автору проекта пришлось сообщить о данном факте в Комитет<sup>183</sup>, который в свою очередь был вынужден просить Черниговского Губернатора о содействии курским чиновникам, ведущим контроль строительных работ<sup>184</sup>. Однако и письменное обращение Комитета не дало желаемого результата, поэтому работы на четырех самых западных шлюзах начались лишь весной 1834 г.

<sup>180</sup> Історія міст і сіл Української РСР. Сумська область [История городов и сел Украинской ССР]. Киев: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1967. С. 460-461

<sup>181</sup> Історія міст і сіл Української РСР. Сумська область [История городов и сел Украинской ССР]. Киев: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1967. С. 342

<sup>182</sup> Історія міст і сіл Української РСР. Чернігівська область [История городов и сел Украинской ССР]. Киев: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1972. С. 146

<sup>183</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 29. Л. 2

<sup>184</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 19. Л. 8

По данным на 15 июня 1834 года на месте постройки Путивльского шлюза было вырыто из шлюзной ямы 95 сажень земли, получено порядка 240 деревьев и приготовлено 80 брусьев (данные представлены чиновником Министерства финансов Тимофеевым, нанятым за жалование в размере 861 руб.<sup>185</sup> и занимающимся учетом расходов при строительстве и отправкой регулярных отчетов о проделанной работе по постройке шлюзов в Комитет). К работам было привлечено лишь 8 плотников и 32 землекопа<sup>186</sup>. Еще одной серьезной проблемой стала нехватка строительных материалов и рабочей силы. Строительство же Каменского шлюза даже не начиналось «по неимению материалов и рабочих»<sup>187</sup>. При Батурином шлюзе было вырыто всего 65 кубических сажень из шлюзной ямы и обтесано 60 деревьев. Здесь уже остро стояла проблема нехватки материала для настила по дну реки. Из рабочих имелись только 6 плотников и 40 землекопов<sup>188</sup>. При Новомлинском шлюзе трудом 43 землекопов было вырыто 70 кубических сажень земли, а 8 плотников обтесали 60 деревьев<sup>189</sup>. Тимофеев сам называет причину, по которой существовала нехватка рабочих и лесоматериала: «До 70 человек плотников заняты вязанию в плоты купленных бревен и гонкою [их]»<sup>190</sup>.

Следующий отчет Тимофеева был за период с 29 мая по 16 июля: в Комитете хотели получить суммированные результаты работ на четырех шлюзах. Хотя объем строительных работ значительно возрос, проблема, появившаяся еще в самом начале, оставалась нерешенной: катастрофически не хватало рабочей силы. За обозначенный срок при Путивльском шлюзе уже было вырыто 359 кубических сажень, вбито 89 круглых свай, обтесано и шпунтовано 163 доски и 156 брусьев. Из лесоматериалов оставалось 473 дерева. При работах состояло 11 плотников и 36 землекопов<sup>191</sup>. Однако ввиду отсутствия чернорабочих вбивание новых свай остановилось еще 13 июля. Кузнечная

<sup>185</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 14. Л. 20

<sup>186</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 25. Л. 14

<sup>187</sup> Там же

<sup>188</sup> Там же

<sup>189</sup> Там же. Л. 15

<sup>190</sup> Там же

<sup>191</sup> Там же. Л. 16

работа даже не начиналась, так как два имевшихся кузнеца все еще делали для себя инструменты. Тимофеев писал, что очень важно было усилить работу на наковальнях, так как двух человек явно недостаточно. Не хватало и «лесного материала», а кирпич и камень отсутствовали вообще. Для своевременного окончания работ на этом участке Тимофеев считал необходимым «прибавить плотников до 40 человек, чернорабочих до 60 человек, землекопов до 30»<sup>192</sup>.

При строительстве Каменского шлюза землекопы (по заявлению Тимофеева) должны были приступить к работе лишь с 16 июня: на данный участок не были доставлены строительные материалы. Землекопов не хватало: приступили к работе только 20 человек, хотя, по мнению чиновника, на начальном этапе было необходимо 50 плотников и 50 чернорабочих<sup>193</sup>.

Место строительства Батурина шлюза пришлось перенести, так как первоначальное расположение было признано неэффективным для функционирования сейсмической системы шлюзов. На новом участке было выкопано 58 кубических сажень, обтесано 139 брусьев и 160 шпунтовых свай, а также строилась временная кузница. К работам приступили 41 землекоп и 4 плотника. По мнению же Тимофеева, для нормального темпа работ был необходим труд 80 землекопов, 50 чернорабочих и 50 плотников<sup>194</sup>.

На четвертом Новомлинском шлюзе было вынуто 125 кубических сажень земли, обтесано 264 брусьев, 85 шпунтовых свай и 660 шпунтовых досок. В строительных работах участвовали лишь 10 землекопов и 11 плотников, однако не было проблем со стройматериалом (815 деревьев и 456 досок). В отчете Тимофеев указал на необходимость 70 землекопов, 50 плотников и 60 чернорабочих<sup>195</sup>.

---

<sup>192</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 25. Л. 16

<sup>193</sup> Там же

<sup>194</sup> Там же. Л. 17

<sup>195</sup> Там же

Новый отчет Тимофеева был посвящен состоянию строительства к 20 сентября 1834 года, в котором чиновник указал, что необходимо для успешного завершения работ:

- выкопать в общей сложности 4100 куб. сажень (к этому моменту выкопано 500 куб. саж.);
- заготовить 7500 штук деревьев;
- заготовить 5500 штук досок;
- заготовить 1100 пудов железа;
- заготовить 72000 пудов кирпича;
- заготовить 2400 пудов негашеной извести;
- заготовить 80 куб. саж. булыжного камня;
- заготовить 235 пудов гвоздей;
- установить 12000 рабочих дней для плотников и 22000 рабочих дней для чернорабочих.

При этом Тимофеев дополняет, что для окончания работ к 1 октября, необходимо каждый день иметь плотников, знающих в совершенстве свое дело – 240 человек, чернорабочих ежедневно – 440 человек<sup>196</sup>.

В итоге низкий темп строительства шлюзов, а также проблемы с нехваткой материалов и рабочих привели к тому, что дворяне Курской губернии стали волноваться. Их не устраивало, что установка шлюзов не укладывается в ранее обещанные сроки, а это в свою очередь требовало новых финансовых вложений в строительство. В такой ситуации необходимо было действовать решительно, что и сделал сам автор проекта. М.А. Пузанов посетил все места строительства и начал лично руководить работами. Ведомость для Комитета по описанию проведенных работ за срок с 20 сентября по 8 октября была составлена уже самим М.А. Пузановым<sup>197</sup>.

Темп и качество работ улучшились, однако курское дворянство было неудовлетворенно ходом строительства. Губернатор Паскевич, недовольный

---

<sup>196</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 25. Л. 19

<sup>197</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 24. Л. 53

большими растратами М.А. Пузанова<sup>198</sup> и не желавший вникать в тонкости проекта, по просьбе некоторых помещиков даже пытался остановить работы и не желал оставаться на посту председателя Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние. Однако факт того, что система шлюзов носила имя императрицы, заставило Паскевича отправить донесение в Петербург. 2 июля 1834 года министр финансов Е.Ф. Канкрин дал ответ: «Господин Министр Внутренних дел препроводил мне список с донесения Вашего Превосходительства от 9 минувшего июня за №10.057, коим объясняя о встреченном Вами затруднении в продолжении работ для приведения реки Сейм в судоходное состояние, по проекту коллежского советника Пузанова, и недостатке отчетов об употребленной уже на оное суммы, испрашивали разрешения: отпускать ли Господину Пузанову по требованиям его деньги на удовлетворение подрядчиков и рабочих людей или приостановить работы до освидетельствования оных через чиновников Путей сообщения; и с сим властью просили увольнения от председательства Вашего в Высочайшем сему делу Комитете, поруча оное чиновнику Путей Сообщения»<sup>199</sup>.

Далее Канкрин излагает указания по поводу дальнейшего ведения строительства: «Поскольку замечания, сделанные комиссией проектов и смет Главного управления Путей сообщения и публичных зданий на проект Пузанова уже сообщены местному начальству Курской губернии, частично опровергнуты опытом судоходства, учиненным в сентябре истекшего года на месте в присутствии губернатора, Предводителя дворянства, дворян и купечества, и частью относятся к затруднению такого рода, кои по удостоверению Высочайше учрежденного Комитета об устройстве судоходства по р. Сейму, устранены быть могут и посредством мер Пузановым предлагаемых, и поскольку о всем оном доведено было мною до высочайшего сведения, и Высочайшее повеление не останавливать дальше исполнение по проекту Пузано-

---

<sup>198</sup> Степанов В.Б. Наместники и губернаторы Курского края. 1779-1917 гг. Исторические очерки. Курск: МУП «Курская городская типография», 2005. URL: <http://old-kursk.ru/book/stepanov/namest18.html> (Дата обращения: 10.03.2015)

<sup>199</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 24. Л. 8

ва, то дело и должно признать совершенно конченным и не требующим никакого дальнейшего рассмотрения»<sup>200</sup>. Столь категоричная позиция Канкрин может объясняться двумя главными причинами. Во-первых, Пузанов действительно в своем отчете еще при губернаторе Демидове уже объяснял, что опасения по поводу эффективности представленного проекта являются беспочвенными. Данная документация с объяснениями Пузанова хранилась в Курске, и, безусловно, Паскевич был ознакомлен с ней, но надеялся, что в Петербурге не будут придавать данному факту большого значения. Во-вторых, альтернативный проект приведения реки Сейм в судоходное состояние, предложенный Главным управлением путей сообщения, по причине личной неприязни Канкрин к Герцогу Вюртембергскому, возглавлявшему данное ведомство, был отвергнут. Кроме того, общая стоимость работ по плану Главного управления путей сообщения равнялась 1666412 руб., что значительно превышало предполагаемые расходы на проект Пузанова и экономически представлялось невыгодным для бюджета Российской империи.

«Устройство судоходства по реке Сейму, - продолжал Канкрин, - по предназначенному для него плану по предложенным к исполнению способам и по самому образу управления производимых там работ, может теперь признаваемо быть не иначе, как за частное предприятие курского дворянства...»<sup>201</sup>. Таким образом, Канкрин снимает ответственность с центральной власти и вместо передачи работ (по просьбе Паскевича) под контроль Главного управления путей сообщения передает курским властям полное право на управление сеймским строительством. Более того, министр финансов намеренно акцентирует внимание на том, что предписано освободить Главное управление путей сообщения от всякого участия в этом деле и согласно Высочайшему Указу 5 августа 1832 возложить управление строительством исключительно на губернатора и Комитет, а также местным властям предоста-

---

<sup>200</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 24. Л. 8-9

<sup>201</sup> Там же. Л. 9

вить для установки искусственных сооружений сведущих людей, которых устроят имеющиеся условия, или выписать таковых из других мест<sup>202</sup>.

И совсем категорично Е.Ф. Канкрин отреагировал на замечания Курского губернатора Паскевича о нехватке строительного материала и «истреблении леса»<sup>203</sup>. Иными словами, министр финансов действительно был заинтересован в успехе реализации проекта по приведению реки Сейм в судоходное состояние и справедливо считал, что даже установка части шлюзов делает реку Курской губернии способной к пропуску судов со строительным материалом.

В послании Канкрин также было уделено внимание проблеме, связанной с хозяевами водяных мельниц, не желавшими содействовать работам по установке шлюзов, строительство которых влияло на работу мельниц и состояние мельничных запруд: «...знатнейшие помещики мельниц изъявили свое согласие на устройство судоходства. От прочих же предоставляем Комитету потребовать оно как по Курской, так и по Черниговской губернии, в чем и Гражданский Губернатор должен содействовать Комитету, и, если некоторые изъявят упорство, то несоглашение их подлежит силе Высочайшего Указа 7 июня 1833 года»<sup>204</sup>. Министр финансов еще раз подчеркнул, насколько важным для успеха является активное содействие губернатора, в очередной раз упрекнув Паскевича в неказании помощи М.А. Пузанову. Возможно, это стало одной из причин того, что 13 января 1835 года последовал Высочайший указ об освобождении Паскевича Степана Федоровича от должности Курского губернатора и отзыве его в Петербург.

В конце своего письма Курскому губернатору Канкрин тезисно приводит положения, составленные комитетом министров:

«1 – начатые в текущем году работы по устройению судоходства по р. Сейму должны быть безостановочно продолжаемы с платежом как за оные, так и за заготовленные материалы следующих денег;

---

<sup>202</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 24. Л. 9

<sup>203</sup> Там же

<sup>204</sup> Там же. Л. 10



2 – Гражданский губернатор должен председательствовать в учрежденном по оному устройству Комитета по хозяйственной части, ибо по строительной и искусственной частям состоит уже в Комитете опытный чиновник, служивший в ведомстве путей сообщения Подполковник Тимофеев;

3 – Губернатор, если признает нужным иметь благонадежно для счета ведомства чиновника, может определить таковою в Комитет на счет суммы, назначенной на устройство судоходства по р. Сейму;

4 – До начатия работ в будущем году Комитет с содействием Губернатора должен истребовать согласия владельцев мельниц, а в случае несогласия их поступить по силе»<sup>205</sup>.

Таким образом, министр финансов поддержал Пузанова и проигнорировал жалобы Паскевича, что позволило продолжить строительные работы. Собранный в Петербурге комитет чиновников потребовал от Курского губернатора остаться во главе Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние и не отстраняться от своих должностных обязанностей. Было разрешено частично задействовать средства из губернской казны на строительные материалы, оплату рабочим, выдачу жалования подрядчикам и чиновникам Комитета. Владельцы же мельниц, опасаящиеся за сохранность своего имущества, фактически были поставлены перед фактом того, что строительство вблизи водяных мельниц остановлено не будет.

Пузанов продолжил работы на четырех шлюзах и лично руководил постройками. На Путивльском шлюзе в верхнем бьефе (бьефом называют воду, примыкающую к шлюзу, является ли он верхним или нижним зависит от того, с какой стороны течения он расположен) на берегу был положен шлахт-ремпель, к которому были приделаны брусья, а само место креплено железными болтами. Также была начата настилка покрытия. В нижнем бьефе были успешно проведены аналогичные работы. При Батурином шлюзе в начале осени установкой шлахт-ремпеля не ограничились и практически доделали камеру и дамбу для сужения фарватера. При Каменском шлюзе, наконец, за-

---

<sup>205</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 24. Л. 10

кончили земельные работы и начали забивать сваи. При Новомлинском шлюзе уже были собраны оба шлахт-ремпеля и продолжалось строительство камеры<sup>206</sup>.

Успехи в строительстве привели к тому, что 30 сентября Пузанов обращается в Комитет с просьбой распорядиться об освидетельствовании выполненных работ при шлюзах Путивльском, Батурином, Новомлинском, так как все подводные строения были почти приведены к окончании<sup>207</sup>. Инспекция, по мнению М.А. Пузанова, была необходима по следующей причине: «Освидетельствование... я считаю необходимым потому, что как шлюз состоит из двух главных частей: подводной и верхней, и подводная покрыта строением верхним и водою, верхняя же, за исключением лицевых или наружных стен и ворот, собрана из многих узких срубов и ящичков, нагружена землею и совершенно ею засыплена, почему по окончании оных освидетельствование употребленных употребленных материалов, а равно и распоряжение сих укреплений, по плану будет невозможно...»<sup>208</sup>.

В ответном письме, составленном 2 октября, значилось, что для освидетельствования подводных строений при шлюзах на реке Сейм и прочего назначены господа, заслуживающие всеобщее доверие: тимский дворянский депутат князь Алексей Андреевич Мещерский, хорошо знающий судоходную часть, и путивльский помещик гвардии ротмистр Иван Михайлович Наумов<sup>209</sup>. Уже 11 октября в Путивль прибыл Мещерский, однако по причине отсутствия князя Наумова инспекцию пришлось начать лишь 20 числа. Освидетельствование провели за несколько дней, и уже 25 октября Мещерский написал отчет в Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние.

В отчете Мещерский отмечает, что за летний период работ при Путивльском и Новомлинском шлюзах прорыты деривационные каналы, в Батурине произведены два значительных прокопа выше и ниже шлюза, также

---

<sup>206</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 24. Л. 53

<sup>207</sup> Там же. Л. 1

<sup>208</sup> Там же

<sup>209</sup> Там же. Л. 10

прочищен рукав Сейма на протяжении около версты, и сделано 5 огинских дамб; от границы Курской губернии до местечка Батурина очищен фарватер реки от подводных камней, и там, где с трудом мог проходить рыбачий челнок, там плавает 12-ти саженный байдак<sup>210</sup>. Так как работы планировалось окончить лишь осенью 1834 года, то в Комитете был поднят вопрос о сохранности оставшихся материалов для их дальнейшего использования. Мещерский был вынужден отметить следующее: «Что же касается до сбора оставшегося от рабочих материала и складки оного в безопасное место, что Комитет полагает также возложить на попечение господ дворян и архитектора Грознова, то я долгом поставлю известить..., что работы сеймские еще продолжаются и находящийся на лицо материал необходим для окончательной отделки шлюзов...»<sup>211</sup>.

Далее следует краткое описание трех инспектированных шлюзов. В Путивле, по мнению Мещерского, нижние части шлюза оказались совершенно устроенными и в наилучшем виде из дубового и частью соснового дерева; в местечке Батурина также за исключением настилки пола все подводные части приведены к окончанию, лес употреблен лучшими соснами; в местечке Новых Млинах подводное строительство из такового же соснового леса также оканчивалось. Инспектирующий отметил, что шлюзы сделаны из самого доброкачественного лесного материала, а в Батуринах и Млинах обнаружилось значительное количество лесных материалов, не употребленных еще в дело<sup>212</sup>. Князь дал оценку качества шлюзных сооружений по реке Сейм и отметил, что достоинство устройства шлюзов не подлежит никакому сомнению, так как чертеж сделан Пузановым по аналогии со шлюзами Огинского канала, построенного Управлением путями сообщения Его Королевским высочеством герцогом Виртембергским. Учитывая свойства грунта реки, Мещерский объясняет, что на печатном плане Огинского канала обозначены только три шпунтовые поперечные линии, составляющие, как известно, одно из

---

<sup>210</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 24. Л. 22

<sup>211</sup> Там же. Л. 23

<sup>212</sup> Там же. Л. 24

главных укреплений всякого гидротехнического здания, Пузанов же в сеймских шлюзах устроил 6 таковых линий, а в Новых Млинах собирается добавить еще две<sup>213</sup>. Затем Мещерский ссылается на опытного инженера полковника Тимофеева и «состоящего за шлюзного мастера» Афанасия Леонтьева, подтвердивших несомненную надежность главных укреплений<sup>214</sup>. В итоге Мещерский делает смелый и, пожалуй, популистский вывод, что «сооружения ныне не только годны для вод Сейма, но не мало не были бы слабы и для богатейших источников Волги»<sup>215</sup>.

Необходимо отметить, что освидетельствование Мещерским и Наумовым имело важнейшее значение для успешного ведения дальнейших строительных работ. М.А. Пузанов отправил в Комитет запрос на проверку «почетнейшими дворянами» сооружений Путивльского, Батурина и Новомлинского шлюзов, сознательно исключая Каменский, где строительство шло медленно и с большим отставанием. Однако село Камень находилось между Путивлем и Батуриным, и Мещерский мог бы при желании осмотреть четвертый на тот момент еще строящийся шлюз и добавить информацию о нем в своем отчете. В таком случае это, безусловно, испортило бы общую картину о состоянии строительства и подтвердило бы опасения дворян и губернатора. Помня недавние споры по поводу выбора проекта, Мещерский, видимо, намерено делает акцент на преимуществе шлюзной системы М.А. Пузанова перед спроектированными Главным управлением путей сообщения Огинскими сооружениями. Данный шаг помог вернуть доверие к проекту М.А. Пузанова. Таким образом, можно предположить, что инспектирование проходило с учетом интересов автора проекта.

Работы на шлюзах продолжались даже поздней осенью и были приостановлены 17 ноября в Черниговской губернии<sup>216</sup> и 23 ноября в Путивле<sup>217</sup>. За зимний период необходимо было закупить материал и договориться о

<sup>213</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 24. Л. 24-25

<sup>214</sup> Там же. Л. 25

<sup>215</sup> Там же

<sup>216</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 24. Л. 71

<sup>217</sup> Там же. Л. 76

найме рабочих для завершения строительства. М.А. Пузанов учел будущий объем работ, потребность в строительном материале и составил смету. Так, при Каменском шлюзе необходимо было закончить выемку 75 кубических сажень земли, сделать перемышку из шпунтовых досок, построить для отлива воды шнек-машину длиной 20 футов, забить 386 круглых, 220 шпунтовых и 504 дощатых сваи, положить на них продольные и поперечные накладки, которые следовало укрепить хомутами и болтами, и многое другое<sup>218</sup>. Необходимые материалы, а также количество рабочих для завершения строительства на четырех шлюзах приведены в таблице 4. Следует отметить, что М.А. Пузанов в графах «чернорабочие», «плотники» и «каменщики» своей сметы указывал необходимое количество рабочих дней в сумме на всех имевшихся работников.

Из данной сметы становится очевидным, что не только на Каменском, но и на Новомлинском шлюзе предстояло длительное строительство. На обоих шлюзах из-за нехватки кирпича еще не были завершены многие работы, связанные с установкой шлюзных камер.

В 1835 году Курским губернатором был назначен Михаил Николаевич Муравьев, данное решение самым кардинальным образом повлияло на дальнейший ход строительных работ.

Практически сразу же Муравьеву пришлось поехать в столицу для получения консультаций. В Санкт-Петербурге вновь назначенный губернатор рассмотрел часть документов, связанных с проектом сеймского судоходства, о чем 31 марта и сообщил в Курск вице-губернатору Алексею Николаевичу Брусилову: «Прибыв в Санкт-Петербург, я старался сколько возможно ознакомиться с делом приведения реки Сейма в судоходное состояние и, прочтя все производство оно, к крайнему сожалению, усмотрел, что в исполнении сего общепольного предприятия встретилось от разных недоразумений много местных препятствий, которые ныне вполне разрешены»<sup>219</sup>. Из письма

---

<sup>218</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 69. Л. 4-5

<sup>219</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 60. Л. 1

Муравьева можно отметить заинтересованность нового губернатора в проекте, а также хорошую осведомленность ходом событий и положением дел. Муравьев желал активного продолжения работ и настаивал на их непрерывности. Так, он пишет, что Комитету необходимо решительно приступить ко всем необходимым распоряжениям, а также к своевременному заготовлению необходимых материалов для окончания начатых шлюзов<sup>220</sup>. Таким образом, позиция нового губернатора по отношению к проекту является прямо противоположной позиции, занятой Паскевичем, что коренным образом изменило не только отношение власти к приведению Сейма в судоходное состояние, но и в дальнейшем обеспечило М.А. Пузанову своеобразное покровительство.

Обращение нового Курского губернатора к Брусилову заканчивалось просьбой: «Я вполне уверен, что Ваше Высочорodie возьмете на себя труд отклонить все те препоны, которые поныне могли препятствовать успешному продолжению сего общеплезного дела, удостоверенного особым Монаршим соизволением и, не упуская удобного времени, распорядиться всем нужным к безостановочному производству работам так, чтобы по прибытии моем в Курск я мог дать оным дальнейший ход сообразно с волею высшего Начальства, ибо я со своей стороны, несомненно, убежден, что в сем общеплезном предприятии при должном единодушии содействии местных властей можно отклонить препятствия, более или менее встречающиеся во всяком новом деле, и предусмотрительными распоряжениями оправдать ожидания начальства»<sup>221</sup>. Из этого следует, что Муравьев рассчитывал на активное сотрудничество курских чиновников в продвижении строительства по реке Сейм и надеялся, что исполняющий обязанности губернатора Брусилов самостоятельно предпримет первые шаги навстречу Комитету.

Из столицы новый Курский губернатор вместе с письмом к А.Н. Брусилову отправил и копию письма министра финансов Е.Ф. Канкринa от 13 марта 1835 года. В последнем министр финансов предоставил информацию о

---

<sup>220</sup> Там же

<sup>221</sup> Там же. Л. 2

совещании с Николаем I относительно дальнейшей судьбы сеймского судоходства. Е.Ф. Канкрин в документе выделил 5 рассмотренных Императором предложений, первое из них касалось непосредственного устройства шлюзов: «Как по Десне и Днепру, соединяемых с Сеймом, плавают суда большего размера, то для впуска их в сию реку, равно по причине тяжеловесности произведений Курской губернии, требующих такого же судостроения, шлюзы должны быть по размеру и системе, предложенной Господином Пузановым, хотя сие потребует некоторого увеличения расходов. Напротив того, меньшие шлюзы по предложению состоящего при Комитете Господина коллежского асессора Тимофеева шандорной конструкции, которая вообще признана ныне неудобною, не соответствовали бы правильному судоходству и не могут быть допущены»<sup>222</sup>. Данные предложения были вызваны несколькими факторами. Во-первых, отношение к действиям Тимофеева за год его работы на сеймских шлюзах у многих членов Комитета было неодобрительным, поскольку его отчеты заставляли сомневаться в успешности реализации проекта предыдущего губернатора Паскевича и давали поводы для волнений среди владельцев водяных мельниц. Поэтому деятельность данного чиновника наносила урон строительству, и его замечания получали негативную оценку у сторонников проекта Пузанова. Во-вторых, уменьшение конструкции самих шлюзов хотя и значительно снизило бы затраты при строительстве, но отразилось бы на пропускных способностях реки, так как крупные перевозки товаров стали бы невозможными.

Второй пункт письма был посвящен планам на 1835 год, а именно необходимости немедленно приступить к окончанию начатых в прошлом году четырех шлюзов. Мало того, Е.Ф. Канкрин беспокоился, что реализация проекта может затянуться, поэтому министр финансов предлагал в 1835 году открыть «строительство одного или двух шлюзов выше Путивльского»<sup>223</sup>. Вместе с тем, реальные работы по строительству Клепальского, Теткинського, Га-

---

<sup>222</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 60. Л. 3

<sup>223</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 60. Л. 3-4

поновского, Кальтечевского и Баницкого шлюзов были начаты только в 1836 году.

Третьей темой, поднятой в письме к Муравьеву, стал финансовый вопрос. Е.Ф. Канкрин не без оснований предположил, что Комитету в текущем году может быть недостаточно имеющихся в бюджете сумм по причине слабого поступления пожертвований дворянства, которые, предполагалось, составят в течение 4-х лет по 50 тыс. руб. и за 1834 и 1835 годы<sup>224</sup>, поэтому было предложено сделать заем 100 тыс. руб. из наличного сбора Земских повинностей, а в следующем году – занять до 300 тыс. руб. в государственном банке<sup>225</sup>. Из этого следует, что Канкрин, понимая важность реализации данного проекта, но не желая обременять бюджет Российской империи тратами на строительные работы на реке Сейм, предпочел часть расходов все же возложить на местный бюджет и предложил Комитету и губернатору сделать несколько займов из земских сборов.

Четвертый пункт был посвящен закупке строительных материалов и найму рабочей силы: «Что сверх сего оказывается нужным разрешить, Ваше Превосходство, при производстве торгов на заготовление материалов и наем работников при высоких ценах обращаться к хозяйственным распоряжениям, которые допускать и без торгов при не важных издержках»<sup>226</sup>. Данная мера позволила задействовать административный ресурс для приобретения строительных материалов, что значительно облегчило работу по реализации проекта, поскольку теперь Комитет мог сосредоточиться исключительно на заключении крупных контрактов и прекратить подписывать с местными купцами и землевладельцами незначительные договоры, сильно отвлекавшие чиновников и требовавшие много времени на поиск необходимых ресурсов.

Последний пункт касался взаимодействия с властями Черниговской губернии: «Наконец, чтобы по устройении судоходства на пространстве, которое протекает Сейм в Черниговской губернии, отнестись к черниговскому глав-

---

<sup>224</sup> Там же. Л. 4

<sup>225</sup> Там же

<sup>226</sup> Там же



ному местному начальству об оказании нужного содействия по полицейской части и об уведомлении, не может ли тамошнее дворянство и купечество принять участие в потребных на сие расходах»<sup>227</sup>. Действительно, существовало много разногласий, между черниговскими дворянами и курскими чиновниками. Прежде всего, местные власти и землевладельцы не желали оказывать содействие приезжим работникам и часто писали на них жалобы. Теперь же Петербург советует Муравьеву не только найти компромисс с черниговской стороной, но и предложить им профинансировать проект или принять в нем участие. Следует отметить, что данная мера действительно позволила бы ускорить затянувшееся строительство трех черниговских шлюзов. Кроме того, строительные работы проходили на территории Черниговской губернии, и было бы справедливо, чтобы местные помещики и чиновники начали помогать Комитету, поскольку судоходство по реке Сейм дало бы толчок развитию и Черниговской губернии.

Помимо данных пяти предложений Император одобрил несколько мер, о которых просил сам Муравьев<sup>228</sup>. Необходимо отметить, что в данном случае новый Курский губернатор являлся проводником идей Пузанова и поддерживал его в вопросах устранения ряда проблем. Речь шла о следующих мерах:

1. Необходимо сократить по мере возможности жалование чиновникам и разъездные деньги, составлявшие не малую часть расходов Комитета.
2. Удовлетворить просьбу чиновника Тимофеева о его увольнении.
3. Оставить шлюзы в Черниговской губернии под управлением курского дворянства.
4. Освободить Комитет от ответственности перед частными владельцами мельниц по всем непредвидимым случаям, которые могли встретиться при устройстве шлюзов. С теми помещиками, которые не согласились на данные условия, поступить на основании продолжения свода Законов Граж-

---

<sup>227</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 60. Л. 4

<sup>228</sup> Там же. Л. 5-6

данских и Межевых за 1832 и 1833 годы к тому статьи 356. Обязать владельцев плотин содержать их в исправном состоянии.

5. Очистить прибрежную территорию для кустарника, укрепить берега фашинами и сделать бечевую дорогу.

6. Обеспечить М.А. Пузанова из средств Комитета задолженными за 2,5 года жалованием и квартирными деньгами.

Каждая из данных мер имела далеко идущие последствия. Разъездные для чиновников действительно серьезно обременяли бюджет Комитета, и сокращение этой статьи расходов помогло бы сэкономить средства для закупки материалов для шлюзов. Вместе с тем, проблема нехватки ресурсов теперь могла решиться при помощи административного ресурса, а значит, необходимость в частых разъездах и поисках купцов, имеющих возможность продать Комитету несколько деревьев или бревен, практически отпала.

Увольнение Тимофеева стало логичным: как уже отмечалось выше, взаимоотношения Пузанова и Тимофеева были напряженными, ввиду того, что последний индифферентно относился к строительным работам и отсылал в Комитет отчеты с негативными прогнозами.

Вместе с тем, данные меры помогли ускорить строительный процесс, поскольку землевладельцы, прикрываясь опасениями за свою собственность, больше не могли мешать рабочим. Теперь недовольным землевладельцам стало не на кого ссылаться при спорах о целесообразности постройки шлюзов рядом с их мельницами, так как Комитет был освобожден от ответственности в случае возникновения проблем с плотинами или во время постройки шлюзов, что помогло Пузанову, не имеющему большого опыта работ, получить большую свободу действий.

Черниговские шлюзы так и остались под контролем Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние, что в дальнейшем негативно сказалось на взаимодействии двух регионов.

Приоритет бечевых работ был понижен ради скорейшего строительства самих шлюзов, чтобы Александринская система заработала как можно рань-

ше, хоть и не в полную силу, так как без буксировки невозможно было бы осуществлять перевозку крупных грузов.

Наконец, деятельность и самоотверженность самого Пузанова были высоко оценены, и автор проекта, до этого вкладывавший в строительство шлюзов доходы от своего имения, получил денежную компенсацию. В итоге принятие обозначенных мер позволило преодолеть отдельные трудности и ускорило темпы и продуктивность строительных работ.

Для того чтобы лучше разобраться в сложившейся ситуации, Муравьев поручил своему хорошему знакомому генерал-майору Александру Александровичу Саблукову, талантливому инженеру и изобретателю, председателю IV отделения Императорского Вольно-Экономического Общества, проанализировать проекты М.А. Пузанова и Главного управления путей сообщения, после чего составить отчет. 28 февраля отчет был предоставлен новому Курскому губернатору. В самом его начале А.А. Саблуков констатировал, что на основании проектов Ведомства путей сообщения и Пузанова, не имеющих точной информации о перепадах высоты воды в реке, невозможно делать фундаментальные выводы относительно качества будущего судоходства по Сейму. Мало того, оба проекта сильно отличались друг от друга, что также послужило причиной невозможности поспешных выводов. При этом Саблуков был согласен, что «для обращения реки сей в судоходное положение достаточно при имеющихся на оной преградах или мельничных плотинах устроить камерные шлюзы в обводных (так называемых деривационных) каналах расчистить и освободить фарватер от засорений, и частные мели уничтожить, преградив излишние потоки и стеснив и собрав воду в главное ходовое жерло»<sup>229</sup>. Как видно, Саблуков внимательно изучил материалы обоих проектов и, отметив их недостаточную точность в деталях относительно течения Сейма, согласился с выводом, что главная река Курского края могла быть приведена в судоходное состояние при помощи построения камерных шлюзов.

---

<sup>229</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 60. Л. 10-11

Уверенность в надежности выводов прибавляли успешные предварительные прохождения по реке на плотках.

Еще одним фактором, озвученным Саблуковым в пользу возможности реализации проекта, был личный инженерный опыт генерал-майора, который занимался приведением в судоходное состояние волынской реки Горынь, являвшейся притоком Припяти. В 1808 и 1809 годах данная река, имеющая схожие характеристики вод и грунта с Сеймом, была сделана судоходной без внушительных финансовых затрат<sup>230</sup>. Также А.А. Саблуков привел пример Тихвинской шлюзной системы, где необходимые для судоходства сооружения возводились в непосредственной близости от многочисленных мельничных плотин и не мешали функционированию мельниц. Из этого следует, что А.А. Саблуков уже имел опыт участия в схожих проектах, а значит, мог в полной мере объективно оценить все плюсы и минусы плана Пузанова и дать ценные указания при строительстве шлюзов, что в дальнейшем положительно скажется на ходе работ.

А.А. Саблуков настаивал, что предложенные Пузановым камерные шлюзы гораздо эффективнее шандорных полушлюзов, так как последние были фактически полумерой. Инженер заявлял, что он первым ввел их в употребление на реке Ясельде неподалеку от последнего шлюза Огинского канала. «Но я [Саблуков] был вынужден обратиться к таковым легким строениям в 1806 году, когда мгновенное надлежало сделать исправление верховья реки Ясельды для прохода того же лета судов с провиантом для снабжения армии в военное время, и цель была достигнута»<sup>231</sup>. Тем самым Саблуков отмечал, что шандорные полушлюзы годились только для временного судоходства и были слишком обременительны при длительном использовании, так как такие строения постоянно приходилось бы заменять на новые. Шандорные полушлюзы также были применены в Тихвинской судоходной системе, но там их установка объяснялась недостаточным финансированием проекта. Как пи-

---

<sup>230</sup> Там же. Л. 11

<sup>231</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 60. Л. 11

сал А.А. Саблуков, в Петербурге уже обсуждались перспективы работ по замене износившихся шандорных полушлюзов на реке Тихвин на камерные шлюзы.

А.А. Саблуков также обратил внимание на особенности построения камерных шлюзов для Сейма, сравнив проект по приведению главной реки Курской губернии с постройкой Огинского канала. Инженер пришел к выводу, что шлюзы для Сейма должны быть в полтора раза шире, поэтому их необходимо строить прочнее, в первую очередь укрепления требовал шлюзный пол<sup>232</sup>. Не имея точной информации о состоянии речного дна, А.А. Саблуков предположил, что в некоторых местах, где грунт окажется зыбким, необходимо будет сделать двухслойный пол, укрепленный сваями, либо выложить его из кирпича. В заключении своего отчета Саблуков описал меры, необходимые для расчистки русла реки. Так, выкорчевывание прибрежных деревьев и устранение валежников необходимо, по мнению Саблукова, производить аккуратно, чтобы случайно не засорить русло Сейма. Различного рода протоки, забиравшие часть из реки, следует перегородить фашинами. Таким образом, А.А. Саблуков, основываясь на собственном опыте, дал ценные указания по не только строительству самих шлюзов, но и ведению смежных работ.

Со вступлением Муравьева в должность губернатора одним из важнейших событий стало заседание Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние от 27 февраля 1835 года. На нем наконец-то серьезным образом изучили конструктивные особенности шлюзов и, учитывая местные факторы и имеющийся опыт строительства на подобных объектах, было решено утвердить строительство шлюзов, изначально предложенных М.А. Пузановым. Выписка журнального положения, составленная канцеляристом Галвановским, в большей степени основана на советах А.А. Саблукова и Е.Ф. Канкрина<sup>233</sup>, что свидетельствует об изменении в позитивную сторону отношения к проекту членов Комитета. С этого момента курское дворянство

---

<sup>232</sup> Там же. Л. 12

<sup>233</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 60. Л. 8-9

практически безапелляционно принимало позицию авторитетного столичного инженера, что в свою очередь приводило к полезным корректировкам проекта М.А. Пузанова.

Благодаря покровительству нового губернатора М.Н. Муравьева и ценным советам А.А. Саблукова к осени 1835 г. строительство всех четырех шлюзов было успешно завершено, причем Батурицкий был доделан еще в июле<sup>234</sup>, а Путивльский - в августе<sup>235</sup>.

Таким образом, строительство первых четырех шлюзов по реке Сейм стало важнейшим шагом в реализации проекта М.А. Пузанова, был получен важный опыт установки сооружений. Во время работ возник ряд проблем, связанных с недостатком строительного материала и рабочих рук. Причинами первых неудач являлись неопытность руководства проекта и строителей, безынициативность чиновников и инженеров на местах установки шлюзов, неверие в успешную реализацию проекта некоторых курских дворян, противодействие со стороны Курского губернатора Паскевича, бюрократические препоны, возникшие в период строительства на территории соседней Черниговской губернии. Особое значение в изменении мнения членов Комитета и помещиков сыграло освидетельствование шлюзов князем Мещерский, которое носило частично популистский характер. По всей видимости, Мещерский был ангажированным лицом, поэтому его отчет имел необоснованно много лестных отзывов в адрес проекта и явных замалчиваний существовавших проблем. Несмотря на шаблонность и идентичность планов строений, темп работ по установке шлюзов был неравномерным ввиду инфраструктурных особенностей, а также разных возможностей оказания помощи строительству населенными пунктами.

---

<sup>234</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 60. Л. 69

<sup>235</sup> Там же. Л. 89

## 2.2. Строительные работы 1836 года

С 1836 года начались работы по строительству шлюзов от Путивля до Льгова, в последнем планировалась установка пристани. В течение одного года на протяжении 227,5 верст<sup>236</sup> необходимо было построить 6 шлюзов: Клепальский, Теткинский, Марковский, Гапоновский, Кальтечевский, Баницкий. Главной особенностью данного участка Сейма являлись значительные перепады глубины фарватера, из-за чего камеры шлюзов необходимо было строить разных размеров.

Активная подготовка к строительным работам 1836 года началась в апреле, когда чиновники Комитета Реутов и Гнилокишков получили по 1500 руб. каждый<sup>237</sup> для закупки лесного материала на юге Курской губернии. В мае того же года белгородский городничий Выходцев оказал помощь в доставке приобретенного леса к месту строительных работ<sup>238</sup>.

Параллельно с заготовкой стройматериалов проводился и наем рабочей силы. Инженер Петров весной 1836 года составил отчет для Комитета о количестве нанятых «рабочих людей» с указанием их специальности и местами отправки<sup>239</sup>. Содержание доклада Петрова сведено в таблицу №5.

Необходимо заметить, что для Баницкого шлюза землекопы не были наняты по причине того, что данную роль должны были выполнять местные крепостные. На Марковский шлюз первоначально не планировалось отправлять работников вообще, однако данная мера не касалась строительного материала. Это было связано с судебными разбирательствами, связанными с претензиями помещика Анненкова, владельца водяной мельницы, расположенной неподалеку от предполагаемого места строительства Марковского шлюза. Нежелание помещика пойти навстречу Комитету и разрешить строительство на своей территории существенно тормозило процесс.

---

<sup>236</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 1

<sup>237</sup> Там же. Л. 15

<sup>238</sup> Там же

<sup>239</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 29

Чиновники Комитета, нанимающие строителей, старались экономить и заключали в большом количестве контракты с местными мещанами, купцами и помещиками, отправлявшими на строительство незначительное число рабочих. Более того, отдельные участники договора вообще не считали нужным в точности его соблюдать. Так, мещанин Жидяев вместо 50 плотников выставил только 43, о чем писал в своем рапорте чиновник Комитета Реутов<sup>240</sup>.

Строительные работы начались только в начале мая 1836 года. Первоначально в Курск отправлялись оптимистичные отчеты о темпах и качестве установки шлюзов. Чиновник Комитета Гнилокишков 12 мая писал, что «работы в Банищах, Кольтечевке и Гапоновке производятся благополучно»<sup>241</sup>, причем, по мнению автора рапорта, можно было бы заметно ускорить темп работ, если бы заключенные контракты не ограничивали целевое использование копателей, позволив им заняться сплавом леса к местам строительства. Чтобы не создавать замедления в работе, Гнилокишков пошел на это нарушение контрактных обязательств, о чем также было сообщено в рапорте.

Пузанов вернулся из отпуска 13 мая<sup>242</sup> и сразу же попросил отправить его на место работ. По всей видимости, автор проекта, имея двухлетний опыт строительства, понимал, что работы на новых шлюзах без его участия не будут проводиться должным образом. Опасения Пузанова оказались верными, так как чиновники Комитета на местах не сообщали в Курск о существовании некоторых проблем. Так, штабс-капитану Реутову и подчиненным ему инженерам пришлось заниматься корректировкой береговой линии и перепланировкой плотин для водоотводных каналов<sup>243</sup>. Значительные правки касались и места планируемого выхода из шлюзов в сторону Курска. Другой серьезной проблемой стала низкая производительность труда нанятых в Белоруссии землекопов, в результате чего выемка земли проходила медленно.

---

<sup>240</sup> Там же. Л. 42

<sup>241</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 38

<sup>242</sup> Там же. Л. 21

<sup>243</sup> Там же. Л. 45



Пузанов был вынужден констатировать, что «в Банищах и Кольтечевке пять человек при хорошем присмотре едва выкапывают одну кубическую сажень верхнего слоя [земли], а в Гапоновке за недостатком чиновников при дурном присмотре едва десять человек выкапывают сажень...»<sup>244</sup>. По этой причине Пузанову пришлось заключить дополнительный договор с малороссийским подрядчиком Федором Белоусом, который обязался увеличить число поставляемых землекопов на 60 человек. Все эти трудности привели к значительному замедлению темпов работ.

Также существовали и определенные проблемы с доставкой строительного материала, с которыми так и не смогли справиться ответственные чиновники Комитета. М.А. Пузанов обнаружил, что купленные для транспортировок 15 пар быков не использовались по назначению, и немедленно исправил данное положение дел. Затем автор проекта лично занялся доставкой древесины, закупленной у княгини Барятинской. Наконец, Пузанов перераспределил обязанности приставленных чиновников. Так, Гнилокишкову было назначено прибыть к устью Сейма и доставить оттуда по реке заранее купленные строительные материалы, используя уже установленные в прошедшие два года шлюзы.

Таким образом, в первый же месяц работ стало ясно, насколько была в процессе строительства велика определяющая роль М.А. Пузанова. В его отсутствие замедлялся темп работ, а их качество находилось на низком уровне. Организаторские способности чиновников Комитета на местах оказались недостаточными для поддержания строительства и преодоления непредвиденных трудностей, при этом существовавшие проблемы не отражались в отчетах, направляемых в Курск, ввиду чего члены Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние были дезинформированы о положении дел.

В дальнейшем М.А. Пузанов, чтобы впредь не нарушать календарные планы реализации проекта, был вынужден пойти на крайние меры: чиновникам Комитета было адресовано циркулярное предписание, в котором им за-

---

<sup>244</sup> Там же

прещалось «без указаний и наставлений инженеров... приступать к каким-либо работам и отнюдь не увлекаться никакими посторонними советами и умствованиями»<sup>245</sup>. Необходимость данной меры наглядно показывает халатность, безответственность и низкую заинтересованность чиновников Комитета, приставленных к строительным площадкам по реке Сейм. Необходимо отметить, что ограничение деятельности руководителей работ и повышение уровня дисциплины оказало в дальнейшем плодотворное влияние на строительство.

11 июня Пузанов отправил в Курск свой следующий отчет. Автор отметил, что работы находятся «несравненно в лучшем положении», чем ранее<sup>246</sup>. Однако оставалось множество нерешенных проблем. Пузанов снова акцентировал внимание на нежелании белорусских землекопов добросовестно выполнять свою работу, а также сообщил о поручении Гнилокишкову нанять дополнительно 60 работников<sup>247</sup>. Автор проекта руководствовался необходимостью выполнить выемку земли в местах установки Кольтечевского и Баницкого шлюзов с наименьшим отставанием от изначально запланированной даты, поэтому привлечение дополнительной рабочей силы являлось обязательной мерой.

В своем отчете Пузанов выдвинул обвинения и подрядчикам, не исполнявшим условия заключенных договоров. Так, курский мещанин Жидяев, обещавший высококвалифицированных плотников из Калуги, отправил на строительные работы местных крестьян, не разбиравшихся в плотничестве<sup>248</sup>. Также в рапорте от 11 июня упоминалось, что подрядчик Луценко не передал денежные средства рабочим, в результате чего последние не были уверены в получении заработной платы за весь период работ и не трудились должным образом.

---

<sup>245</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 48

<sup>246</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 54

<sup>247</sup> Там же

<sup>248</sup> Там же

Отчет М.А. Пузанова от 11 июня демонстрирует непростую ситуацию, сложившуюся на строительных площадках. Автор проекта находился на местах установки шлюзов две недели, за которые ему удалось выявить недоработки чиновников, подрядчиков и рабочих, однако Пузанов не мог решить некоторые из возникших проблем без помощи Комитета и губернаторской власти. 17 июня курская полиция заставила Алексея Жидяева явиться на строительные площадки по реке Сейм<sup>249</sup>, через 6 дней туда же был выслан и Федор Луценко<sup>250</sup>. Обоим подрядчикам пришлось выплачивать задолженности и штрафы.

Еще одной вскрытой Пузановым проблемой стало отсутствие при штабе чиновников Комитета Савельева и Сергеева грамотных унтер-офицеров, составляющих отчеты о проделанной работе. В связи с этим пришлось нанимать писарей<sup>251</sup>. Остается непонятным, почему отсутствие грамотных записей, анализов и отчетов долгое время не беспокоило Комитет по реализации проекта Пузанова.

Несмотря на то, что Пузанову удалось преодолеть первоначальные трудности, темпы строительства шлюзов снова замедлились. На этот раз причиной понижения эффективности стали постоянные дожди, мешавшие работам землекопов, о чем и писал автор проекта в отчете от 26 июня<sup>252</sup>. Тем не менее, Пузанов в очередном отчете снова выделяет в качестве одной из главных причин неэффективности ведения строительных работ недостаток опыта у чиновников, занимающихся реализацией проекта.

Таким образом, за первые полтора месяца строительства новой группы шлюзов было выявлено несколько существенных проблем:

- Низкий уровень квалификации рабочей силы. Ввиду невыполнения подрядчиками контрактных обязательств, многие землекопы и

---

<sup>249</sup> Там же. Л. 60

<sup>250</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 61

<sup>251</sup> Там же. Л. 87

<sup>252</sup> Там же. Л. 94

плотники не были в состоянии поддерживать темпы работ, запланированные в проекте.

- Недостаточный уровень подготовки чиновников, а также их низкая заинтересованность в успешном завершении проекта. Чиновники Комитета руководили работами безынициативно, не спешили решать возникавшие проблемы и не поддерживали дисциплину среди работников, часть персонала была неграмотной. Ситуация изменилась в лучшую сторону только после приезда М.А. Пузанова на места установки шлюзов.
- Плохие погодные условия создавали трудности для работы землекопов. Поскольку в такой ситуации рабочим давали выходной на сутки вне зависимости от изменения в течение дня погодных условий, строительные работы отставали от графика.
- Часть реальной береговой линии не совпадала с описанием в материалах проекта, что приводило либо к организации дополнительных работ, связанных с исправлением ландшафта, либо к изменению плана строительства.
- Разбирательство в Сенате по делу о мельнице помещика Анненкова не позволяло проводить работы в районе постройки Марковского шлюза. Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние был вынужден дожидаться решения по этому вопросу, чтобы либо начать строительство, либо изменить место установки шлюза.

При этом нельзя не отметить и положительные моменты, связанные с двухлетним опытом строительства шлюзов:

- На этом этапе ведения работ строительный материал был доставлен к площадкам заранее. В отличие от работ на Каменском, Новомлинском, Батурином и Путивльском шлюзах, где недостаток древесины приводил к существенному замедлению темпов строительства, новая группа шлюзов изначально обеспечивалась всеми необходимыми материалами в полном объеме.

- М.А. Пузанов, имевший двухлетний опыт руководства, всего лишь за две недели смог исправить недочеты и наладить строительство на пяти из шести площадках по установке шлюзов, исключая место постройки Марковского шлюза.

В целом, начальный период строительных работ 1836 года следует назвать успешным. Во многом именно по этой причине в Курскую губернию из Санкт-Петербурга снова был вызван инженер Александр Александрович Саблуков для освидетельствования результатов строительства и оказания помощи в решении локальных проблем, связанных с инженерным делом. Отчеты и записки Саблукова, адресованные губернатору, оказывали серьезное влияние на позицию членов Комитета, что в свою очередь позволяло Пузанову настаивать на той или иной необходимой финансовой поддержке проекта.

Свою записку губернатору от 4 июля 1836 года Саблуков разделил на три части. Первая была посвящена вопросам, связанным со строительством последней группы шлюзов в 1837 году; во второй описывалось положение дел на работах 1836 года; в третьей рассматривалось функционирование достроенных в 1835 году шлюзов, а также описывались последствия паводков и других негативных факторов, влиявших на сохранность строений. В самом конце записки приводился перечень замечаний, относящихся ко всем шлюзам.

В первой части А.А. Саблуков отмечает, что места под установку последней группы шлюзов «найлены удобными, но надлежит в межень текущего [1836] года... сделать подробный частный осмотр оных»<sup>253</sup>. Данная мера действительно являлась необходимой, поскольку при понижении уровня воды в реке можно сделать более детальный и подробный план береговой линии и перепадов рельефа дна реки. Уточненные данные позволили бы определить необходимость строительства водоотводных плотин и даже шлюзов.

Автор записки был вынужден констатировать, что поблизости от выбранных мест не имелось качественного леса и поэтому от Комитета требо-

---

<sup>253</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 100

валось заранее начать заготовку строительных материалов. А.А. Саблуков настаивал на том, что данным вопросом необходимо заниматься немедленно<sup>254</sup>. Однако с категоричностью этого замечания сложно согласиться, поскольку к 1837 году функционировало бы уже две трети шлюзной системы, что позволило бы относительно быстро и без проблем доставлять древесину из Черниговской губернии.

Также А.А. Саблуков отметил устойчивость будущих шлюзов к весенним паводкам, приводя в пример пробную конструкцию при Лозовском, сохранившую свою целостность и не имевшую даже незначительных повреждений<sup>255</sup>. В целом оценка перспектив строительных работ 1837 г., по мнению автора записки, была оптимистичной.

Вторая часть отчета Саблукова начинается с перечня произведенных строительных работ, а также состояния грунта на местах установки шлюзов. Для удобства эти данные систематизированы и сведены в таблицу №6.

Представленный Саблуковым материал позволяет детально изучить особенности, с которыми столкнулись строители того или иного шлюза. Медленнее всего шли работы по установке Баницкого шлюза. О причинах этого автор записки не упоминает, однако отмечает, что шлюзная яма выкопана не до конца в нижней части шлюза и его камере<sup>256</sup>. Между тем на основании ранее приведенных отчетов инженера Петрова можно предположить, что данная задержка в выемке земли произошла по причине нехватки рабочей силы: в конце весны 1836 года на Баницкий шлюз не были направлены землекопы, а общее количество нанятых работников было наименьшим из всех шлюзов за исключением Марковского. Те же землекопы, которые были доставлены позднее, как писал М.А. Пузанов в одном из отчетов, были неквалифицированными и работали примерно в 5 раз хуже обычных землекопов. Осложнялась ситуация и отдаленностью места строительства от уже функционировавшего Путивльского шлюза, что не позволяло в короткие

---

<sup>254</sup> Там же

<sup>255</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 101

<sup>256</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 101

сроки доставлять строительный материал из Черниговской губернии или из западной части Курской губернии.

Плывучесть грунта у Кольтечевского шлюза стала серьезным испытанием для строителей и инженеров. Саблуков отмечает, что плохое состояние местных почв «много затрудняет выемку земли»<sup>257</sup>. Тем не менее, вопреки непростым погодным условиям в верхней части шлюза была окончена забивка свай и положены насадки. Саблуков в записке советует «в камере и нижней части... набить сваи сколь можно поспешнее..., дабы можно было установлением шпунтовых стен способствовать к вынятию остальной части земли»<sup>258</sup>. Данная мера была необходима из-за особенностей местного грунта и частого выпадения осадков: дожди размывали почву, разрушая земляную часть стен будущего шлюза, что приводило к наносу грунта в камеру и нижнюю часть шлюза. Чтобы землекопы могли нормально работать и не вынимать каждодневные наносы, серьезно замедлявшие строительство, было необходимо вбить сваи для последующей установки шпунтовых стен, удерживающих грунт.

Наименьшее отставание от ранее запланированных сроков строительства происходило при работах у Гапоновского шлюза. Здесь была завершена шлюзная яма, забито большинство свай, почти полностью положены насадки, а также без затруднений шел процесс установки шпунтовых свай и стен<sup>259</sup>. Столь успешное продвижение дел на данном участке сеймской шлюзной системы следует объяснить двумя причинами. Во-первых, грунт возле Гапоновки был значительно плотнее, чем в Банищах, и не был подвержен размыванию во время дождей. Во-вторых, на данном участке М.А. Пузанов лично контролировал соблюдение рабочей дисциплины среди чиновников и строителей, что в свою очередь привело к увеличению темпа работ.

Особая ситуация сложилась с Марковским шлюзом, строительство которого из-за претензий помещика Анненкова было приостановлено до окон-

---

<sup>257</sup> Там же. Л. 101

<sup>258</sup> Там же

<sup>259</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 101

чания судебного дела, рассматриваемого Сенатом. Ввиду неопределенности ситуации весь лесной материал, предназначенный для строительства Марковского шлюза, был развезен к другим строительным площадкам. Саблуков в записке губернатору дал совет членам Комитета произвести детальный осмотр реки на протяжении 60 верст, начиная от Гапоновского шлюза, с целью уточнения вопроса о необходимости строительства столь проблемного Марковского шлюза<sup>260</sup>. Однако изучение Сейма на предложенном участке было возможным только после уменьшения уровня воды в реке.

Работа по строительству Теткинского шлюза продвигалась достаточно успешно: была вырыта шлюзная яма, забита часть свай, проводилась подготовка по установке насадок и шпунтовых стен. Тем не менее, Саблуков, будучи высококвалифицированным инженером, сделал предостережение относительно дальнейшего строительства в этом месте. Автор записки отметил, что береговая линия и дно реки в районе Теткинкого шлюза из-за многочисленных мельниц подверглись изменениям. Поэтому для удобного и более надежного водоотвода из шлюзной камеры Саблуков советовал использовать небольшое близлежащее озеро, а для упрочения стен возвысить береговые насыпи при помощи фаши<sup>261</sup>. Поскольку по направлению к Путивлю от шлюза простиралась лощина, то предполагалось надежно укрепить и эту часть береговой линии, чтобы не затапливать близлежащие территории и не терять объем воды. Таким образом, на данной строительной площадке были необходимы большие незапланированные финансовые расходы.

Последний Клепальский шлюз также имел проблемы с грунтом, но здесь они не являлись следствием человеческого вмешательства, а были в большей степени схожими с теми трудностями, с которыми столкнулись строители Кольтечевского шлюза. Если в районах установки верхней части шлюза и камеры грунт был плотным, то в нижней части оказался больше подвержен размыву. Саблуков писал, что почвы пропускают значительное

---

<sup>260</sup> Там же. Л. 102

<sup>261</sup> Там же



количество жидкости, в результате чего уровень воды в реке поднимается на три с половиной фута<sup>262</sup>, поэтому перед строителями была поставлена задача соорудить водоотлив, чтобы в дальнейшем произвести полноценную выемку земли из нижней части шлюза. В остальном работы проходили успешно и согласно плану.

Далее в записке А.А. Саблукова давался анализ общего положения работ. Столичный инженер отметил высокое качество лесных материалов, из которых изготавливалась большая часть шлюзных конструкций. Однако на некоторых шлюзах наблюдалась нехватка качественной древесины для возведения стен, поэтому, как писал Саблуков, строители действовали «по примеру, уже испытанному при Каменском шлюзе...»<sup>263</sup>, т.е. использовали менее прочные шпунтовые доски вместо ряжевых. Исключительная ситуация была в Клепальском шлюзе, где Саблуков советовал строить ряжевую стену изначально, ввиду сложностей с грунтом.

Автор записки подверг критике деятельность Комитета, занимавшегося поиском землекопов и плотников. А.А. Саблуков был вынужден констатировать, что нанятые рабочие не только трудились медленно и некачественно, но и допускали дисциплинарные нарушения. В записке был сделан следующий вывод: неблагонадежность подрядчиков, не соблюдавших условия договоров с Комитетом и не обеспечивавших всем необходимым нанятых плотников, землекопов и чернорабочих, приводила к нарушению дисциплины со стороны самих работников. Важно отметить, что самовольные отлучки среди последних происходили также из-за начала полевых работ. Данная проблема не возникла, если бы подрядчики наняли, как это было оговорено в договорах, работников из других регионов.

---

<sup>262</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 102

<sup>263</sup> Там же. Л. 103

Наконец, Саблуков приводит еще один фактор, осложняющий работы: на протяжении 200 верст между Клепалами и Банищами дороги были серьезно испорчены проливными дождями<sup>264</sup>.

Тем не менее, Саблуков пришел к выводу, что работы проходят в хорошем темпе и с большими успехами, и главной причиной этого называет самоотверженность М.А. Пузанова и гидротехника Петрова, жертвовавших даже своим здоровьем ради реализации проекта.

В третьей части записки А.А. Саблуков привел данные относительно состояния шлюзов, завершенных в 1835 году. Шлюз в Путивле выдержал весенние паводки без повреждений, а вот береговые плотины при нем получили два серьезных прорыва. Оба были качественно заделаны фашинами с насыпью<sup>265</sup>, однако, по мнению Саблукова, проблема с прорывами требовала серьезного решения, так как в противном случае каждый год весной все сильнее обрывались бы берега и засорялось бы русло реки. Инженер предложил сконструировать еловую скрыню для свободного стока весенних вод. Вместе с этим Саблуков советовал объяснить необходимость бережного отношения к плотинам владельцам частных мельниц, которые, по его мнению, беспечно относятся как к своему имуществу, так и к арендованным у государства мельницам и плотинам. Автор записки приводит в пример ситуацию, сложившуюся при приведении части реки Ирпень в Волынской губернии в судоходное состояние: тогда строительная комиссия составила рекомендации для владельцев мельниц по данной реке. В результате помещики упрочили свои плотины и содержат их в хорошем состоянии. Саблуков справедливо полагал, что такую же меру необходимо было принять и в случае с сеймскими помещиками. При этом инженер акцентировал внимание на том, что владельцы мельниц у Путивльского, Теткинського, Кольтечевского и запланированного Рышковского шлюзов должны дополнительно соорудить водоспуски или еловые скрыни, чтобы избежать разливов в период весенних па-

---

<sup>264</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 104

<sup>265</sup> Там же

водков<sup>266</sup>. Таким образом, А.А. Саблуков предложил Комитету вариант, при котором обязанности по содержанию плотин и отводу воды перекладывались на помещиков, тем самым бюджет проекта по приведению реки Сейм в судоходное состояние освобождался от данных дополнительных статей расходов.

Каменский шлюз также пострадал от паводков: слабый грунт был серьезно размыв, в результате чего возле шлюза образовалось скопление нанесенной земли<sup>267</sup>. Хотя эта проблема и была решена достаточно быстро, А.А. Саблуков советовал укрепить береговую линию более качественным грунтом, фашиной и даже камнями. В целом положение Каменского шлюза также было удовлетворительным.

В идеальном состоянии находился Батурицкий шлюз<sup>268</sup>. Здесь не было отмечено ни одной даже незначительной проблемы. Саблуков пишет, что Новомлинский шлюз также отлично выдержал паводки, однако «много принесено было весеннею водою карчей значительной величины»<sup>269</sup>. Поэтому предполагались дополнительные работы по очищению дна в районе данного шлюза.

Таким образом, шлюзы, построенные в 1835 г., по мнению Саблукова, оказались прочными и не требовали серьезных доработок. В районе трех из четырех шлюзов обнаружались проблемы, в большей степени связанные с размывом грунта, но и они не представляли серьезной угрозы в случае правильной эксплуатации плотин и водоотводов. Все это, безусловно, должно было вселить уверенность как в членов Комитета, так и в автора проекта М.А. Пузанова, убедившегося в правильности своих действий.

В замечаниях, отмеченных в самом конце записки, Саблуков давал советы, которым необходимо было следовать при строительстве не только шлюзов, но и других важных строений, а также рекомендации по корректи-

---

<sup>266</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 105

<sup>267</sup> Там же. Л. 106

<sup>268</sup> Там же

<sup>269</sup> Там же

ровке берегов реки, доставке строительного материала. Всего было указано 7 пунктов<sup>270</sup>:

1. Деревянные части шлюзов необходимо было постоянно осмаливать. Этот совет особенно оказался актуален в первые годы функционирования строений, поскольку слой смолы был достаточно тонким.
2. Важно было увеличить высоту самих шлюзных конструкций, чтобы весенняя вода не переливалась во внутреннюю часть шлюза. Также необходимо было решить проблему с выходом реки из берегов. А.А. Саблуков предлагал сделать земляные насыпи с укрепленными отлогими откосами в сторону Сейма. Следует заметить, что данная насыпь должна была обезопасить шлюзы не только от наносов, но и от несчастных случаев, не связанных с подъемом речной воды.
3. В целях укрепления береговой линии и повышения ее устойчивости к половодью А.А. Саблуков посоветовал засеять ее травяными семенами.
4. По той же причине сам берег следовало обложить фашиной и дерном.
5. А.А. Саблуков отметил, что по примеру Путивльского шлюза для большей защиты от весенних паводков можно построить водоспуски и возле всех остальных шлюзов, чтобы полностью обезопасить функционирование шлюзов на всех участках реки.
6. Обязать оказывать помощь в переправе через реку Сейм местных жителей, так как шлюзная охрана слишком малочисленна для такого рода действий.
7. Для обеспечения безопасности как строителей, так и самих шлюзов, необходимо устроить строительство казарм, в которых должна находиться шлюзная стража.

Таким образом, Саблуков предоставил Курскому губернатору подробный отчет о ходе строительства сооружений по реке Сейм, выявленных проблемах и путях их решения. В целом автор записки высоко оценил качество проводившихся работ и дал оптимистичный прогноз по успешному заверше-

---

<sup>270</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 106-109

нию строительства шлюзов. Вместе с тем, А.А. Саблуков упомянул о тех же проблемах, о которых до него в своих отчетах писал М.А. Пузанов, что только подтверждает правильность действий последнего.

Особое место в документе занимает вопрос, связанный с природными факторами, влияющими на строительство и работу шлюзов (размытие берегов Сейма в весеннее половодье). Также А.А. Саблуков отметил высокое качество построенных в 1835 г. шлюзов. Авторитетное мнение столичного инженера, состоявшего председателем IV отделения Императорского Вольно-Экономического Общества, должно было повлиять на мнение членов Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние, установить доверие к М.А. Пузанову и проекту в целом.

Следует отметить, что именно А.А. Саблуков был проводником идеи перекладывания части хозяйственных обязанностей на местных помещиков, что, однако, не могло не привести к негативному отношению некоторых землевладельцев к проекту. Однако уже 19 августа 1838 г., т.е. практически через год после окончания строительных работ, было получено разрешение Е.Ф. Канкринна на «обязание владельцев плотин на Сейме, при которых находятся шлюзы, устроить в сих плотинах водоспуски или еловые скрыни для предохранения шлюзных каналов»<sup>271</sup>.

Хоть и с некоторыми осложнениями, работы по установке шлюзов продолжились в удовлетворительном темпе, и 19 июля 1836 года М.А. Пузанов предоставил очередной отчет о проделанной работе<sup>272</sup>. В документе шла речь лишь о пяти шлюзах, так как строительство Марковского было перенесено на неопределенный срок.

Серьезная проблема возникла при работах у Клепальского шлюза: в верхней части строения довольно сильно осложнилась выемка земли, причем настолько, что за весь месяц «углубление не сделано [даже] на одну четверть

---

<sup>271</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 125

<sup>272</sup> Там же. Л. 126

аршина»<sup>273</sup>. Связано это с тем, что землекопы наткнулись на ключ, который начал выносить с собой весь глинистый материал. Мало того, с противоположной стороны течение реки, искусственно ограниченное конструкциями для перекрытия воды, начало вымывать дно Сейма. М.А. Пузанов в отчете посетовал, что место установки шлюза было выбрано не в том месте, в каком необходимо было начинать строительство по проекту, однако даже с учетом обозначенных проблем автор не сомневался в успешном завершении земляных работ в течение нескольких дней.

Гораздо успешнее продвигалась работа в районе строительства Теткинско-го и Гапоновского шлюзов, где землекопы завершили всю необходимую по своему профилю работу и началась забивка свай под руководством инженера Петрова<sup>274</sup>.

По совету А.А. Саблукова выемка земли из камер и нижней части Кольтечевского и Баницкого шлюзов была приостановлена, так как необходимо было начать укрепление берегов Сейма, в том числе и дощатыми сваями в районе камер<sup>275</sup>. Однако и без того земляные работы в этих местах отставали от графика из-за низкой квалификации чернорабочих и землекопов.

Помимо локальных трудностей, связанных с особенностями грунта, продолжились проблемы и с подрядчиками. Даже после вмешательства полиции мещанин Жидяев не доставил необходимое по контракту количество досок. Купец Мелепин предоставил менее качественные гвозди и железо, чем обязался ранее, что в свою очередь привело к нехватке крайне необходимых корабельных гвоздей. Правда, М.А. Пузанов отмечал, что на скорость работ этот факт не окажет существенного влияния, так как им были приняты соответствующие меры по заготовке материалов<sup>276</sup>.

Также серьезную угрозу строительству представляли самовольные отлучки работников, которые приобрели массовый и систематический харак-

---

<sup>273</sup> Там же

<sup>274</sup> Там же

<sup>275</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 127

<sup>276</sup> Там же

тер. М.А. Пузанов писал, что строители «целыми артелями бросают труды и уходят по домам»<sup>277</sup>. Причин для такого поведения рабочих было две: нестабильное финансирование со стороны подрядчиков и разгар сельскохозяйственных работ. Автор проекта настоятельно требовал оказать помощь в применении жестких мер по отношению к основным виновникам, так как подобное поведение рабочих могло привести к серьезным отставаниям в графике строительных работ и ставило под угрозу реализацию проекта. Разбирательство по этой проблеме оказалось довольно длительным и заняло почти месяц. Только 10 августа рыльский земский исправник рапортовал в Комитет, что все работники, самовольно покинувшие строительство, были возвращены<sup>278</sup>.

Таким образом, за период с 4 по 19 июля по ряду местных причин существенно замедлилось строительство таких шлюзов, как Клепальский, Кольтечевский и Баницкий. С другой стороны, Теткинский и Гапоновский шлюзы возводились в соответствии с планом работ. А также М.А. Пузанов прислушался к советам А.А. Саблукова и начал укрепление берегов реки, где это было необходимым.

Ввиду интенсивного графика работ следующий отчет Пузанова был отправлен только 31 августа. Для подведения промежуточных итогов строительства автор проекта ждал, когда работы на всех пяти шлюзах достигнут определенного этапа. К этому времени на строительстве Клепальского и Теткинских шлюзов были забиты все необходимые сваи, практически доделана камера<sup>279</sup>. Также в Теткино пришлось начать рытье сверх плана деривационного канала, которое потребовало нанять дополнительно 100 землекопов. Чуть хуже обстояли дела при Гапоновском шлюзе, где в камере были забиты все сваи и высота верхней и нижней частей шлюза была увеличена на 3 фута<sup>280</sup>. Приближалась к завершению выемка земли у Кольтечевского шлюза, где наконец-то удалось выкачать из шлюзной ямы всю воду, забить половину

---

<sup>277</sup> Там же. Л. 128

<sup>278</sup> Там же. Л. 135

<sup>279</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 153

<sup>280</sup> Там же

из необходимых свай и окончить сооружения верхней части шлюза<sup>281</sup>. Вместе с тем, на данном участке по объективным причинам еще не начиналась настилка пола, устройства стен камеры шлюза и нижней его части. Также имелись некоторые проблемы с нехваткой лесного материала. Наконец, у Баницкого шлюза была увеличена высота всех конструкций до 3 футов, забиты все сваи, окончена выемка земли и активно производилась подготовка настилка<sup>282</sup>. В конце своего отчета М.А. Пузанов дал прогноз, что Клепальский, Теткинский и Гапоновский шлюзы будут сданы в эксплуатацию к 1 октября, Баницкий – несколькими днями позднее, а Кольтечевский – к 15 октября<sup>283</sup>.

В отчете М.А. Пузанов указал приблизительную дату окончания строительства шлюзов, высоко оценил проделанные за последний промежуток времени работы. Так, например, М.А. Пузанов пишет, что «работы оставлены... в превосходном состоянии»<sup>284</sup>. На эмоциональном подъеме автора проекта, безусловно, сказалось и отсутствие проблем в строительстве. Работы продвигались столь успешно, что в скором времени даже возник излишек рабочей силы, поэтому 19 сентября М.А. Пузанов предложил распустить некоторую часть строителей<sup>285</sup>.

Августовский высокий темп работ продолжился и в сентябре. К 25 числу завершилась установка верхней части Клепальского шлюза, при этом камера также была практически доделана. Однако в Клепалах обнаружилась неожиданная проблема: неподалеку от шлюза стоял ветхий амбар, неоднократно сносимый водой. М.А. Пузанов 28 сентября писал о необходимости укрепления данного строения, так как снесенные водой части амбара могли серьезно повредить сам шлюз<sup>286</sup>.

Теткинский шлюз, за исключением установки ворот, к 25 сентября был завершен<sup>287</sup>. Чуть хуже обстояли дела на Гапоновском шлюзе, работы на ко-

---

<sup>281</sup> Там же

<sup>282</sup> Там же

<sup>283</sup> Там же. Л. 154

<sup>284</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 154

<sup>285</sup> Там же. Л. 156

<sup>286</sup> Там же. Л. 163

<sup>287</sup> Там же. Л. 160



тором приостановились из-за недостатка древесины. Чтобы ускорить работу на двух оставшихся шлюзах, было решено перевести туда часть работников с других строительных площадок проекта. К этому моменту все земляные работы в Кольтечевском и Баницком шлюзах были окончены<sup>288</sup>.

Однако шлюзы не могли нормально функционировать без прочных металлических элементов, способных выдержать значительные нагрузки: железных хомутов и оберлопов, удерживающих шлюзные ворота, гальсбантов и домкратов, позволяющих воротам открываться и закрываться. По этой причине к приобретению данных приборов и элементов необходимо было отнестись с должным вниманием.

В 1835 году Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние, желая заранее заказать металлические конструкции для шлюзов, заключил договор с крепостным крестьянином князя Андрея Разумовского Федотом Тесли, проживавшим в Батурине. Данный вид железных конструкций не требовал фабричных инструментов при изготовлении, поэтому мог быть сделан силами кузнецов. По договору кузнецу полагалось сделать 16 оберлопов, за которые Комитет обязался выплатить порядка 320 руб.

За работу Тесли получил сначала только 50 руб., которые были выданы чиновником Комитета Гнилокишковым из собственных средств. Позже Пузанов обратился в Комитет с просьбой о возврате Гниловишкову 50 руб. из бюджета проекта<sup>289</sup>. Разумеется, Пузанов обещал Тесли передать оставшуюся сумму, однако тянул с отправкой средств, поэтому 16 января 1836 года в Комитет было прислано прошение крепостного. В нем Тесли заявил, что купил за свой счет железо, из которого сделал «16 штук оберлопов с уплатой за каждую штуку по 20 рублей... и сдал оны чиновнику Комитета... Гнилокишкову исправно,... и по сие время не получил [деньги]»<sup>290</sup>. Однако Комитет не выплачивал средства 2,5 месяца. Далее крестьянин сообщил, что из-за данных обстоятельств долгое время испытывает финансовые затруднения и тер-

---

<sup>288</sup> Там же. Л. 161

<sup>289</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 73. Л. 1

<sup>290</sup> Там же. Л. 2

пит «крайнюю нужду»<sup>291</sup>, тем более, что и так не имеет особых средств к существованию. На заседании Комитета было решено все же заплатить за оберлопы, однако не всю сумму, о которой просил Тесли, и 21 января штабс-капитан Шагаров, отвечавший за казну Комитета, доложил, что в Батурина было отослано 240 руб. 90 коп.<sup>292</sup> Следует отметить, что деньги дошли до Батурина только через месяц – 24 февраля<sup>293</sup>.

Разумеется, заказанных оберлопов было недостаточно для постройки всех оставшихся шлюзов, поэтому Комитет продолжил поиски производителей железных конструкций. Еще в 1835 году было решено отправить коллежского асессора Петрова в Тулу, являющуюся металлургическим центром европейской части Российской империи. 30 декабря Петров составил рапорт, в котором доложил о заказе у частных мастеров (в казенном оружейном заводе отказались) в Туле 24 пары гальсбарнтов и хомутов, 24 домкрата, 72 оберлопа и 24 пары чугунных чаш с петлицами<sup>294</sup>. При этом общая стоимость всех шлюзных элементов составляла 9930 руб., причем 3755 руб. необходимо было передать в задаток<sup>295</sup>. В Комитете сначала решили отправить Петрову 1000 руб.<sup>296</sup> и заказать у столяра Гаврилы Суркова деревянные модели деталей на 41 руб. 73¾ коп.<sup>297</sup>, но после того, как сведения о высокой цене, озвученной в Туле, дошли до губернатора Муравьева, находившегося в начале 1836 года в Санкт-Петербурге, было решено отменить заказ. Муравьев, стремившийся найти более экономный вариант, писал в Курск следующее: «Желая соблюсти выгоды для казны я поручил ему [Петрову] набрать сведения, не дешевле ли можно купить те вещи в Петербурге... [у] директора Александринского литейного завода, хотя и видно, что цены на сии вещи и ниже объявленных ему в Туле, но, соображая перевозку от Санкт-Петербурга, они не могут обойтись дешевле. Так как в предписании, данном гидротехнику Пет-

---

<sup>291</sup> Там же

<sup>292</sup> Там же. Л. 6

<sup>293</sup> Там же. Л. 8

<sup>294</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 73. Л. 10

<sup>295</sup> Там же. Л. 21

<sup>296</sup> Там же. Л. 16

<sup>297</sup> Там же. Л. 20

рову сказано, чтобы цены на вещи отнюдь не выходили из сметных цен, а объявленная в Туле Петрову цена, равно и петербургская с перевозкой, много превышает таковую, то я предлагаю Комитету распорядиться, сколь возможно поспешить командированием особого чиновника в брянские заводы для покупки порученных Петрову вещей...»<sup>298</sup>. Таким образом, Муравьев, осознавая, что и в столице не получится выгодно заказать железные шлюзные элементы, просит Комитет обратиться к менее известным брянским мастерам. Основных причин для принятия данного решения было две. Во-первых, производство деталей в Брянске вполне могло быть дешевле. Во-вторых, сам город располагается на Десне, а это значит, что готовую продукцию можно было бы доставить речным транспортом как минимум до Путивля, где уже успешно функционировал шлюз. Это значительно бы уменьшило стоимость перевозки деталей и помогло бы остаться в рамках сметы.

М.А. Пузанов действительно распорядился отправить в Брянск штабс-капитана Савельева<sup>299</sup>, но вместе с тем, как писал автор проекта в Комитет, «нашел необходимым узнать мнение здешних мастеровых, по каким ценам они могут сделать оный прибор, и согласился брандмейстер Кулаков, коего искусство выделке подобных вещей... весьма известно»<sup>300</sup>. В итоге в Комитете решили дождаться результатов командировки Савельева, и, если цена за работу брянских мастеров окажется высокой, заключить контракт с А.М. Кулаковым. Савельеву выдали 200 руб. на дорогу до Брянска и 500 руб. на задаток<sup>301</sup>, которые через две недели были возвращены в казну Комитета<sup>302</sup>, так как выяснилось, что сделать детали в Курске все же было значительно дешевле.

По заключенному с Комитетом контракту А.М. Кулаков обязался произвести следующие конструкции: «24 гальсбанта, каждый [весом] в 8 пуд; 24 домкрата по 60 фунтов; 55 оберлопов, каждый в 30 фунтов; ценою за пуд

<sup>298</sup> Там же. Л. 22

<sup>299</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 73. Л. 26

<sup>300</sup> Там же. Л. 27

<sup>301</sup> Там же. Л. 39

<sup>302</sup> Там же. Л. 45

всех сих предметов по 13 рублей... Образцы оных вещей [Кулаков] обязан... предоставить к 1 числу марта, по одобрении коих должен проделать работу сколь возможно поспешнее и по мере выделки оных представлять Комитету... и получать тогда мест денежный за них расчет»<sup>303</sup>. Крайним сроком по изготовлению всех деталей назначался август. Объясняется это тем, что с весны по конец лета на местах установки шлюзов в основном проходили земляные и плотничные работы, а непосредственная установка шлюзных ворот, куда и требовались железные детали, приходилась на август и осенние месяцы. Именно поэтому, а также по причине потери времени из-за поиска изготовителя, в контракте было отмечено условие максимально быстрого изготовления деталей. Плата за произведенные детали по контракту вычислялась из их веса.

17 апреля Кулаков предоставил по одному железному образцу оберлопов, гальсбантов и домкратов, а также тиски для вкручивания болтов. Пузанов и Петров остались удовлетворены качеством всех этих изделий. Более того, «оказалось, что в оберлопах, – писал позже Пузанов, – необходимо прибавить в каждом по 25 фунтов весу и сделать оные вместо 30 фунтов в 1 пуд – 15 фунтов, а в замене сей прибавки по данной им от того прочности можно удалить полчетверти их на каждый шлюз и поставить вместо 12 только по 8. В гальсбантах признано... возможным убавить по 1 пуду в каждом и изготовить их... вместо 8 по 7 пудов». Таким образом, высокое качество деталей даже изменило чертежную схему самих шлюзов.

Для добросовестного исполнения контракта Кулаков нанял несколько работников и арендовал специальную кузницу. К июлю в общей сложности было изготовлено 20 пар гальсбантов, 20 пар домкратов, 43 оберлопа и 3 хомута, а вес всей изготовленной продукции равнялся 244 пудам 16<sup>3</sup>/<sub>4</sub> фунтов<sup>304</sup>. За работу Кулакову было начислено 3177 руб. 44 коп., которые он получал по

---

<sup>303</sup> Там же. Л. 29

<sup>304</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 73. Л. 78

мере сдачи Комитету железных составляющих для шлюзов<sup>305</sup>. Данные средства выплачивались гораздо быстрее, чем это было с крестьянином Федотом Тесли, что следует объяснить большей заинтересованностью в сотрудничестве Комитета с Кулаковым. В итоге уже в августе были сделаны все детали, означенные в контракте.

Однако у Кулакова возникла серьезная проблема, причиной которой стали изменения в весе шлюзных элементов. 9 декабря 1836 курский мастер обратился в Комитет с прошением, в котором изложил следующее: «в той постройке должно было быть 300 пудов... Я нанял рабочих людей 15 человек с платою им жалованья до 250 руб. ... и содержал оных на своих харчах... для успешнейшей работы нанимал особою кузницу с платою хозяину в каждый месяц по 50 рублей, что составляет значительную сумму. Так как... построено мною 244 пуда  $16\frac{3}{4}$  фунтов, следовательно, через непостройку до 300 пудов я понес в нанятии лишних рабочих людей и содержании их напрасно убытку до 400 рублей»<sup>306</sup>. Пузанов, ссылаясь на значительную экономию средств, которая составила около 1100 руб., сумел убедить Комитет поддержать Кулакова половиной суммы, о которой просил курский мастер.

Таким образом, Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние сумел после долгих поисков в городах с развитой металлургической отраслью найти производителя, способного дешево и качественно исполнить заказ на создание железных конструкций для шлюзов. По предложению автора проекта шлюзной системы М.А. Пузанова был заключен контракт с курским мастером А.М. Кулаковым. Это позволило сэкономить значительную часть средств на транспортировке железных деталей и с запасом уложиться в отведенную под них статью расходов.

Тем не менее, даже в условиях, когда проект успешно реализовывался, не обошлось без незначительных конфликтов между М.А. Пузановым и курскими дворянами. Так, 14 октября в Комитет по приведению реки Сейм в су-

<sup>305</sup> Там же. Л. 47, 58, 63, 67, 73, 77, 82

<sup>306</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 73. Л. 84

доходное состояние был отправлен очередной отчет о проделанной работе. В нем М.А. Пузанов объявил, что, как обещалось ранее, работы по строительству Клепальского, Теткинского и Гапоновского шлюзов были завершены до 15 октября<sup>307</sup>, а также еще продолжалось строительство Кольтечевского и Баницкого шлюзов. Курские дворяне начали возмущаться, ошибочно считая, что к 15 октября планировалось завершить все строительные работы. По этой причине из Санкт-Петербурга для осмотра шлюзов был срочно вызван А.А. Саблуков. В результате на стол губернатору 23 октября легло сразу два документа: от Саблукова и от Пузанова. В первом вновь была высоко оценена проделанная работа и не найдено ни одной проблемы или задержки при строительстве<sup>308</sup>. Во втором Пузанов, опираясь на авторитетное мнение Саблукова, разъяснял членам Комитета и дворянам, что завершение работ по установке последних двух шлюзов планировалось на более поздние сроки<sup>309</sup>. К счастью для М.А. Пузанова, данный конфликт удалось разрешить. В итоге установка оставшихся шлюзов была успешно завершена 9 ноября<sup>310</sup>.

Таким образом, строительство пяти из шести шлюзов, запланированных на 1836 год, успешно завершилось. При этом за время строительства Комитету по приведению реки Сейм в судоходное состояние пришлось решать ряд серьезных проблем: недобросовестное отношение к своим обязательствам со стороны подрядчиков, недостаточная квалификация землекопов и чернорабочих, невозможность продолжения строительства из-за проливных дождей, вымывание грунта, разрушение береговой линии и т.д. Вместе с тем, из опыта работ 1834-1835 гг. были сделаны соответствующие выводы, которые положительно сказались на таких важных нюансах, как заготовка строительных материалов, поэтапное и постепенное строительство отдельных частей шлюза, более качественное проектирование и планирование строительства. Активная деятельность М.А. Пузанова на местах работ, сове-

---

<sup>307</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 174

<sup>308</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 187-188

<sup>309</sup> Там же. Л. 195

<sup>310</sup> Там же. Л. 199

щение по ключевым вопросам с петербургским инженером А.А. Саблуковым, продуктивная позиция Курского губернатора Муравьева также оказали важнейшее влияние на ход строительства. Все запланированные работы, за исключением строительства Марковского шлюза, отложенного до объявления решения Сената по делу помещика Анненкова, были завершены в течение одного года, что является главным показателем качественного улучшения самих строительных работ по реке Сейм. Успехи 1836 года вселили уверенность не только в помещиков и членов Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние, но и в самого М.А. Пузанова. Отпали последние сомнения в успешном завершении проекта, и вопрос о начале полноценного судоходства по главной реке Курской губернии стал вопросом времени.

### **2.3. Завершение строительства шлюзной системы в 1837 году**

На 1837 год были запланированы работы по строительству последних шлюзов Александринской системы: Угонского, Стародубского, Успенского, Лозовского, Мальцевского, Рышковского и оставшегося так и не начатым с прошлого года Марковского. К этому моменту М.А. Пузанов и остальные чиновники Комитета имели значительный опыт руководства строительством шлюзов, что должно было ускорить и упростить процесс самих работ. Также помогало в доставке необходимых материалов и уже частично действующее судоходство по Сейму, так как к 1836 году протяженность шлюзной системы значительно увеличилась. Тем не менее, Комитету и Пузанову предстояло решить несколько стратегически важных для реализации проекта задач.

Во-первых, предстояло решить, стоит ли заниматься строительством Марковского шлюза или же можно было обойтись и без него. В случае, если шлюз все же будет необходим, следовало дождаться решения Сената по делу помещика Анненкова, нормальной работе мельницы которого мешали бы запланированные постройки.

Во-вторых, необходимо было уточнить, следует ли для гарантированного увеличения судоходной протяженности Сейма до курской пристани строить Рышковский шлюз. На строительство одного шлюза и необходимых для него сооружений Комитет выделял 27500 руб., что в условиях жесткой экономии и выплат по крупному займу было значительной суммой. По этой причине члены Комитета обсудили вероятность экономии средств и вопрос организации места приема и перевоза товаров в столицу губернии, если безопасное судоходство до курской пристани без Рышковского шлюза окажется невозможным.

В-третьих, так как финансирование было ограниченным Успенский и Стародубский шлюзы также можно было не строить, а для успешного судоходства достаточно было бы разрушить находившиеся там плотины.

Решение последней из обозначенных проблем начали искать еще осенью 1836 года. В начале октября, когда А.А. Саблуков прибыл в Курскую губернию, помимо осмотра второй группы шлюзов он получил отношение губернатора М.Н. Муравьева №515, по которому инженеру необходимо было изучить место строения будущего Успенского шлюза. Итогом стал документ от 22 октября, в самом начале которого А.А. Саблуков повторно озвучил свою идею о сносе плотин, в результате которого отпадала бы необходимость в строительстве сразу двух шлюзов<sup>311</sup>. При этом инженер заявил, что качественных замеров провести так и не удалось, поскольку вода в реке в течение всего года «была столь велика, что далеко не доходила она до того меженного положения, в каком она часто бывает. А потому практическое исследование едва ли могло быть в сем месте удовлетворительно»<sup>312</sup>.

Поскольку уже в конце 1836 года началась заготовка строительного материала и наем рабочих для установки последней группы шлюзов, вопрос о необходимости устройства Успенского и Стародубского шлюзов стоял достаточно остро. Две мельничные плотины увеличивали высоту воды в реке на

---

<sup>311</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 6

<sup>312</sup> Там же



11 футов, т.е. больше, чем на 3 метра. Хотя и демонтаж плотин позволил бы исправить эту разницу высот, серьезно мешавшую судоходству, но даже сам А.А. Саблуков признавал, что такая мера могла привести к неприятным последствиям, таким как изменение фарватера и необходимость установки другого шлюза, с большой долей вероятности двухкамерного<sup>313</sup>. Экономическая выгода от уничтожения плотин также оказалась сомнительной, поскольку владельцы мельниц потребовали бы компенсации за нанесенный ущерб.

По этим причинам А.А. Саблуков предложил сохранить изначальный вариант проекта со строительством Успенского и Стародубского шлюзов. При этом инженер рекомендовал обязать владельцев плотин заняться ремонтом своего имущества, поскольку содержащиеся в плохом состоянии плотины могли бы разрушиться и повредить шлюзы. Альтернативным решением была бы покупка Комитетом данных плотин вместе с мельницами для ремонта и дальнейшей сдачи их в аренду, что принесло бы прибыль в казну губернии, однако для такого решения Комитету необходимо было получить дополнительные средства, что на практике оказалось невозможным.

В конце октября Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние провел свое внеочередное заседание, приуроченное к разбирательству конфликта, возникшего из-за обещания М.А. Пузанова окончить строительство нескольких шлюзов. Недопонимание было благополучно разрешено, и члены Комитета также успели обсудить вопрос о шестнадцатом шлюзе. В итоге вопрос о необходимости строительства Рышковского шлюза так и не был решен, о чем было написано в отношении от 23 октября о распоряжениях для работ 1837 года, которое в течение двух дней было предоставлено М.А. Пузанову. Автор проекта счел предложенные Комитетом меры недостаточными и 25 октября отправил ответное письмо<sup>314</sup>, в котором предложил дополнительные.

---

<sup>313</sup> Там же. Л. 7

<sup>314</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 13

Во-первых, Пузанов предложил ликвидировать отмели близ Курска при помощи обводного канала и сужения фарватера Сейма. Во-вторых, необходимо было избавиться и от отмелей между Рышково и Черницыно, причем, как считал автор проекта, сделать это можно было, просто вычерпав всю имевшуюся воду. В-третьих, для уточнения всех данных следовало произвести более детальную нивелировку реки от Курска до Черницыно, чтобы получить характеристики, которые позволят решить судьбу Рышковского шлюза. Помимо этого, М.А. Пузанов посчитал нужным уже зимой начать некоторые работы, связанные с Лозовским, Успенским и Мальцевским шлюзами<sup>315</sup>.

Большинство дополненных М.А. Пузановым распоряжений были выполнены коллежским асессором Петровым еще до начала декабря, вследствие чего было составлено два представления под №31 и №33, вызвавшие бурные обсуждения в Комитете. Члены Комитета, оперируя полученными данными, предложили перенести шестнадцатый шлюз западнее первоначального места строительства к селу Гуторово. С данным решением был категорически не согласен М.А. Пузанов.

Очевидно, предложение Комитета было ошибочным, так как слишком низкие берега Сейма в новом районе строительства шлюза, не позволяли поднять уровень воды в реке на приемлемый уровень без затопления прибрежных территорий. Создание же искусственных перегородок для предотвращения выхода воды из берегов потребовало бы значительных финансовых и временных затрат без гарантии успешного завершения предприятия. Другой серьезной причиной было отсутствие постоянной мели, так как «образуется [она] от наносимого ветром с берега песка»<sup>316</sup>. По этим двум причинам строительство Гуторовского шлюза не только не помогло бы сделать в этом районе Сейм судоходным, но и увеличило бы количество песчаных наносов, которые образовывали бы уже целые холмы. М.А. Пузанов категорически отверг предложение Комитета.

---

<sup>315</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 13-14

<sup>316</sup> Там же. Л. 33

Автор проекта настаивал на необходимости строительства Рышковского шлюза, но при этом предложил в своем ответом письме Комитету отложить строительство до следующего года. А в этом году считал необходимым неподалеку от моста через Сейм начать строительство плотины, чтобы в дальнейшем, если появятся дополнительные средства, было возможно прорыть канал, который соединит главную реку губернии и Тускарь, что позволит судам проходить непосредственно до Курска. Что касается определения даты начала работ по строительству новой группы шлюзов, то М.А. Пузанов предложил начать забивку свай уже в конце зимы, поскольку лед для такого рода действий не представляет серьезной помехи. Более того, для Масловского шлюза столь раннее начало работ было необходимым, поскольку установка свай значительно облегчила бы дальнейшее строительство всего шлюза.

Также в конце 1836 года подходило к концу разбирательство в Сенате по мельничной плотине Анненкова, о чем министр финансов Е.Ф. Канкрин сообщил губернатору М.Н. Муравьеву в письме от 14 декабря<sup>317</sup>. В этих условиях, когда необходимо было определить четкий план работ на 1837 год, М.А. Пузанов и М.Н. Муравьев попросили А.А. Саблукова составить перечень требовавшихся для Комитета распоряжений на ближайший период строительства. Все 17 замечаний и рекомендаций петербургского инженера были оформлены в документе от 24 декабря и переданы Курскому губернатору, в них излагалось следующее:

1. Саблуков настаивал на том, что строительство Рышковского шлюза не имело смысла без прорытия канала, соединяющего Сейм и Тускарь, на который у Комитета не было средств. Позиции Пузанова и Саблукова по данному вопросу совпадали не случайно, так как наличие лишь Рышковского шлюза не позволило бы довести судоходство до Курска, а в условиях жесткой экономии средств перспектива рытья канала была под большим вопросом. Кроме того, в нескольких километрах от Курска можно было создать на

---

<sup>317</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 28

херсонской дороге точку приема товаров, доставленных на судах, с дальнейшей их транспортировкой в Курск по суше, что обошлось бы значительно дешевле.

2. Практически всем участке реки от Рышково до предполагаемого места строительства курской пристани необходимо принять меры по борьбе с песчаными наносами, образующимися из-за ветров. А.А. Саблуков предложил простое, но при этом эффективное решение: засеять травой береговую линию. Необходимо отметить, что такая же мера помогла серьезно улучшить целостность берега в порту прибалтийского города Либава, в котором также преобладал песчаный грунт. Однако этих ограниченных мер было недостаточно для безопасного судоходства по Сейму, поэтому А.А. Саблуков отметил, что вместе с началом строительства Рышковского шлюза берега реки также следует укрепить сырыми фашинами.

3. Для решения проблемы, связанной с многочисленными мелями и протоками в районе Черницыно и Мальцево, и эффективного использования будущего Мальцевского шлюза следовало, по мнению А.А. Саблукова, при помощи фашин и земляных работ укрепить и немного расширить фарватер реки и ликвидировать все участки, подверженные временному затоплению. При этом перед началом исправления фарватера Сейма на данном участке инженер советовал дождаться, когда спадут весенние воды, чтобы более точно определить проблемные места береговой линии. В противном случае плотина при шлюзе не сможет полноценно выполнять свою роль и никак не сможет избежать разлива Сейма.

4. Лозовский шлюз рекомендовалось строить согласно первоначально предложенному проекту.

5. В отношении вопроса об Успенском шлюзе Саблуков занял смелую позицию: поскольку находящаяся в том месте мельничная плотина содержалась не должным образом и в скором времени могла разрушиться, то ее необходимо было выкупить вместе с самой мельницей и после этого убрать. Средства на приобретение собственности, по мнению инженера, были мень-

шими, чем те, которые могли пойти на строительство шлюза и дорогостоящий ремонт плотины. Однако А.А. Саблуков не учитывал, что приобретенная мельница без плотины не сможет эффективно работать, как прежде, а значит, и не будет рентабельной. Кроме того, Комитет уже имел негативный опыт рассмотрения конфликтов, связанных с работой мельниц, когда строительные работы переносились на целый год. По этим причинам предложенная Саблуковым инициатива выглядела по меньшей мере спорной.

6. Стародубский шлюз, в отличие от Успенского, оказался более важным для приведения Сейма в судоходное состояние. Однако при строительстве Стародубского шлюза было необходимо предпринять ряд дополнительных мер. Так, А.А. Саблуков писал, что общую высоту шлюзных строений необходимо было увеличивать на полтора фута по сравнению с первоначальным проектом. Другой проблемой было плачевное состояние мельничной плотины, которую при этом нельзя было сносить в силу ее необходимости для осуществления судоходства. Саблуков предложил возложить обязательства по укреплению плотины при помощи фашин на владельца мельницы, однако работами должен был управлять Комитет, чтобы не допустить халатности при ремонте.

7. Угонский шлюз так же, как и Лозовский, необходимо было строить по ранее принятому проекту.

8. А.А. Саблуков согласился с амбициозным предложением М.А. Пузанова о начале некоторых работ, в частности по забивке свай, в зимнее время.

9. Если Комитет согласился бы с положением восьмого пункта, то следовало нанести на сваи отметки и добавить рейки для наблюдения за изменением уровня воды в реке. Собрав данную информацию, Комитет мог скорректировать проекты шлюзов еще до начала основной части работ, которые были запланированы на май (например, увеличить общую высоту шлюза или изменить береговую линию Сейма).

10. А.А. Саблуков был огорчен, что в 1836 году так и не был построен Марковский шлюз, что привело к прерыванию судоходной части Сейма. При

этом инженер предположил, что воды в реке после возможного уничтожения плотины может быть недостаточно для нормального функционирования Гапоновского шлюза, в частности для его нижней части. В такой ситуации столичный инженер советовал не разрушать все сооружение сразу, а осторожно спустить часть удерживаемой воды, чтобы произвести необходимые наблюдения. С другой стороны, если Сенат решит оставить плотину без изменений, то для приведения Сейма в судоходное состояние строительство Марковского шлюза являлось обязательным.

11. Для предотвращения внезапных прорывов плотин и потери накопленной в камере воды А.А. Саблуков настаивал на обязательном строительстве водоспусков при всех мельничных плотинах, в том числе и при построенных в 1835 году.

12. В третьем и пятом замечании А.А. Саблуков писал о необходимости укрепления береговой линии в отдельных местах. По мнению столичного инженера, данная мера может быть применена на всем судоходном участке Сейма во избежание непредвидимых затоплений и обвалов грунта.

13. Особое значение имели шлюзные стены, на которые ложилась серьезная нагрузка, особенно в период половодья, поэтому А.А. Саблуков считал, что ряжевые стены необходимо было делать несколько выше максимального уровня воды в реке.

14. Для усиления охраны при каждом шлюзе представлялось необходимым соорудить казармы, находящиеся всегда в непосредственной близости от строений.

15. С учетом того, что планировалось открыть полноценное судоходство уже в 1837 году, настало время обратить внимание и на вопросы, связанные с благоустройством водного пути. Так, необходимо было начать обустроить бечевник для более удобной транспортировки судов, заняться установкой верстовых столбов и так далее.

16. Еще одной важной обязанностью Комитета была очистка речного дна от многочисленных карчей, некоторые из которых могли повредить

днище судна. Однако А.А. Саблуков отметил, что в условиях повышения уровня воды работы по очистке проводить не рекомендуется.

17. Поскольку шлюзная система близилась к своему открытию, было важно официально информировать население о допустимых габаритах средств для перевозки грузов и нагрузке на них.

Данный документ А.А. Саблукова играл важную роль в дальнейшем строительстве по многим причинам. Столичный инженер предоставил анализ собранной информации о природных условиях в тех местах реки Сейм, где будут установлены заключительные шлюзы, и дал практические советы по строительным работам. Саблуков в спорных ситуациях рассмотрел сразу несколько вариантов действий для Комитета, при этом выражая уверенность в благоприятном развитии событий. В записке губернатору Муравьеву уделялось внимание и тем необходимым мерам, которые не связаны напрямую со строительством шлюзов, однако оказывают влияние на качество судоходства. Последнее демонстрировало уверенность Саблукова в успешном окончании строительных работ.

Члены Комитета приняли решение прислушаться к советам опытного инженера, однако еще оставались вопросы, детально не рассмотренные А.А. Саблуковым. Так, необходимо было определиться с точным местом строительства Мальцевского шлюза. Для этого инженер Петров в течение первых дней января 1837 года детально изучил Сейм в районе Маслово и Черницыно и, выбрав подходящее место, пришел к выводу, что шлюз и плотина должны находиться друг от друга на значительном расстоянии. Не менее важно, что шлюз по его плану должен был находиться не на основном русле реки, а на одном из ее ответвлений, к которому необходимо было прорыть деривационный канал.

Ознакомившись с предложенным Петровым проектом, М.А. Пузанов не согласился с выводами инженера и предложил оригинальный альтернативный вариант, который изложил в обращении к Комитету от 19 января. В нем писалось об отсутствии необходимости строить шлюз и плотину далеко

друг от друга, так как сам шлюз выгоднее располагать на основном русле Сейма, что отменяло необходимость в строительстве канала<sup>318</sup>. М.А. Пузанов рассчитывал, что таким способом можно будет увеличить объем воды в русле Сейма, при этом нагрузка на плотину не должна сильно увеличиться. Мало того, он настаивал, что в самой плотине достаточно сделать лишь два пропуск вместо четырех. М.А. Пузанов исходил из позиции, что так можно было уменьшить издержки на строительство почти на 50% относительно проекта Петрова. Например, Комитет традиционно выделял на строительство плотины 10000 руб., а в смете Петрова значилось 25000 руб. Рытье деривационного канала также нуждалось в финансировании, но при этом изменения М.А. Пузанова требовали более серьезного укрепления самого шлюза. Еще одним преимуществом предложенного М.А. Пузановым варианта строения Мальцевского шлюза был меньший расход древесины, а следовательно, меньшая зависимость Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние от подрядчиков, поставляющих лесной материал.

На рубеже 1836-1837 годов члены Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние, опираясь на советы А.А. Саблукова, приняли решение отменить строительство Успенского и Рышковского шлюзов, а также поручили М.А. Пузанову выяснить цену, за которую помещик, владевший мельницей в районе Успенского, согласился бы продать свою собственность. Проблема осложнялась тем, что помещики зачастую проживали далеко от своих имений и получить их официальное согласие было сложно. Пузанов в письме к Комитету от 25 января был вынужден констатировать, что «главноуправляющий имением графини Толстой... не согласился дать никакого письменного извещения без предварительного сношения с доверительницей своей, которая место пребывания свое имеет в Одессе»<sup>319</sup>. Длительность будущих переговоров и потенциально высокая цена покупки стали аргументами в пользу строительства Успенского шлюза, поэтому М.А. Пузанов просил

---

<sup>318</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 65

<sup>319</sup> Там же. Л. 74



Комитет не перевозить в другие места заготовленный лесоматериал для данного шлюза до тех пор, пока не будет объявлена точная стоимость мельницы и плотины. В случае, если она окажется выше той, что Комитет отводил на строительство шлюза, то все необходимые для работ ресурсы будут находиться на строительной площадке.

К середине весны 1837 года заготовительные работы подходили к концу. И если со строительными материалами Комитет не испытывал проблем, то наем рабочей силы вызывал определенные трудности. М.А. Пузанов в своем отчете губернатору М.Н. Муравьеву от 9 апреля писал, что неблагонадежность подрядчиков, заключивших контракты еще в 1836 году, привела к серьезному недостатку рабочих. Однако М.А. Пузанову достаточно быстро удалось подписать новые договоры с другими подрядчиками, причем на более выгодных условиях. Так, плотники обошлись Комитету лишь по 18 руб. 80 коп. в месяц, что почти на 2 руб. дешевле, нежели по контрактам 1836 года, а экономия по сравнению с утвержденной сметой составляла 5 руб. на человека<sup>320</sup>. Чернорабочих М.А. Пузанов традиционно нашел в Малороссии: 300 работников по 1 руб. за месяц. Таким образом, опыт и активная деятельность автора проекта по приведению реки Сейм помогли избежать проблем, связанных с недостатком рабочей силы.

К концу апреля выяснилось, что часть земельного участка, отведенного под строительство Мальцевского шлюза, принадлежит церкви и запахана огородами. По этой причине для оценки земли М.А. Пузанов отправил запрос в Курск, в котором просил выслать землемера<sup>321</sup>. 3 мая на место строительства прибыл землемер Ходченков<sup>322</sup>.

В этих условиях особую значимость приобретал болезненный вопрос о марковских мельницах, так и не разрешенный Сенатом. Пузанов, осознавая, что приближается период активизации строительных работ, просил у губернатора помощи, заметив, что мартовское обращение Комитета к министру

---

<sup>320</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 83

<sup>321</sup> Там же. Л. 97

<sup>322</sup> Там же. Л. 102

финансов Е.Ф. Канкрину положительного результата не принесло<sup>323</sup>. К 7 мая, когда оставалось лишь три дня до начала работ, М.А. Пузанов составил еще одну записку, в которой предложил несколько вариантов действий. Если Сенат разрешит ликвидировать плотины, то 100 чернорабочих необходимо будет перевести к Масловскому шлюзу, что приведет к новым затратам в размере 355 руб.<sup>324</sup> Если же Сенат займет позицию помещика Анненкова, то строительство Марковского шлюза будет неизбежной необходимостью. С учетом полученных М.А. Пузановым достоверных сведений, что мельницы и плотины, скорее всего, будут оставлены, строительство шлюза нужно было не затягивать, чтобы уже к октябрю сеймская шлюзная система начала функционировать. В итоге члены Комитета пришли к выводу, что нет смысла затягивать с решением и дали добро на строительство Марковского шлюза. Таким образом, в 1837 году началось строительство шести шлюзов.

Помещика Анненкова, добившегося в Сенате сохранения за ним мельниц и плотин, Департамент мануфактур и торговли от 19 июня за №2147 обязал прорыть водоспуск<sup>325</sup>. Фактически это предусматривало определенную финансовую помощь Комитету со стороны помещика, поэтому М.А. Пузанов объявил губернатору, что строительство Марковского шлюза должно продолжиться без ограничений в ресурсах.

Земляные работы в местах установки последней группы шлюзов начались в высоком темпе, о чем М.А. Пузанов сообщил в Комитет 15 мая<sup>326</sup>. Особенно хорошо дела обстояли на Мальцевском и Лозовском шлюзах, причем на последнем из них по прогнозу Пузанова через неделю можно было даже распускать землекопов. Однако столь быстрое начало работ привело к проблеме, из-за которой темп строительства мог сильно упасть: с окончанием выемки земли необходимо было заниматься настилом деревянного пола и

---

<sup>323</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 83

<sup>324</sup> Там же. Л. 104

<sup>325</sup> Там же. Л. 131

<sup>326</sup> Там же. Л. 108

стен шлюза, но весь необходимый древесный материал все еще не был подвезен к селу Лозовскому.

18 мая начались работы и на Марковском шлюзе, который находился на расстоянии 233 километров от Угонского, что приводило к трудностям в управлении работами. Начальнику отделения Реутову и шлюзному мастеру Михельсону было поручено М.А. Пузановым, руководившим строительством остальных шлюзов, начать выемку земли<sup>327</sup>. К 6 июня была окончена шлюзная яма в Мальцево и Лозовском, а в Успенском, Стародубово и Угонах пришлось продолжить выемку земли по причине возвышенности местности. Работа на Стародубском шлюзе осложнялась плавучестью грунта.

К этому же времени чиновники Комитета Гнилокишков и Реутов заканчивали осмотр уже готовых шлюзов. По итогам проверки не было обнаружено ни одной проблемы, связанной с неудовлетворительным состоянием шлюзов, и лишь левый берег Кольтечевского канала оказался серьезно размывом<sup>328</sup>. Ситуация осложнялась тем, что вода в этом месте текла фактически поперек канала. Возникли и другие проблемы: незначительное размывание береговой линии в пяти местах рядом с Каменским шлюзом, а также песчаные наносы в канале Новомлинского шлюза. На все ремонтные работы М.А. Пузанов просил выделить 3500 руб.<sup>329</sup> Необходимо отметить, что денежные средства были выделены с запозданием - 26 июня, то есть лишь через 20 дней<sup>330</sup>.

В целом за май и июнь 1837 года строителями была проделана значительная работа, чиновники Комитета уточнили необходимые детали рельефа местности и успешно ввели корректировки в планы строительства. В начальный период работ были решены все основные поставленные задачи: отмели, находившиеся недалеко от Курска, было решено ликвидировать в следующие годы; строительство Рышковского шлюза было отменено; удалось укрепить

---

<sup>327</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 112

<sup>328</sup> Там же. Л. 115

<sup>329</sup> Там же. Л. 116

<sup>330</sup> Там же. Л. 124

русло реки в районе Мальцево и Черницыно, а местные отмели были убраны; Комитет смог успешно найти выходы из ситуации с Марковским и Успенским шлюзами; заданный темп работ был либо высоким, либо удовлетворительным. Имелись все основания, чтобы определить конечную дату открытия полноценного судоходства по реке Сейм - октябрь 1837 года.

Июльские работы за некоторыми исключениями также проходили более чем успешно. На Мальцевском шлюзе все еще проводилась выемка земли, деривационный канал был прорыт, а все плотничные работы по созданию настила и стен окончены. Также заканчивалось строительство плотины<sup>331</sup>. Плотничные работы на Лозовском шлюзе не удалось завершить лишь по той причине, что подрядчик Пашутин не смог вовремя доставить доски. Тем не менее, здесь уже было возведено две трети всех шлюзных строений<sup>332</sup>. По просьбе льговского предводителя дворянства место установки Успенского шлюза пришлось переместить с левой стороны реки на правую. За июль строителям удалось забить почти все необходимые сваи и завершить настилку пола<sup>333</sup>. Продвигалась работа и на Стародубском и Угонском шлюзах, где все подводные укрепления были успешно установлены, а также активно проводилась нарубка стен и перекрытий<sup>334</sup>. Строительство Марковского шлюза по объективным причинам несколько отставало от графика, так как здесь только в июле была закончена выемка земли, начали забиваться сваи, однако рыть каналы все еще не начинали<sup>335</sup>. Помимо строительства новых шлюзов активно продвигалась нарезка бечевника, который был проведен до Рыльска. Но высокий уровень воды в реке не позволил рабочим Комитета начать удаление карчей.

Бурный ход строительных работ требовал профессионального анализа и частичной корректировки, поэтому еще 12 июня министр финансов Канкрин отправил письмо Курскому губернатору М.Н. Муравьеву, в котором го-

---

<sup>331</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 143

<sup>332</sup> Там же

<sup>333</sup> Там же

<sup>334</sup> Там же

<sup>335</sup> Там же

ворилось об отправке А.А. Саблукова на сеймские работы<sup>336</sup>. Необходимо заметить, что служебные обязательства не позволили столичному инженеру прибыть вовремя в Курскую губернию, о чем Комитету практически через месяц после отправки письма Е.Ф. Канкринна сообщил М.А. Пузанов<sup>337</sup>. Поэтому только в августе 1837 года А.А. Саблукову удалось осмотреть сеймские работы и 26 числа составить подробную записку губернатору.

По данным, приведенным столичным инженером, плотничная работа на всех строящихся шлюзах либо подходила к завершению, либо была окончена. Для предотвращения ущерба от неизбежных весенних паводков существовала необходимость в укреплении берегов, поэтому А.А. Саблуков настаивал на увеличении числа людей, занятых фашинными работами<sup>338</sup>.

Инженер считает правильным строительство Марковского шлюза в выбранном Комитетом месте, поскольку «еже ли бы податься... подальше от мельницы, то шлюз находился бы несравненно в худшем месте, ибо весенняя вода на это место имеет прямое направление»<sup>339</sup>. Вместе с тем, сам шлюз, по мнению Саблукова, не только не мешал работе мельницы, но и защищал ее.

После осмотра столичным инженером Баницкого, Кальтечевского, Гапоновского и Клепальского шлюзов, работы на которых завершились в 1836 году, был сделан вывод об их исправном состоянии с оговоркой, что везде необходимо углубить водоотводные каналы. Саблуков отметил хорошее качество работ по восстановлению промытой береговой линии у Кальтечевского шлюза и согласился с правильностью решения об увеличении высоты берега. Путивльский, Каменский, Батурицкий и Новомлинский шлюзы, по мнению инженера, также находились в рабочем состоянии, хоть и имели незначительные проблемы<sup>340</sup>.

В документе А.А. Саблуков отмечает, что до сих пор не начались работы по сооружению запасных водоспусков при плотинах, казарм для охраны

<sup>336</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 127

<sup>337</sup> Там же. Л. 140

<sup>338</sup> Там же. Л. 154

<sup>339</sup> Там же

<sup>340</sup> Там же

шлюзов, не ведутся записи по исследованию уровня воды в реке, не производится очистка Сейма от карчей и завалов<sup>341</sup>. Необходимо отметить, что, вероятно, Комитет не имел возможностей заниматься решением всех возникших проблем, поэтому М.А. Пузанов принял решение сосредоточиться на строительстве шлюзов и обустройстве плотин.

После окончания строительных работ А.А. Саблуков настоятельно советовал составить поверстное описание Сейма, которое облегчило бы в дальнейшем задачи по ремонту сооружений и восстановлению береговой линии. Инженер советовал поручить это непростое дело майору Шнакенбургу<sup>342</sup>. Лишь десять лет спустя, т.е. в 1847 году, Шнакенбург завершил свою работу. Однако по причине отсутствия верстовых столбов майор не указал точное расстояние между сооружениями после 60 версты от точки перевоза близ Курска<sup>343</sup>.

По окончании строительных работ А.А. Саблуков в ноябре снова посетил Курскую губернию и составил итоговый рапорт, в котором подвел итоги работ 1837 года, а также дал ценные указания Комитету по приведению реки Сейм в судоходное состояние. Все шесть шлюзов, а также плотины к ним были успешно завершены, оставалось лишь окончить укрепление берегов реки<sup>344</sup>. Остальные девять шлюзов, построенные в 1835 и 1836 годах, активно использовались и функционировали без проблем, а работы по предотвращению размывов, например, засев береговой линии травой, все еще продолжались. Также осенью началось строительство у некоторых плотин дополнительных водоспусков - еловых скрын.

В условиях завершения строительства шлюзов для более продуктивного судоходства ключевое значение приобретали работы по оформлению бечевника. Течение Сейма очень спокойное, поэтому дополнительная буксировка речного транспорта была необходимой. Саблуков сообщил, что бечев-

---

<sup>341</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 155-156

<sup>342</sup> Там же. Л. 157

<sup>343</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 490. Л. 1-25

<sup>344</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 165

ник был доведен практически до Курска, но «местами еще вовсе не освобожден от растущего на нем леса»<sup>345</sup>, что негативно сказывалось на возможности беспрепятственной буксировки судов. Обязанность по очищению бечевой дороги лежала на землевладельцах, и некоторые из них, как писал А.А. Саблуков, «упорно не только ни к чему не приступают, но даже и препятствуют...» работам, поэтому для завершения бечевника необходимо было применить административные меры.

А.А. Саблуковым также были подняты такие вопросы, как окончание строительства казарм при шлюзах, установка измерительных реек для отслеживания уровня воды в реке, приспособление мостов и переправ через Сейм к свободному проходу судов. Также инженер указал на необходимость переноса рыльского парома на юг ближе к центру города<sup>346</sup>. Саблуков, внимательно изучив Сейм, пришел к выводу, что извилистость реки в будущем следует использовать для сокращения водного пути при помощи каналов. Так, по его подсчетам из 580 верст (почти 620 километров) можно было сократить до 20 верст (21 километр). Однако Саблуков предостерег от применения таких мер без предварительного сбора необходимых данных<sup>347</sup>.

Таким образом, осенью 1837 года завершилось строительство всех шлюзов по Сейму, что сделало реку судоходной практически на всем ее протяжении. Крайняя восточная точка по реке, доступная для судоходства, стала местом разгрузки судов, далее товары везли в Курск по суше, что составляло около 7 верст. Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние справился с поставленными задачами и обеспечил комфортное движение речного транспорта от Новых Млинов в Черниговской губернии до района села Рышково, находящегося недалеко от Курска. Несмотря на судебные издержки был построен Марковский шлюз, ликвидированы отмели, скорректирована и укреплена береговая линия Сейма, почти на всем протяжении реки сделан бечевник. Трехлетний опыт работ, предварительная заготовка строи-

<sup>345</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 91. Л. 166

<sup>346</sup> Там же. Л. 168

<sup>347</sup> Там же. Л. 168-169

тельного материала, наем проверенных рабочих, правильное планирование мест для строительства шлюзов помогли успешно завершить работы 1837 года. Курская губерния получила перспективный судоходный путь, соединивший регион с Черным морем.

Ключевую роль в успешной реализации проекта сыграл его автор – М.А. Пузанов. Благодаря его организаторским способностям, терпеливости, трудолюбию, находчивости и преданности общему делу Сейм стал судоходной рекой. Существенную помощь М.А. Пузанову оказали чиновники Комитета, такие как инженеры Петров и А.А. Саблуков, ценные советы и корректировки которых помогли избежать серьезных технических трудностей при строительстве шлюзов и их эксплуатации.



## ГЛАВА III. ФИНАНСИРОВАНИЕ АЛЕКСАНДРИНСКОЙ ВОДНОЙ СИСТЕМЫ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ШЛЮЗОВ

### 3.1. Бюджет проекта в годы строительства шлюзов

Крупную денежную помощь могло оказать, прежде всего, государство в лице императора Николая I. Монарх решил поддержать строительство по реке Сейм, и в письме министру финансов от 5 августа 1832 года Николай I писал: «Для поспособствования Сейму, общеплезному 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»<sup>348</sup>. 2) После этого проект было решено назвать в честь императрицы «Александринским водяным сообщением»<sup>349</sup>. 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»<sup>350</sup>. На следующий год действительно было объявлено о дополнительном земском сборе в Курской губернии, средства с которого должны были пойти на реализацию проекта<sup>351</sup>.

Суммы в 100 тыс. руб., разумеется, не хватало для полного покрытия будущих расходов, поэтому еще 6 июля 1832 года на собрании гражданских предводителей и депутатов дворянства было решено организовать сбор денег<sup>352</sup>, который, впрочем, не стал серьезной поддержкой бюджета проекта. Поэтому вторым по значимости источником финансирования стали губернаторские пожертвования и постановления о передаче части средств из губернской казны. В январе 1833 года Курский губернатор Павел Николаевич Демидов передал проекту 172 руб. 50 коп. из личных средств<sup>353</sup>. Необходимо

<sup>348</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 94

<sup>349</sup> *Максимова И.* Пароходы на Сейме. URL: <http://old-kursk.ru/events/max100624.html> (Дата обращения: 11.07.2015).

<sup>350</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 95

<sup>351</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 1. Д. 86. Л. 1-2.

<sup>352</sup> Там же. Л. 5

<sup>353</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 16. Л. 1

отметить, что Курский губернатор часто жертвовал деньги на полезные для науки и инфраструктуры проекты, а в 1831 году учредил премии, призванные «содействовать к преуспеванию наук, словесности и промышленности в своем Отечестве»<sup>354</sup>. Однако Демидов больше вышеуказанной суммы средств на проект по приведению реки Сейм в судоходное состояние не выдавал. Связано это, прежде всего, с тем, что уже 2 апреля 1834 года он был освобожден от занимаемой должности и уехал в Германию, где и умер в 1841 году<sup>355</sup>. Следующее поступление средств произошло в феврале 1834 года: вице-губернатор Алексей Николаевич Брусилов пожертвовал 500 руб.<sup>356</sup> Через месяц по указанию все того же Брусилова была выделена сумма в размере 1000 руб. из губернской казны, а в апреле вице-губернатор снова пожаловал из своих денег 2628 руб. 6 коп. по серебряному курсу<sup>357</sup>. Новый губернатор Степан Федорович Паскевич практически сразу был вынужден выделять средства на проект: 5000 руб. и 4800 руб. в ноябре 1834 года<sup>358</sup>, 8123 руб. 29 коп. в декабре и 2097 руб. 29 коп. в январе 1835 года<sup>359</sup>.

Третьим существенным источником финансирования стали дворянские пожертвования. Так, в июле 1834 года чиновник 5 класса Феофан Антонович Трехинский пожертвовал проекту 16 900 руб.<sup>360</sup> За два года до этого льговский помещик Александр Николаевич Толстой пообещал Пузанову передать 10 000 руб.<sup>361</sup> Стоит отметить, что эти средства так и не были получены ввиду разногласий между автором проекта и помещиком. Незначительные пожертвования дворян не вносились в приходно-расходную книгу Комитета, и выделенные средства тратились на ближайший объект строительства. Кроме того, еще при губернаторе Демидове помещикам рассылались письма с

<sup>354</sup> *Степанов В.Б.* Наместники и губернаторы Курского края. 1779-1917 гг. Исторические очерки. Курск: МУП «Курская городская типография», 2005. URL: <http://old-kursk.ru/book/stepanov/namest17.html> (Дата обращения: 13.07.2015)

<sup>355</sup> *Огарков В.В.* Демидовы. Их жизнь и деятельность. СПб: Типография газ. «Новости», 1891. С. 91

<sup>356</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 16. Л. 2

<sup>357</sup> Там же. Л. 3

<sup>358</sup> Там же. Л. 4

<sup>359</sup> Там же. Л. 5

<sup>360</sup> Там же. Л. 3

<sup>361</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 31. Л. 9

просьбой о финансировании строительства шлюзов и сопутствующих конструкций на территории их собственных имений. Следует отметить, далеко не все землевладельцы соглашались выполнить полученную просьбу, но были и исключения. Одной из согласившихся была Мария Федоровна Барятинская<sup>362</sup>, однако внесенные на строительство средства также не были зафиксированы Комитетом по приведению реки Сейм в судоходное состояние.

Чтобы правильно понимать, как тратились средства Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние, необходимо проследить динамику имеющихся в наличии у него денег. В качестве примера взят период с конца 1832 года по январь 1835 года (см. график 7).

Из данного графика видно, что расходы за 1834 год значительно преобладают над суммой, потраченной в первый год реализации проекта. Объясняется это, прежде всего, тем, что строительные работы откладывались из-за конфликта с Главным Управлением путей сообщения, настаивавшим на реализации другого проекта за авторством Михайлова. В нем предусматривалась грандиозная общая сумма затрат на приведение реки Сейм в судоходное состояние – 1 666 412 руб.<sup>363</sup> М.А. Пузанову пришлось писать объемное объяснение на замечания Комиссии проектов и смет Главного Управления путей сообщения, в котором доказывалось, что чрезмерные суммы на строительство шлюзов и углубление реки являются необязательными.

Второй причиной задержки начала работ стала невозможность договориться с помещиками, владельцами мельниц, о строительстве первого пробного шлюза. Согласно проекту М.А. Пузанов планировал строительство некоторых шлюзов в непосредственной близости от водяных мельниц, поэтому помещики боялись, что мельничные запруды при строительстве обмелеют и оставят их хозяев без доходов, так что на риск никто не хотел идти. Лишь к осени 1833 года был построен пробный шлюз возле села Лозовского. Испытания строения прошли успешно, и 26 сентября львовский земский судья ра-

---

<sup>362</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 9. Л. 42

<sup>363</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 60

портовал о прибытии «21 числа... барок с грузом до пяти тысяч пудов камня...»<sup>364</sup>.

Еще одной значимой причиной относительно небольших первоначальных затрат и низкого темпа строительных работ явился поиск купцов, способных выполнить крупные заказы на поставку большого количества материалов и рабочих. Последних в 1833 году сильно не хватало, так как абсолютное большинство крестьян находилось на полевых работах.

Строительные работы начинались весной, поэтому значительные вложения средств неизменно происходили в апреле-мае, что также отражено в представленном графике. Заказы на материал и рабочие услуги были стандартизированы, что видно из сохранившихся торговых листов. Например, с 24 по 26 ноября 1832 года было подписано три торговых листа<sup>365</sup>, включавших несколько пунктов (см. табл. 8).

Отдельно с купцами заключали торговые листы и договоры относительно стоимости рабочей силы. Согласно листам от 15 апреля один черно-рабочий стоил от 25 руб. (у купца Свешникова) до 25,50 руб. (у купца Силина)<sup>366</sup>, плотники – от 30 руб. (у купца Силина) до 35 руб. (у купца Свешникова)<sup>367</sup>. За копателей платили не по истечении определенного срока работ, а за вырытые сажени, причем существовало различие в оплате «верхней» (поверхностный слой), «средней» (второй по глубине) и «нижних» (все последующие) саженей. Цена колебалась от 3 руб. 15 коп. (у Свешникова) до 3 руб. 25 коп. (у Силина) за «верхнюю», от 4 руб. 25 коп. (у Свешникова) до 4 руб. 50 коп. (у Силина) за «среднюю» и от 6 руб. (у Свешникова) до 6 руб. 50 коп. (у Силина) за «нижнюю»<sup>368</sup>.

Для упорядочения процесса строительных работ Комитет заключал с купцами контракты. 18 апреля 1834 года было подписано два договора: с Андреем Васильевичем Ишуниным и с Иваном Николаевичем Свешниковым.

<sup>364</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 17. Л. 3

<sup>365</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 15. Л. 1-12

<sup>366</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 15. Л. 14

<sup>367</sup> Там же. Л. 18

<sup>368</sup> Там же. Л. 16

Контракт с Ишуниним заключался с целью привлечения к работе плотников, кузнецов и чернорабочих на Путивльском шлюзе, а также на трех шлюзах, которые должны были находиться на территории Черниговской губернии: Новомлинском, Батурином и Каменском. Здесь следует отметить, что это были единственные шлюзы, располагавшиеся за пределами Курской губернии. Всего контракт включал в себя 20 условий. Первое было посвящено количеству рабочей силы и срокам начала работ. Так, в контракте писалось, что «плотников [Ишунин] должен выставить в вышеназванные четыре места к мельницам, где проводиться будут работы: к 15 мая 80 человек и к 1 июня 80 человек, всего сто шестьдесят человек; чернорабочих к 15 мая 20 человек, к 1 июня 60 человек и к 10 июня 80. Всего предоставить сто шестьдесят человек; кузнецов к 1 июня двух человек, а если нужно будет Комитету, то и больше»<sup>369</sup>. Купец Ишунин просто не мог доставить всех нанятых рабочих в одно время, так как не располагал для этого возможностями. В Комитете хотели обезопасить себя от недобросовестных работников, поэтому в третьем пункте было обговорено следующее: «Буде же кто из них [рабочих] окажется ленивым, или незнающим и явится на работе в нетрезвом виде, то обязан... Ишунин немедленно заменить его другим, работника же ссылать с работы и в то же время и плата за него прекращается»<sup>370</sup>. При этом именно на данном участке летом 1834 года произошел конфликт, в результате которого многие из рабочих просто ушли с места строительных работ. Чтобы разобраться в ситуации, Комитет отправил в Черниговскую область капитана корпуса жандармов Волкова и частного пристава курской полиции Турбина, выделив им 210 руб. из суммы на строительство шлюзов по реке Сейм. 60 руб. были выделены каждому на дорогу туда и обратно, а непосредственно за саму услугу хранители порядка получили 45 руб.<sup>371</sup> Как выяснилось позже, Ишунин пренебрег своими обязанностями и был за это оштрафован. Им был нарушен пятый пункт контракта: «Содержание рабочих пищей, равно и квартирование

<sup>369</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 15. Л. 25

<sup>370</sup> Там же

<sup>371</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 14. Л. 18

их в селениях и на бивуаках должно относиться к моей [Ишунина] обязанности...»<sup>372</sup>.

Согласно условию №12 Комитет обязан был «при совершении сего контракта выдать... Ишунину в задаток 13 371 руб. по курсу на серебро»<sup>373</sup>. Данные средства должны были выдаться купцу еще до начала работ в виде двух билетов сохранной карты, что регулировалось пунктом договора №13. Строительные работы по контракту должны были продолжаться три месяца, до 15 августа 1834 года, «но ежели потребуется Комитету, то и далее по той же цене»<sup>374</sup>. Также пунктом №19 регламентировалось, что если «по окончании работ в выше сказанных четырех местах и месту оных по течении реки, [Комитет] найдет нужным переместить работы, выше в Путивльском же уезде, или в Рыльском и Льговском уездах, то эти мастеровые и чернорабочие должны поступить в те места, кои будут для сего назначены...»<sup>375</sup>. Таким образом, Пузанов стремился ускорить темп строительных работ и при первой же возможности перевезти рабочих к месту установки нового шлюза.

Контракт с купцом Иваном Николаевичем Свешниковым был схожим с предыдущим. По нему купец «подрядился производить копацкую работу на обозначенных котлах в четырех местах, а именно: Курской губернии в городе Путивле и Черниговской губернии в местечках Батурино, Новые Млины и селе Камень...»<sup>376</sup>. Оправданное стремление Комитета сэкономить средства прослеживается уже в третьем пункте, где значится следующее: «тележки должны быть сделаны самими копачими и сданы по окончании работ в совершенной исправности»<sup>377</sup>. Сумма контракта была, разумеется, меньшей – всего 2 000 руб.

Выше обозначенные договоры хоть и имели ключевое значение при строительстве Новомлинского, Батурина, Каменского и Путивльского

<sup>372</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 15. Л. 25

<sup>373</sup> Там же

<sup>374</sup> Там же. Л. 26

<sup>375</sup> Там же

<sup>376</sup> Там же. Л. 27

<sup>377</sup> Там же

шлюзов, но не могли полностью обеспечить Комитет необходимыми материалами и рабочей силой. Поэтому нанятые штабс-капитан Киреевский, чиновники особых поручений Гнилокишков и Реутов заключали договоры уже непосредственно на месте строительства.

20 марта 1834 года был оформлен контракт на поставку лесоматериала с купцом 3 гильдии Иваном Антиповичем Бабковым, который обозначил: «Дал сей контракт состоящему при Комитете, Высочайше учрежденном для приведения реки Сейм в судоходное состояние, штабс-капитану Евграфу Николаевичу Киреевскоум, в то, что продал я, Бабков, ему... тысячу сосновых бревен, качеством здоровым, прямые и... не были потрескиваемы, длиною... каждое 9 аршин, толщиной от 5 до 6 вершков...»<sup>378</sup>. За материал купцу Бабкову было выплачено 114 руб. Еще 1 числа того же месяца Киреевский заключил более крупный контракт с Новгород-Северским купцом Шломой Марковичем Бруком, который продал 1000 обработанных сосен лучшего качества, получив за каждую сосну по 1 руб.<sup>379</sup> За 42 руб. Путивльский мещанин Иван Петрович Калугин продал «леса... от ста до двухсот, качеством прямые и свежей рубки, из которого должно быть половина числом длиною 12 аршин, а четвертой части 15 аршин, тощиною в верхнем отрубе не менее 5 вершков»<sup>380</sup>.

Чиновник Гнилокишков не только оформлял договоры по закупке строительных материалов, но и нанимал рабочих. Так, был заключен контракт с крестьянами князя Разумовского Василием Лихненко и Феокентом Ильенко. В контракте крестьяне указали: «Дали... [согласие] чиновнику Комитета Господину Гнилокишкову в том, что подрядим мы поставить на копацкую работу в местечко Батурин 20 человек сего июня 20 дня... Плату же мы должны получить за первую сажень по 1 рубля 80 копеек, за вторую – 3 рубля 80 копеек, по третью – 4 рубля 80 копеек»<sup>381</sup>. Следует отметить, что

<sup>378</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 58. Л. 1

<sup>379</sup> Там же. Л. 15

<sup>380</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 57. Л. 1

<sup>381</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 58. Л. 3

цена за «верхнюю» и «среднюю» сажени у данных крестьян были выше, чем предлагали Свешников и Силин, зато «нижняя» сажень обходилась Комитету значительно дешевле. 20 июня 1834 года Гнилокишков заключил довольно необычный контракт, по условиям которого «местечка Батурина дворяне Андрей Петровский, Федор Петровский, Ефим Белоцерковский...» нанимались в чернорабочие. 11 августа датирован еще один контракт по найму рабочих: «...Игнат Сухин, Сидор Ещенко, Алексей Галат, Радин Салюк, Василий Блатко, Макер Блатко, Яков Мещанин, Дмитрий Гребенник, Моисей Жук, Сергей Мавтень нанялись в чернорабочие по 22 рубля...»<sup>382</sup>. Однако проблема нехватки рабочих рук оставалась довольно острой, вследствие чего 25 октября пришлось договариваться с военными. В контракте было обозначено: «Я, нижеподписавшийся Селегинского пехотного полка Капитан Робинин, [заверяю] в том, что нанялись вверенной мне роты нижние чины для шлюзных работ, проводимых Комитетом, должен получать я за каждого плотника по 95 копеек, а за чернорабочего по 80 копеек в день»<sup>383</sup>.

Для систематизации издержек в 1835 году была составлена ведомость о расходе сумм Комитета, в которой подробно описывались затраты М.А. Пузанова и нанятых чиновников. В ведомость вошли также расходы бывшего фашинного мастера Кляузова и комиссионера-ямщика Масленникова. Данные приведены в таблице №9.

Из приведенной таблицы видно, что Пузанов с чиновниками к 1 января 1835 года потратили на строительные работы почти 53000 руб., и практически 40% расходов приходилось на действия Гнилокишкова. Треть потраченных средств ушла на покупку лесоматериалы, из которых устанавливались шлюзные конструкции. Почти столько же ушло и на оплату труда копателям, чернорабочим и плотникам. Следует также отметить, что обозначенной сум-

---

<sup>382</sup> Там же. Л. 6

<sup>383</sup> Там же. Л. 10



мы в 53000 руб. не хватило для строительства четырех шлюзов, поэтому за 1835 год пришлось еще потратить около 100000 руб.<sup>384</sup>

Большие закупки строительного материала и активный наем рабочих привели к тому, что баланс Комитета стал приближаться к нулю. Один лишь Пузанов потратил на строительство с 1833 по 1835 годы 53 221 руб. 16 коп.<sup>385</sup>, принадлежавших Комитету, при этом автор проекта расходовал и средства, полученные от своего имения. Наступил момент, когда ранее выделенные пожертвования в казну Комитета практически оказались израсходованы. Губернатор Паскевич был вынужден проводить финансирование проекта частично из своих собственных средств, частично из губернских сбережений. Выделяемые главой Курской губернии деньги сразу же шли в дело, что отражено в данном графике (см. график 10).

Очевидно, строительные работы не могли обеспечиваться небольшими губернаторскими пожертвованиями, поэтому в 1835 году было решено сделать запрос в Казенную Палату о выделении дополнительных 80 000 руб. из земских повинностей<sup>386</sup>. Вместе с тем в том же году под предлогом изменения русла реки в районе Курска от Министерства финансов был получен заем в размере 545 000 руб.<sup>387</sup> Данные меры были необходимыми для продолжения строительства по реке Сейм, однако сильно подрывали доверие к Пузанову, до этого заявлявшему об отсутствии необходимости больших финансовых вложений в проект.

Так как штат Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние был сильно ограничен, то обязанности бухгалтера совмещал правитель дел Комитета. Первоначально эту должность занимал Клевцов. Финансовые средства какому-либо лицу могли выдаваться только под подпись правителя дел. Так, первая же выдача денег в Комитете, состоявшаяся 16 ноября, имеет указание на Клевцова: «Вследствие состоявшегося в 12 день ноября в

---

<sup>384</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 87. Л. 13-14

<sup>385</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 21. Л. 21

<sup>386</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 81. Л. 5

<sup>387</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 81. Л. 2

сем Комитете журнала, предписываю Вам выдать из хранящейся в Курском уездном казначействе под моею [Гражданского губернатора Демидова] печатью 100 тысячной суммы под расписку правителя дел Комитета Господина Клевцова тысячу пятьсот рублей ассигнациями, о чем Курскому уездному казначею во сведение даю знать»<sup>388</sup>. Клевцов не проработал на своей должности даже до 1835 года по причине того, что правитель дел Комитета не по назначению растрчивал деньги, которые должны были пойти на строительство шлюзов. При составлении Общего счета прихода и расхода сумм Комитета со дня его создания и по 1 января 1835 года выяснилось, что комитетская казна не досчиталась 1119 руб. 28 коп.<sup>389</sup> В конце документа было обозначено, что «Сей недостаток следует пополнить бывшему правителю дел Клевцову...»<sup>390</sup>.

Проект Пузанова по приведению реки Сейм в судоходное состояние стал важнейшим инженерным событием для Курской губернии в 30-е гг. XIX в. Экономическое развитие региона во многом зависело от совершенствования дорожной сети и состояния водных путей сообщения в том числе, поэтому план строительных работ был одобрен министром финансов Е.Ф. Канкриным и лично императором Николаем I, после чего последний выделил для проекта 100 тыс. руб. Некоторые дворяне жертвовали средства на постройку шлюзов по реке Сейм, самые крупные из финансовых переводов отражались в приходно-расходных книгах Комитета, остальные практически сразу шли на местные работы. Курские губернаторы также выделяли некоторые средства для проекта, причем не только из губернского фонда, но и из собственных средств. Трата денег из казны Комитета происходила неравномерно. Это связано с сезонностью работ, а также некоторыми трудностями, с которыми пришлось столкнуться Комитету в 1833 году. Средства тратились на закупку строительного материала для шлюзов и технических зданий, наем рабочей силы. Последнее осуществлялось через купцов, становившихся по заключен-

<sup>388</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 14. Л. 1

<sup>389</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 87. Л. 6

<sup>390</sup> Там же

ным договорам подрядчиками. Однако следует признать, что в процессе реализации проекта возник целый ряд проблем, связанных с вопросами финансирования. Несмотря на обещания М.А. Пузанова, что средств должно хватить для строительства всех необходимых сооружений, уже осенью 1834 года в казне Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние оставалось чуть больше 2 тыс. руб. Изначально неправильная оценка проекта, отсутствие единого крупного поставщика, большое количество непредусмотренных мелких расходов, объективные причины, связанные с погодными условиями, не позволили избежать финансовых трудностей в процессе реализации проекта по обустройству реки Сейм в судоходное состояние.

С приходом нового губернатора, которым стал М.Н. Муравьев, Комитет получил необходимую и стабильную поддержку властей Курской губернии. Это, наряду с полученным опытом строительных работ, привело к систематизации во многих сферах реализации проекта. Например, стройность приобрели заготовки перед работами, связанными с установкой новых шлюзов. 7 ноября 1835 года М.А. Пузанов предоставил подробную смету с указанием максимально точных прогнозов финансовых затрат в будущем 1836 году<sup>391</sup>, чего не было на предыдущих этапах реализации проекта. Для удобства основная информация из сметы была приведена в таблице №11.

Таким образом, по прогнозу М.А. Пузанова на каждый шлюз отводилось 30007 руб. 50 коп., в то время как на шесть – 180045 руб. Данная смета была составлена при содействии Саблукова, поэтому оказалась довольно правдоподобной, так что и на следующий год М.А. Пузанов при своих расчетах опирался на данные из этого прогноза. Приведенная гистограмма №12 демонстрирует расходы по группам.

Из этого следует, что больше половины от средств на строительство одного шлюза выделялось на оплату труда рабочих – 16212 руб. 50 коп., что составляет 54% от общей стоимости постройки шлюза. Также существенная

---

<sup>391</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 68. Л. 16

доля в 34% уходила на закупку материалов из древесины – 10290 руб. Таким образом, значительное количество средств уходило на наем рабочей силы.

По смете 1836 года на строительство непосредственно самих шлюзов планировалось выделить 137500 руб., при этом было потрачено несколько больше – 140983 руб.<sup>392</sup> Необходимо обозначить несколько причин превышения сметы на 3483 руб. Во-первых, после консультаций с А.А. Саблуковым общая высота шлюзных строений была увеличена в среднем на 1,5 фута, а в некоторых местах было необходимо укрепить кирпичный пол шлюзных камер. Во-вторых, место строительства Клепальского шлюза было перенесено, что также привело к дополнительным финансовым затратам. В-третьих, предельно низкое качество работы белорусских землекопов заставило М.А. Пузанова нанять новых рабочих из Малороссии.

Такая же ситуация сложилась и с тремя каналами при шлюзах: планировалось израсходовать на них 12375 руб., однако было израсходовано 16768 руб. 26 коп.<sup>393</sup> Таким образом, превышение сметы составило 4393 руб. 26 коп. В данной ситуации серьезным осложнением, приведшем к дополнительным тратам, стало плохое состояние речного грунта.

В итоговой смете, составленной М.А. Пузановым за 1836 год, оказался ряд неточностей. Например, первоначальная сумма на постройку шлюзов и каналов равнялась 149375 руб. 64 коп.<sup>394</sup>, в то время как она должна была равняться 153358 руб. 66 коп. без учета дополнительных затрат по этим двум основным пунктам. Осложняется подсчет и тем, что существовали и другие статьи расходов, изначально не предусмотренные Комитетом. Для систематизации и упрощения эти данные приведены в таблице №13.

Сумма этих средств, равнявшаяся 44500 руб. 64,5 коп., указывает на неточность в подсчетах Пузанова. Общая сумма расходов за весь период строительных работ 1836 года составила 202552 руб. 65,5 коп.<sup>395</sup> и совпадает

---

<sup>392</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 88. Л. 2-3

<sup>393</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 88. Л. 2-3

<sup>394</sup> Там же

<sup>395</sup> Там же

с суммой всех затрат на строительство шлюзов, каналов и дополнительных расходов, однако не соответствует указанной выше сумме расходов на шлюзы и каналы, предполагаемой М.А. Пузановым. Чтобы определить значимость отдельных составляющих сметы необходимо обратиться к диаграмме №14, демонстрирующей долю финансирования, ушедшую на каждый из трех основных пунктов расходов.

Диаграмма наглядно демонстрирует, что строительство шлюзов являлось крупнейшей статьёй расходов Комитета. Тем не менее, доля вложений, не предусмотренных на 1836 год, составила почти четверть всех расходов, что демонстрирует ошибочность финансового прогноза перед началом строительства второй группы шлюзов. При рассмотрении обращений, перечня расходов М.А. Пузанова и отчетов комитетского казначея Шагарова за этот период времени<sup>396</sup> становится очевидно, что использование средств не имело системного характера, поэтому для покрытия непредвиденных расходов требовалось дополнительное финансирование.

Решение было найдено в следующем 1837 году, когда черниговских дворян обязали оказывать финансовую поддержку Комитету, обосновывая это строительством на территории Черниговской губернии сразу трех шлюзов будущей Александринской системы водяного сообщения. Шесть уездов выделили из земских сборов по 5 тыс. руб. каждый<sup>397</sup>. Так как переводы совершались без учета налога, в Курск приходила сумма примерно на 25-28 руб. меньше заявленной. Необходимо отметить, что обременение уездов выплатами в пользу Комитета никак не было связано с территориальным расположением черниговских шлюзов. Например, Конотопский и Кролевецкий уезды, на которых располагалось два шлюза из трех, не производили выплаты. В основном же денежные переводы в Курск совершали уезды, находившиеся на севере губернии, что отражено на схеме №15.

---

<sup>396</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 65, 84, 136-137, 141-142, 150-153, 178-181, 186

<sup>397</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 168. Л. 3-5

Еще одним важным источником дополнительного финансирования стала Казенная палата, которая 11 августа передала Комитету 30000 руб. Если учитывать средства, остававшиеся после целевого использования и возвратившиеся в качестве денежных поступлений, то общая сумма средств, полученных Комитетом за 1837 г., равняется 62004 руб. 66 коп.

Как видно из графика №16, в рассмотренный период, прослеживается периодичность резкого увеличения расходов раз в четыре месяца. В декабре 1837 года строительных работ вообще не производили, однако на этом этапе реализации проекта Комитет израсходовал значительные средства. Объясняется это тем, что чиновники получали жалование три раза в год. Например, в декабре за «сентябрьскую треть» чиновникам Комитета было выдано 7784 руб. 73,5 коп.<sup>398</sup> Относительно высокий уровень расходов в марте, июне и сентябре является следствием локальных корректировок проекта и закупки ранее не учтенного строительного материала. Заключение контрактов по найму новых рабочих также привело к весенним дополнительным тратам.

Поскольку все непредвиденные расходы Комитета за 1837 г. составили 61852 руб. 16 коп.<sup>399</sup>, то получение дополнительных источников финансирования проекта следует признать необходимой и успешно реализованной мерой, позволившей М.А. Пузанову и его помощникам не отвлекаться на проблемы в финансировании и сосредоточиться на строительных работах.

Еще одним важным пунктом на начальном этапе стало обустройство реки для более удобного и безопасного судоходства, что подразумевало очистку русла Сейма от карчей и устройство бечевника. Комитет отделял данные работы от строительства шлюзов, поэтому и финансовый учет был также автономным. Наиболее плодотворным оказался 1836 г., что отражено в графике №17.

В целом, на очистку Сейма было потрачено 9583 руб. 6,25 коп., в то время как на бечевник – 3627 руб. 1,75 коп. Вторая сумма должна была ока-

---

<sup>398</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 168. Л. 38

<sup>399</sup> Там же

заться значительно большей, однако возможность использования судоходства по Сейму, начиная от его впадения в Десну, уменьшили расходы на перевозку строительных материалов<sup>400</sup>.

По окончании работ, связанных с установкой шлюзов, оказалось, что содержание штата работников, ремонт, а также остальные мелкие траты остались прежними, что требовало продолжения финансирования Комитета из дополнительных источников. Проблема нехватки денежных средств стояла достаточно остро, поэтому заработную плату чиновники получили на месяц позже положенной даты – в мае вместо апреля, что ниже показано на графике №18. Недостаток финансов удалось преодолеть после указа Казенной палаты, благодаря которому Комитет получил 30000 руб.<sup>401</sup> Таким образом, Казенная палата в очередной раз оказала значительную финансовую помощь сеймскому судоходству.

Черниговские уезды продолжили финансировать проект и в 1838 г., но на этот раз вместо Стародубовского уезда денежные средства из земских сборов передали дворяне Городницкого уезда, что отражено на смехе №19<sup>402</sup>. Благодаря внешней помощи общая сумма доходов Комитета в 1838 г превысила расходы: 599915 руб. 9 коп. против 53966 руб. 1 коп.

Анализ источников финансирования проекта приведения реки Сейм в судоходное состояние позволяет детальнее изучить роль курских землевладельцев в создании Александринского водного сообщения. Так, в диаграмме №26 приведена информация о поступлениях в казну Комитета средств из различных источников. Из диаграммы следует, что курское дворянство хоть и являлось инициатором проекта, но не смогло во время строительных работ выделить и четверть необходимых для установки шлюзов средств. Следует также заметить, что проценты по займу в Государственном банке выплачивались после окончания строительства не только из дворянских сборов, но и выручки, получаемой во время проведения Коренной ярмарки. Из этого сле-

<sup>400</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 88. Л. 4-5

<sup>401</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 228. Л. 1

<sup>402</sup> Там же. Л. 35

дует, что финансовая помощь курских землевладельцев была недостаточно велика.

Так как итоговая смета, составленная М.А. Пузановым, содержит в себе ряд неточностей и неучтенных выплат, то определение общей стоимости всего проекта, равно как и годового расхода средств может носить лишь приблизительный характер. Например, по данным, приведенным в графике 9 на основании приходно-расходных книг, можно выяснить, что за 1832 г. было потрачено 1500 руб., за 1833 г. – 19900 руб., а за 1834 г. – 115501 руб. 86 коп. То есть сумма затрат за эти три года составила 136901 руб. 86 коп. При этом в итоговой смете М.А. Пузанов указывает, что в период с 1833 по 1835 гг. Комитетом было израсходована сумма в размере 121985 руб. 15 коп., то есть гораздо меньше даже с учетом 1835 г. Не случайно автор проекта объединил начальный период строительных работ в один пункт, поскольку большое количество заключенных контрактов, различных выплат и прочих мелких трат не позволили ему систематизировать расходы по годам. Осложняет уточнение данных и тот факт, что затраты на строительство шлюзов и каналов приведены максимально точно, в отличие от других пунктов расходов, в результате чего определение реальной суммы всех финансовых вложений за один календарный год не представляется возможным. В графике №20 продемонстрирована динамика изменений расходов на строительство шлюзов и каналов.

Ежегодный рост расходов объясняется, прежде всего, увеличением числа построенных шлюзов. Если в начальный период реализации проекта было установлено 4 шлюза, в каждый последующий год их число увеличивалось на 1. Всего на установку 15 шлюзов Комитетом было потрачено 584996 руб. 15,5 коп.

И все же смету Пузанова следует признать официальными и конечными данными по всем финансовым затратам. Исходя из этого, общая сумма средств, необходимая Комитету по приведению реки Сейм в судоходное состояние на строительство шлюзов и сопутствующих сооружений, была равна



677 347 руб., однако так и не начавшееся строительство Рышковского шлюза уменьшило реальные расходы, составившие 663297 руб. 57 коп.<sup>403</sup>

Попытка получить необходимые денежные средства за счет добровольных взносов курских помещиков оказалась неудачной, поскольку отношение землевладельцев к проекту обычно варьировалось от безразличного до негативного. Опасения помещиков были связаны с функционированием их речных мельниц, поэтому и финансировать проект они в большинстве своем не желали. Поскольку расходы на реализацию проекта оказались внушительными, Комитету пришлось просить через Курских губернаторов Казенную палату о финансовой помощи, которая составила 140000 руб. Вторым и крупнейшим источником получения денежных средств стал заем в размере 545000 руб., взятый у Министерства финансов. Третьей стороной, выделившей Комитету необходимые средства, оказалось черниговское дворянство, жертвовавшее ежегодно по 30000 руб. из земских сборов. Таким образом, черниговское дворянство хотя и совершало выплаты фактически в принудительном порядке, но оказало ощутимо большую помощь строительству, чем курское. Без данных источников финансовой помощи Комитет не смог бы успешно реализовать проект М.А. Пузанова. Курская же губерния в связи с крупным займом у Министерства финансов должна была выплачивать проценты по займу.

Все расходы Комитета следует разделить на основные и второстепенные. На каждый шлюз Комитет выделял 30007 руб. 50 коп., причем большая часть этих средств уходила на оплату труда рабочих, а не на строительные материалы. Помимо финансирования строительства шлюзов и каналов существовали и другие статьи расходов, приводившие к незапланированным и довольно существенным затратам Комитета.

---

<sup>403</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 88. Л. 4-5

### 3.2. Роль различных социальных слоев общества в реализации проекта

Реализация проекта по приведению реки Сейм в судоходное состояние имела не только региональное, но и важное государственное значение.

Царь Николай I, получив проект, проявил большую заинтересованность и согласился не просто одобрить его, но и профинансировать. Более того, значимость предприятия М.А. Пузанова для императора проявилась и в том, что 3) шлюзная система была названа в честь императрицы Александры Федоровны<sup>404</sup>, именовавшейся до принятия православия Шарлоттой. Как известно, проект заслужил внимание Николая I по двум причинам. Во-первых, царь с молодости питал страсть к инженерным сооружениям, причем это касалось не только архитектуры, но и развития инфраструктуры. Например, поездка Николая I в Великобританию<sup>405</sup> стала катализатором развития железнодорожного транспорта в стране, который находился под покровительством императора. Стало быть, и новый инженерный проект, улучшавший инфраструктуру целой губернии за счет возможностей реки Сейм, не мог не заинтересовать Николая I. Во-вторых, император стремился сохранить военную мощь страны. Большая российская армия, полки которой были рассредоточены по всей стране, требовали не только прямого финансирования, но и подвоза снаряжений, продуктов питания и других товаров потребления. Сельскохозяйственная Курская губерния, используя судоходство по Сейму, при необходимости могла быстро доставить дешевые крупы и пшеницу в расположение частей, находившихся в Черниговской, Киевской, Полтавской, Херсонской, Екатеринославской и Таврической губерний. По Сейму и дальше по

---

<sup>404</sup> Сингаевский В.Н. Правители России. От Рюрика до наших дней. М.: Астрель; СПб: Полигон, 2010. С. 157

<sup>405</sup> О визите Николая I в Великобританию. URL: [http://archive.mid.ru/bdomp/dip\\_vest.nsf/99b2ddc4f717c733c32567370042ee43/f1ceb8734556aedac3256d86003834ca!OpenDocument](http://archive.mid.ru/bdomp/dip_vest.nsf/99b2ddc4f717c733c32567370042ee43/f1ceb8734556aedac3256d86003834ca!OpenDocument) (Дата обращения: 27.10.2015)

Днепру в теории можно было бы перебрасывать целые воинские части в черноморские губернии страны в случае войны с Османской империей.

В этот исторический период, а именно в 1823 году на пост министра финансов назначается Егор Францевич Канкрин, который сразу же столкнулся с рядом серьезных проблем, в числе которых было дальнейшее восстановление экономики губерний, пострадавших во время Отечественной войны 1812 года. Большое количество займов привело к образованию внушительного внешнего долга. Иностранные деньги стали ходить наравне с терявшим ценность рублем.<sup>406</sup> В таких условиях Е.Ф. Канкрин предпринял меры жесткой экономии, поэтому было невозможно за счет государственного бюджета инвестировать крупные проекты. Тем не менее, Е.Ф. Канкрин несколько раз оказывал М.А. Пузанову свою помощь. Когда специальная комиссия рассматривала два конкурирующих проекта приведения реки Сейм в судоходное состояние, давление министра финансов стало одной из причин, по которой выбор был сделан не в пользу плана, предложенного Главным управлением путей сообщения. Необходимо отметить, что с руководителем данного учреждения, герцогом Вюртембергским Александром Фридрихом, у Е.Ф. Канкринна складывались непростые отношения, что естественным образом сказалось и на выборе министром финансов проекта М.А. Пузанова. Также Е.Ф. Канкрин оказал содействие Комитету в решении проблем, связанных с владельцами мельниц, помог с предоставлением крупного займа в Государственном банке. Объяснение поддержки Е.Ф. Канкринна строительства шлюзной системы по реке Сейм можно найти и в том, что министр финансов скептически относился к развитию железнодорожной сети в Российской империи, объясняя это дефицитом капиталов в стране и боясь того, что железная дорога попадет в руки иностранцев<sup>407</sup>. В целом деятельность Е.Ф. Канкринна в отношении проекта следует признать конструктивной и полезной.

---

<sup>406</sup> Дубянский А.Н. Предпосылки денежной реформы Е.Ф. Канкринна//Проблемы современной экономики. 2006, №2. URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=1947> (Дата обращения: 09.11.2015).

<sup>407</sup> Беляков А.А. Водяная сеть России: Экономико-исторические этюды. М, СПб: Нестор-История. 2014. С. 6.

Не последнюю роль в реализации проекта сыграл и талантливый инженер Александр Александрович Саблуков (1783-1857), родившийся в семье придворного пажа Александра Александровича Саблукова<sup>408</sup>. Во время службы А.А. Саблуков был известен как знаток артиллерийского дела. Помимо этого в 1806 году инженер занимался исправлением верховья реки Ясельды, для того чтобы использовать ее для обеспечения российской армии провиантом. Уйдя в отставку, инженер занимался проектами центробежного вентилятора и воздушного насоса, входил в состав совета корпуса горных инженеров, а также являлся председателем IV отделения Вольного экономического общества<sup>409</sup>. Находясь в доверительных отношениях с Курским губернатором М.Н. Муравьевым, А.А. Саблуков дал согласие на просьбу губернатора оказать содействие М.А. Пузанову. Опыт работы Саблукова по строительству плотин и шандорных полушлюзов на реке Ясельде был успешно использован в ходе строительства шлюзов по Сейму. Столичный инженер инспектировал сооружения на реке, давал ценные советы и указания, многие из которых затрагивали в том числе вопросы судоходства. Авторитетное мнение А.А. Саблукова также оказало положительное влияние на отношение к проекту курского дворянства. Таким образом, роль А.А. Саблуков в реализации проекта представляется значительной.

Следует отметить, что темп строительных работ напрямую зависел от отношения Курских губернаторов к проекту М.А. Пузанова. Одним из губернаторов, оказавших содействие строительству, был Павел Николаевич Демидов - яркий представитель династии промышленников, активно развивавших производство на Урале и внесших весомый вклад в развитие металлургии Российской империи<sup>410</sup>. Его отец, Николай Никитич Демидов, дослужившийся до звания тайного советника, являлся крупным меценатом. После ухода в отставку он отправился за границу, где помимо изучения иностранного опы-

<sup>408</sup> *Фрейман О.Р.* Пажи за 185 лет. Биографии и портреты бывших пажей (1711-1896). Выпуск 1. Фридрихсгамн: типография акционерного общества, 1894. С. 859

<sup>409</sup> *Русский библиографический словарь.* СПб, 1904. Т. Сабанеев-Смыслов. С.11.

<sup>410</sup> *Ипполитова Г.А.* Итальянская глава о Демидовых: Николай Никитич и его сыновья. СПб: изд-во Президентской библиотеки им. Б.Н. Ельцина, 2013. С. 109

та горнозаводского дела отметил для себя важность четкой организации товарных перевозок и инфраструктуры. В результате Николай Никитич построил небольшой торговый флот, снабжавший грузами черноморские крепости<sup>411</sup>. Он, по воспоминаниям современников, своим примером хотел продемонстрировать ключевую роль водного транспорта в развитии экономических отношений государства<sup>412</sup>. Вероятно, идеи отца оказали серьезное влияние на Павла Николаевича, который 16 марта 1831 года стал Курским губернатором. Новый глава региона не только жертвовал значительные суммы на благотворительность и образование, но и поддерживал проект М.А. Пузанова по приведению реки Сейм в судоходное состояние. При Демидове был успешно построен пробный Лозовский шлюз, который продемонстрировал реальность осуществления проекта. Однако строительство полноценных шлюзов во время правления Павла Николаевича так и не началось, поскольку больше года ушло на разрешение противоречия с Главным управлением путей сообщения. В этом конфликте Демидов решительно стал на сторону М.А. Пузанова.

Следующим пост Курского губернатора со 2 апреля 1834 года получил Степан Федорович Паскевич, являвшийся родным братом знаменитого фельдмаршала Ивана Федоровича Паскевича<sup>413</sup>. Новый глава региона оказался нерешительным, стремился оградить себя от целого ряда проблем. Не стал исключением и проект судоходства по Сейму. Несмотря на то, что Паскевич пожертвовал даже часть собственных средств на строительные работы, именно в этот период времени реализация проекта как такового находилась под угрозой. Губернатор считал обременительным свое обязательное присутствие на заседаниях Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние, о чем даже писал в столицу. Паскевич также не желал портить от-

---

<sup>411</sup> Черкасс А.И. Русский биографический словарь. Т. 6. СПб: типография товарищества «Общественная польза», 1905. С. 225

<sup>412</sup> Свиньин П.П. Воспоминания о тайном советнике Николае Никитиче Демидове. СПб: типография Карла Крайя, 1829. С. 16

<sup>413</sup> Генерал-фельдмаршал И.Ф. Паскевич. URL: <http://www.ruscadet.ru/names/cadets/military/patskev.htm> (Дата обращения: 28.01.2016)

ношения с помещиками, чьи интересы могли быть затронуты при строительстве. Пока в западной части Сейма устанавливались первые четыре шлюза, канал при пробном Лозовском шлюзе размыло. Данный факт стал для Паскевича хорошим поводом занять крайне скептическую позицию в отношении успеха в реализации проекта. В это же время Комитет остро нуждался в финансовой помощи, которая не могла быть получена лишь силами М.А. Пузанова и его сторонников. Тем не менее, хотя в период правления Степана Федоровича Паскевича Пузанову не оказывалось должной помощи, однако проект не был закрыт, замедлились лишь темпы строительства, что привело к общему отставанию на один год. Проект спас тот факт, что проблемный промежуток времени оказался коротким: новый губернатор пребывал на своей должности лишь до 13 января 1835 г., то есть меньше года.

Самый плодотворный этап реализации проекта пришелся на правление Михаила Николаевича Муравьева. Новый губернатор уже имел опыт руководства несколькими белорусскими губерниями, где он проявил себя как жесткий и властный руководитель, а после подавления восстания в польских провинциях 1831 года даже получил прозвище «вешатель»<sup>414</sup>. Тем не менее, вклад нового губернатора в развитие Курска оказался весомым: были приняты меры по благоустройству центра города, под покровительством Муравьева начала издаваться газета «Курские губернские ведомости», в нормальное состояние были приведены финансы губернии, учрежден Курский губернский статистический комитет<sup>415</sup>. В одном из своих отчетов императору за 1836 г. Курский губернатор писал о необходимости создания в губернии «постоянного общества, под главным покровительством министра внутренних дел, из начальника губернии, губернского предводителя, вице-губернатора, гражданского главы, членов мануфактурного комитета и иных известных своим стремлением к просвещению лиц, для продолжения рас-

<sup>414</sup> Бендин Ю.А. Образ Виленского генерал-губернатора М.Н. Муравьева в современной белорусской историографии // Белорусская думка: общественно-политический и научно-популярный журнал Администрации Президента Республики Беларусь. Минск, 2005, июнь. С. 42

<sup>415</sup> Танков А.А. Очерки из истории Курского губернского статистического комитета: Период первый (1835-1860 гг.) // Курские губернские ведомости. 1905. №241. С. 2.

крытия естественных богатств в сей губернии, развития промышленности и способов торговым оборотам»<sup>416</sup>. Положительное влияние на реализацию проекта по приведению реки Сейм в судоходное состояние началось практически с первых дней после назначения М.Н. Муравьева на новую должность. Понимая, что в столь серьезном инженерном проекте необходимо иметь квалифицированного советника, новый губернатор нашел ценного помощника в лице А.А. Саблукова. О М.Н. Муравьеве писали, что при нем «были профессор и ученые по части ботаники, минералогии и статистики, которые исследовали губернию во всех частях. Ученые эти собирались в доме губернатора для совещаний, на которых часто присутствовали: генерал-адъютант А.Н. Потапов, генерал-лейтенант А.А. Саблуков, камергер М.А. Пузанов и Ф.А. Семенов»<sup>417</sup>. Последний пользовался большой поддержкой губернатора, о чем сам астроном писал в автобиографии<sup>418</sup>. М.Н. Муравьев достиг соглашения с министерством в финансировании проекта, сумел добиться получения крупного кредита в государственном банке. И как следствие активного содействия М.А. Пузанову, именно при данном губернаторе было окончено строительство шлюзной системы. Вовлеченность в процесс М.Н. Муравьева оказала значительное влияние на реализацию проекта.

Основной объем работ по руководству строительством лежал на авторе проекта приведения реки Сейм в судоходное состояние Михаиле Александровиче Пузанове, 1795 года рождения, коллежского асессора и потомственного дворянина Щигровского уезда, отца двоих сыновей (9 мая 1831 года родился первенец Николай, 10 января 1836 – Дмитрий<sup>419</sup>). Пузанов не имел специального инженерного образования, однако в целом его проект приведения реки Сейм в судоходное состояние оказался качественным и получил высокую оценку со стороны генерал-лейтенанта А.А. Саблукова. Во время ра-

---

<sup>416</sup> РГИА Ф. 1263. Оп. 1. Д. 1112. Л. 278-279.

<sup>417</sup> Головащенко А.М. Федор Алексеевич Семенов // Курские губернские ведомости. 1851. №20. С. 197.

<sup>418</sup> Семенов Ф.А. Автобиография. С. 28-30.

<sup>419</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 322. Л. 14

бот Михаил Александрович проявил себя отличным организатором, умел быстро решать часто возникающие проблемы. Пузанов полностью погрузился в работу по установке сеймских шлюзов, упорно шел к поставленной цели, жертвовал на проект собственные средства. В одном из отчетов А.А. Саблуков отметил, что столь активная вовлеченность в процесс строительства даже сказалась на состоянии здоровья Пузанова<sup>420</sup>. Роль щигровского помещика в реализации проекта, безусловно, следует назвать ключевой и ведущей. Во многом благодаря успеху при строительстве шлюзной системы М.А. Пузанов получил сначала чин камергера, а затем 29 мая 1840 года – чин статского советника<sup>421</sup>. В короткий период с декабря 1834 г. по февраль 1835 г. он исполнял обязанности курского предводителя дворянства. Со временем автор проекта был отстранен от руководства сеймским судоходством, что крайне негативно сказалось на перспективах работы шлюзной системы. М.А. Пузановым было написано несколько статей о развитии животноводства в России: «О земледелии и скотоводстве в России»<sup>422</sup> и «О сельскохозяйственных выставках в России как о могущественном рычаге общенародного преуспеяния»<sup>423</sup>. Скончался М.А. Пузанов в 1869 году. После смерти его потомки получили формулярный список, в котором отмечались высокие заслуги Михаила Александровича, а сам род Пузановых был назван «древним дворянским»<sup>424</sup>.

Для контроля работ и координации действий при строительстве шлюзов по указу Николая I в Курске был образован Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние. Возглавлял его Курский губернатор, причем в обязанности председателя входило не только обязательное присутствие на заседаниях, но и их открытие. Комитет задумывался в большей степени как демонстрация дворянской инициативы преобразования Сейма, поэтому изна-

<sup>420</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 90. Л. 104

<sup>421</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 322. Л. 22

<sup>422</sup> Пузанов М.А. О земледелии и скотоводстве в России // Труды Императорского вольного экономического общества. Т.1. СПб. 1862. С. 91-124.

<sup>423</sup> Пузанов М.А. О сельскохозяйственных выставках в России как о могущественном рычаге общенародного преуспеяния // Труды Императорского вольного экономического общества. Т.3. Выпуск IV, август. СПб: Типография товарищества «Общественная польза». 1864. С. 243-275.

<sup>424</sup> ЦГИА СПб. Ф. 14. Оп. 3. Д. 19125. Л. 7-76.



чально в его состав входили предводитель курского дворянства Илья Александрович Григорьев и крупные землевладельцы, такие как граф Толстой. В 1835 г. с назначением нового губернатора М.Н. Муравьева по просьбе М.А. Пузанова в Комитет были добавлены новые члены. 7 ноября в него вошли купцы Федор Васильевич Силин, Афанасий Федорович Тюпин, Иван Ильич Сляднев, Иван Николаевич Свешников, а также мещане Федор Семенов и Иван Колошинов<sup>425</sup>. Чуть позже 13 ноября к ним добавились купцы Иван Васильевич Антимонов, Дмитрий Петрович Чикин и Петр Матвеевич Лавров<sup>426</sup>. Сделано это было из расчета на то, что последние будут охотнее участвовать в установке шлюзов, снабжая Комитет строительными материалами и нанимая рабочих. Так, купец Свешников заключил контракт с комитетом, по которому обязался предоставить рабочих на место строительства одного из шлюзов. Также М.А. Пузанов справедливо полагал, что уже после реализации проекта купцы начнут активно использовать новые возможности Сейма. Например, купец Тюпин успешно занимался торговлей хлебом<sup>427</sup>. Из видных деятелей науки Курской губернии, являвшихся членами Комитета и пользующихся неоспоримым авторитетом в дворянской среде, следует выделить астронома-любителя Федора Алексеевича Семенова, собственноручно создавшего оптический телескоп для наблюдения поверхности Луны и солнечных пятен<sup>428</sup> и активно публиковавшего свои научные работы в местных средствах массовой информации<sup>429</sup>.

Несмотря на возложенные в большом количестве обязанности, Комитет на всем протяжении строительных работ фактически не принимал ответственных решений. Связано это с тем, что члены данного органа не являлись специалистами в области гидротехники или речного судоходства, а были только заинтересованными лицами либо собственниками территории, на ко-

<sup>425</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 68. Л. 9

<sup>426</sup> Там же. Л. 10

<sup>427</sup> *Озеров Ю.В.* Материалы к жизнеописанию некоторых представителей курского купечества середины XIX века. URL: <http://old-kursk.ru/book/kupec/kup009.html> (Дата обращения: 06.06.2015)

<sup>428</sup> Русские самородки в жизнеописаниях и изображениях. Выпуск II. СПб: издание училищного совета при Святейшем Синоде, 1910 г. С. 14

<sup>429</sup> *Головащенко А.М.* Федор Алексеевич Семенов //Курские губернские ведомости. 1851. №20. С. 198.

торой разворачивались работы. Другой немаловажной причиной аморфного состояния Комитета была активная деятельность автора проекта М.А. Пузанова, также входившего в Комитет и стремившегося руководить всем процессом строительства. В первые годы, когда возникало большое количество организационных и технических проблем, отдельные члены Комитета относились к действиям М.А. Пузанова с некоторой долей скептицизма. Но позже, когда дворяне убедились в том, что работы будут успешно завершены, Комитет фактически превратился в орган, утверждавший все просьбы автора проекта и инженера А.А. Саблукова. Таким образом, Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние играл незначительную роль при строительстве шлюзной системы.

В состав Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние также входили и некоторые чиновники, такие как майор Шнакенбург, чиновник 8 класса Никитин, капитан Якубович, чиновник особых поручений штабс-капитан Реутов, коллежский секретарь Костовский, подпоручик Лукин, титулярный советник Самуйлович, шлюзный мастер Михельсон, комиссар Масленников, канцелярист Кацюцевич, гидротехник Петров<sup>430</sup>, штабс-капитан Киреевский, чиновник особых поручений Гнилокишков, фашинный мастер Кляузов<sup>431</sup>. Необходимо отметить, что лишь гидротехник Петров за время строительства проявил рвение к службе и оказал активную помощь в реализации проекта.

Помещики и купцы Курской губернии были главными проводниками воплощения идеи устройства судоходства по реке Сейм. Экономическая целесообразность проекта М.А. Пузанова была доказана самим автором в его же послании к местному комитету, в котором наглядно показывались экономические выгоды торговли сельскохозяйственной продукцией на территории Черниговской и Киевской губерний<sup>432</sup>. Дворянство, имевшее земельные владения, поддерживало начинания Пузанова, справедливо полагая, что торго-

---

<sup>430</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 271. Л. 1

<sup>431</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 87. Л. 7-8

<sup>432</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 62-63

вое судоходство позволит увеличить их доходы. Вероятно, именно по этой причине курские дворяне на протяжении нескольких лет жертвовали на благо проекта значительные средства. Если не считать 115 тыс. руб., выделенных императорской семьей, на устройство судоходства по реке Сейм пожертвования землевладельцами Курской губернии составили абсолютно большую часть всех средств, поступивших в бюджет проекта. Стоит отметить, что в эту долю включен также и налог, который платили крепостные. Существовали и косвенные расходы, напрямую не связанные с проектом. Так, рыльским дворянам пришлось профинансировать строительство в городе новых мостов через Сейм<sup>433</sup>.

В условиях недостатка финансирования проекта губернатор Павел Николаевич Демидов предложил разослать в имения, располагавшиеся недалеко от реки Сейм, рекомендации о помощи в строительстве местных помещиков, которым предлагалось своими силами построить и установить шлюзы. Реакция землевладельцев на такое предложение была различной.

Помещику Александру Анненкову, проживавшему с 1820 года в Киеве, однако имевшему поместье в Курской губернии, было предложено построить при принадлежавшей ему мельнице «...ворота для пропуску барок»<sup>434</sup>. Землевладельца, славившегося своей жадностью и жестоким обращением с крепостными<sup>435</sup>, явно не устраивала необходимость денежных вложений в проект, который уже финансировался государством. Поэтому родовитый и небедствующий помещик Анненков в ответном письме приводит в качестве оправдания следующее: «Долгом своим поставляю объяснить Вашему Превосходительству, что я при неослабном усердии моем к общему благу не в силах содействовать и жертвовать чем-либо значимым на предполагаемое устройство судоходства по реке Сейм, потому что стечение непредвидимых несчастных случаев и... пожарных разорений, случившихся... в моем имении

<sup>433</sup> ГАКО. Ф. 448. Оп. 1. Д. 297. Л. 1

<sup>434</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 9. Л. 13

<sup>435</sup> *Ляшенко В.* Киевские клады и магия кладоискательства. URL: <http://www.interestny.kiev.ua/articles/kiievskie-kladyi-i-magiya-kladoiskatel/> (Дата обращения: 15.03.2015)

довели меня до убытков на многие тысячи рублей»<sup>436</sup>. Однако в это же время помещик находит средства на строительство Десятинной церкви в Киеве<sup>437</sup>. Учитывая и тот факт, что позднее Анненков на месте старой постройки (по слухам) найдет клад и приобретет хутор в Полтавской губернии, следует заметить, что средства у помещика были.

Иначе на просьбу губернатора о строительстве шлюзов отреагировала княгиня Мария Федоровна Барятинская. В своем ответном письме она уточняла: «Вы изволите предлагать мне выстроить на счет собственной моей экономии при двух нам принадлежащих мельницах в Рыльском уезде шлюзные ворота ли скрыни и, если будет нужно, обезопасив плотины, сделать небольшой обводной канал»<sup>438</sup>. Однако Мария Федоровна находилась под опекой Сената и самостоятельно не могла принимать решения об употреблении финансовых средств. Вторая жена Ивана Ивановича Барятинского в 1825 году осталась вдовой с четырьмя сыновьями и тремя дочерьми<sup>439</sup>, каждая денежная операция дочери прусского дипломата должна была одобряться Петербургом, о чем и писала Мария Федоровна: «Но имение... состоит в непосредственной зависимости [от] Правительствующего Сената, ... о постройках шлюзов моею экономией и излишков по обстоятельствам, о денежном пожертвовании в общую массу такого устройства надобно мне донести Правительствующему Сенату, с исполнением в резолюцию указа, что сделано будет немедленно»<sup>440</sup>. Необходимо отметить, что немецкая исполнительность княгини Марии Федоровны Барятинской ускорило начало строительства.

Отношения М.А. Пузанова с помещиками не всегда складывались, и даже финансовые вложения последних не могли их улучшить. По причине неэффективного использования в ходе строительства финансовых средств, автор проекта и помещики часто конфликтовали. Так, в 1832 году львовский

<sup>436</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 9. Л. 13

<sup>437</sup> Ковалинский В. Три рождения Десятинной церкви. URL: [http://www.weekend.com.ua/gorod/tri-rozhdenija-desjatinnoj-tserkvi\\_arhiv\\_art.htm](http://www.weekend.com.ua/gorod/tri-rozhdenija-desjatinnoj-tserkvi_arhiv_art.htm) (Дата обращения: 03.02.2015)

<sup>438</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 9. Л. 42

<sup>439</sup> Петров П.Н. История родов русского дворянства: в 2 кн. Т.1. СПб: Книгоиздательство Герман Гоппе, 1886. С. 19.

<sup>440</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 9. Л. 42

помещик Александр Николаевич Толстой передал на строительные работы ровно 10 000 руб.<sup>441</sup> Данные средства были собраны отчасти благодаря введению налога с крестьян: с одной «души» ежегодно взималось 15 коп., и таких «душ» у графа А.Н. Толстого было 1054<sup>442</sup>. Несмотря на перечисление средств в фонд строительных работ, граф обвинил Пузанова в предоставлении ложных данных о начале рытья канала в селе Лозовском. После заседания Комитета Пузанову пришлось отправить письмо графу Толстому, в котором констатируется, что уже «вырыто несколько десятков кубических саженьей»<sup>443</sup>. Данный факт автор проекта «мог... доказать... актами, хранящимися в кабинете». Возмущенный недоверием, Пузанов заключил: «Несправедливость оскорблений сих за мое самоотвержение на пользу общую была... многой...»<sup>444</sup>.

В дальнейшем среди дворян произойдет раскол, и часть из них начнет критиковать реализующийся проект. Водяные мельницы, расположенные возле Сейма, теряли свою производительность, что и послужило причиной столь радикальных перемен в позиции дворян. Увидев, чем может обернуться строительство шлюзов для дворянских имений, землевладельцы выступили с критикой проекта, причем среди недовольных оказывались и бывшие активные сторонники возведения конструкций на Сейме.

Одним из них был все тот же помещик Анненков, еще в 1824 году уверявший всех в целесообразности создания судоходства по главной реке Курской губернии. «Река Сейм была найдена возможною к судоходству, и... пользы от того неисчислимы... Дворянское сословие, для вспомоществования казны в благонамеренных видах предложило собрать в течение четырех лет 176 349 рублей, считая 15 копеек ежегодно с каждой ревизской души...»<sup>445</sup>, - писал Анненков, на тот момент являвшийся Курским губернским Предводителем дворянства. Столь внушительная сумма так и не была собра-

<sup>441</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 31. Л. 9

<sup>442</sup> Там же. Л. 5

<sup>443</sup> Там же. Л. 3

<sup>444</sup> Там же.

<sup>445</sup> ГАКО. Ф. 567. Оп. 1. Д. 131. Л. 11

на, что привело к необходимости новых сборов среди дворян уже во время строительных работ. К этому времени Анненков перешел в лагерь ярых противников приведения Сейма в судоходное состояние. Помещик планировал построить новые водяные мельницы, что мешало установке Марковского шлюза. Кроме того, коэффициент полезного действия самих мельниц при сооружении шлюзов был бы невелик, поэтому острота конфликта между Анненковым и руководителями проекта была настолько серьезна, что дело передали на рассмотрение III отделения Департамента Министерства юстиции. Также в 1835 г. штабс-капитаном Реутовым было проведено межевание земельных владений помещика Анненкова с целью уточнения их границ<sup>446</sup>. К несчастью для Комитета, право Анненкова на территорию рядом с Сеймом было подтверждено.

Курское купечество также сыграло важную роль при проектировании и строительстве в 1830-ых годах сооружений на реке Сейм, позволявших осуществлять речное судоходство. Купцы имели достаточно средств для финансовой помощи проекту, обладали опытом плавания по Сейму, а также были заинтересованы в развитии инфраструктуры региона для получения прибыли от торговли. Проект Михаила Александровича Пузанова по приведению реки Сейм в судоходное состояние постоянно остро нуждался в средствах, поэтому финансовая помощь со стороны купечества позволяла не останавливать строительные работы.

Необходимо отметить, что курское купечество торговало, прежде всего, тканями, хлебом и скотом и торговля имела посреднический характер. Если анализировать долю, приходившуюся на торговлю хлебом, то она не будет велика даже с учетом ярко выраженной аграрной направленности региона – лишь 11%<sup>447</sup>. Связано это с тем, что большую часть зерновых в Курской губернии выращивали в помещичьих имениях, владельцы которых сами или через своих посредников продавали собранный урожай. Скот приобре-

---

<sup>446</sup> РГАДА Ф. 1317. Оп. 1. Ч. 1. Л. 238.

<sup>447</sup> *Озеров Ю.В.* Курское купечество в середине XIX века. Курск: Маэстро-Принт, 2001. С. 16

тался в основном в розницу. Основным рынком сбыта своих товаров курское купечество хотело видеть Киев, так как спрос в городе на сельскохозяйственную продукцию в связи с находящимися в нем армейскими подразделениями Российской империи был велик. Таким образом, преобразование реки Сейм в судоходное состояние упрощало поставку товара в Киев и было выгодно купечеству.

Одним из купцов, принимавших участие в строительстве на Сейме, был Ишунин, известный как предприимчивый человек, имеющий небольшой опыт в инженерной сфере. Он был нанят Комиссией по приведению р. Сейм в судоходное состояние для работ по установке курского отделения шлюзов<sup>448</sup>. Предполагалось, что Ишунин вложит часть собственных сбережений в строительные работы, взамен чего купец станет управляющим на стройке и получит одну из руководящих должностей уже после окончания строительства.

Видимо, издержки при установке шлюзов оказались для Ишунина чрезмерными, поэтому курскому купцу пришлось серьезно экономить на заработной плате рабочим. В конечном счете, когда строители перестали получать вознаграждение за проделанную работу, на Ишунина была отправлена жалоба<sup>449</sup>. После непродолжительных разбирательств купцу пришлось выплатить 396 руб., которые он задолжал рабочим<sup>450</sup>.

Другим купцом-подрядчиком, оказавшим содействие проекту, стал Иван Свешников, принадлежавший к 1-ой гильдии<sup>451</sup>. Он также стремился сократить свои расходы за счет собственных рабочих. Его экономность привела к тому, что в Комитет было написано прошение от имени крестьянки Прасковьи Климовой, ставшей жертвой финансового обмана. Для рытья рва Свешников нанял рабочих из Орловской губернии, двенадцать из которых остановились у Прасковьи Климовой. В прошении крестьянка писала о рабо-

<sup>448</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 15. Л. 46

<sup>449</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 33. Л. 1-13

<sup>450</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 105. Л. 23

<sup>451</sup> *Озеров Ю.В.* Материалы к жизнеописанию некоторых представителей курского купечества середины XIX века. URL: <http://old-kursk.ru/book/kupec/kup009.html> (Дата обращения: 06.06.2015)

чих: «...забирали для своего продовольствия собственные мои разные жизненные харчевые припасы, первоначально за наличные деньги, а после по издержании оных - в долг, с таковым условием, что коль скоро прибудет помянутый их подрядчик Свешников, то, получа от него подлежащие им на сию надобность деньги, уплатят следуемый... долг без замедления, в чем и бывший тогда над таковыми рабочими чиновник Петр Маркович Гнилокишков... уверил»<sup>452</sup>. В итоге рабочие оказались должны крестьянке 316 руб., а «когда подрядчик Свешников прибыл в местечко Батурино..., то [он] объяснил, что не обязан платить долги за своих работников»<sup>453</sup>. Крестьянка обратилась за помощью к Гнилокишкову, но тот отказался помогать. В итоге Прасковье Климовой пришлось писать в Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние, и лишь повторное письмо заставило его членов рассмотреть и удовлетворить просьбу.

Итак, серьезное влияние на темпы строительных работ оказывала политика Курских губернаторов. Так, в годы правления С.Ф. Паскевича проект переживал значительный кризис, при следующем губернаторе, М.Н. Муравьеве, строительство получило значительную поддержку. Следует признать немаловажную роль провинциального дворянства и купечества в реализации проекта по обустройству Сейма в судоходное состояние. Помещики выделяли значительные средства на строительные работы, а некоторые из дворян принимали в них непосредственное участие. Однако оказанной помощи для полноценного ведения строительных работ по созданию шлюзов все же не хватало, поэтому землевладельцев просили сооружать строения на собственные средства. Со временем некоторые из дворян стали тяготиться финансовыми проблемами, систематически возникающими в ходе строительных работ. Также сооружение шлюзов вредило работе мельниц, поэтому некоторые землевладельцы изменили свое отношение к проекту на негативное, что приводило, в том числе к судебным разбирательствам. Купечество также было

---

<sup>452</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 83. Л. 3

<sup>453</sup> Там же



заинтересовано в преобразовании реки Сейм в судоходное состояние, так как это позволило бы вести более эффективную торговлю. Появление курских купцов с дешевыми товарами на киевском рынке давало им возможность значительно увеличить свои доходы. Вместе с тем доля финансовых вложений в проект у купечества была не столь значительной, как у дворян. Некоторые из купцов становились подрядчиками и непосредственно участвовали в строительстве шлюзов. Однако это нередко приводило к финансовым махинациям и нежеланию купцов оплатить труд собственных работников.

### 3.3. Эксплуатация и обслуживание шлюзной системы

На момент окончания строительных работ Александринское водяное сообщение включало в себя 15 шлюзов, столько же караульных домов и обводных каналов, 14 переездных мостов при каналах (информация по уездному распределению указана в таблице 21)<sup>454</sup>. От устья Сейма до пристани, находившейся немного южнее Курска, располагалось 53 трубы длиною в 1 сажень, 26 мостов общей протяженностью в 201 погонных сажень (429 м), 117 плотов и 26 паромов.

Когда строительные работы на первых четырех шлюзах были успешно закончены, встал вопрос о том, как и кем будет осуществляться наблюдение за строениями и их охрана. В итоге еще в ноябре 1835 года данная работа была поручена чиновнику Заикину, который сразу же выехал на свой первый осмотр шлюзов. 3 декабря коллежским асессором Петровым, временно следившим за состоянием шлюзов, был составлен рапорт Комитету, в котором отмечалось исправное состояние всех четырех шлюзов<sup>455</sup>.

---

<sup>454</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 322. Л. 6

<sup>455</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 67. Л. 1

В конце 1835 года М.А. Пузанов дал Заикину поручение, по которому необходимо было обезопасить шлюзные конструкции при помощи чехлов. Сделать их следовало из древесины, поэтому Пузанов передал ему 125 руб. на приобретение 36 стволов деревьев. Заикин купил необходимый материал, но не имел средств для доставки к шлюзам, поэтому обратился к М.А. Пузанову с просьбой передать ему 32 руб., а 13 января 1836 г. на заседании Комитета было объявлено о необходимости дополнительной финансовой помощи Заикину<sup>456</sup>. В итоге из-за задержки с денежным переводом шлюзы определенное время находились без защитных приспособлений, что стало для строений очередным испытанием на прочность.

На этом поручения Заикину не закончились: в январе того же года ему пришлось за 100 руб. нанять рабочих для уборки находившихся на берегу карчей<sup>457</sup>. М.А. Пузанов обоснованно считал, что вытащенные из реки летом и осенью карчи в случае половодья могли вновь оказаться в Сейме.

В феврале Заикин получил новое задание по защите шлюзов, так как речной лед мог нанести ущерб деревянным строениям. Чтобы избежать этого М.А. Пузанов приказал приобрести на 40 руб. древесины и использовать остаток от настилов. Этого было достаточно для изготовления шандорных брусьев, защищающих шлюзы<sup>458</sup>. Таким образом, на каждый изготовленный шлюз приходилось четыре дерева. 29 февраля Заикин отправил из Батурина письмо с подтверждением о получении необходимых для закупки средств<sup>459</sup>.

Когда в марте 1836 года началось половодье, М.А. Пузанов для обеспечения целостности шлюзов передал штабс-капитану Реутову из собственных средств 400 руб.<sup>460</sup> Данная финансовая помощь помогла смотрителю за шлюзами вовремя дополнительно укрепить строения, однако полностью избежать проблем не удалось. В начале апреля М.А. Пузанов, основываясь на докладах Реутова, скрывавшего реальный масштаб ущерба, проинформировал Коми-

---

<sup>456</sup> Там же. Л. 4

<sup>457</sup> Там же. Л. 7

<sup>458</sup> Там же. Л. 13

<sup>459</sup> Там же. Л. 19

<sup>460</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 67. Л. 20

тет, что из всех сооружений пострадала только дамба при Каменском шлюзе<sup>461</sup>. Правда вскрылась только после передачи Реутовым сметы на ремонт шлюзов, который составил внушительные 5390 руб. 44 коп.<sup>462</sup> Узнав об этом, М.А. Пузанов бросил строившиеся в 1836 году шлюзы и отправился в Черниговскую губернию лично инспектировать последствия половодья. 5 мая Реутов, чтобы объяснить растраты, присылает в Комитет новый отчет о том, что у Каменского шлюза вся фашинная выкладка была смыта.

Приехавший в Черниговскую губернию М.А. Пузанов обнаружил, что шлюзы действительно пострадали. Однако степень нанесенного ущерба оказалась различной. Например, Каменский шлюз остался невредимым<sup>463</sup>, при этом оказались размытыми отдельные участки одного из берегов, а также полностью разрушена импровизированная плотина из фашин, не дававшая полой воде повредить строения. Панический отчет Реутова, как потом констатировал М.А. Пузанов, «оказался совершенно несправедливым».

В отличном состоянии находился и Путивльский шлюз, а вот берег в двух местах серьезно пострадал. М.А. Пузанов так описал увиденное: «берег разорван на 8 сажень в длину, причем оторвана и самая малая часть плотины, устроенная... для преграждения хода воды»<sup>464</sup>. Как выяснилось в дальнейшем, причиной столь масштабных разрушений стал оторвавшийся с мокшавицкого перевоза паром, который пристал к плотине примерно на десять дней. В результате паром стал препятствовать привычному движению воды, и она, изменив течение, размывла береговую линию. Исправления в этом месте долгое время не начинались, так как Заикин считал возмещение ущерба обязанностью содержателя мокшавицкого переезда. М.А. Пузанов решил не дожидаться итогов разбирательства и в срочном порядке принял меры по закупке материалов для ремонта.

---

<sup>461</sup> Там же. Л. 24

<sup>462</sup> Там же. Л. 65-68

<sup>463</sup> Там же. Л. 69

<sup>464</sup> Там же. Л. 69-70

Батури́нский и Ново́мли́нский шлю́зы пришлось инспектировать коллежскому асессору Петрову, который сообщил об отсутствии проблем в этих пунктах шлюзной системы<sup>465</sup>. В результате, М.А. Пузанов пришел к выводу, что основная часть проблем была связана с локальными разрушениями береговой линии и повреждениями плотинами, в то время как сами шлюзы выдержали непростые погодные условия. Таким образом, стало очевидно, что первые четыре шлюза были установлены качественно и меры Заикина по их укреплению оказались продуктивными. Реутов намеренно не информировал Комитет о серьезных проблемах с береговыми линиями. Однако ситуация, сложившаяся с плотиной возле Путивльского шлюза, когда паром не был убран на протяжении целых десяти дней, говорит о его халатном отношении к своим обязанностям.

Еще одной важной обязанностью смотрителя шлюзов был контроль охраны строений. Для того, чтобы сторожа круглосуточно находились при шлюзах, для них строились специальные бараки. Однако в целях экономии сторожей нанимали в недостаточном количестве, что в апреле 1836 года привело к скандальной ситуации, о которой известно из рапорта Заикина. В тот период времени при Батури́нском шлю́зе из-за высокого уровня воды в Сейме все еще не был сооружен мост, поэтому переправиться на другой берег можно было либо при помощи лодки, либо используя узкие мостки на Батури́нском шлю́зе, которые сооружались для рабочих и не могли выдержать вес даже двух человек. Неподалеку в самом Бату́рине был расквартирован Селегинский пехотный полк, офицерам которого по неизвестной причине было необходимо перебраться через Сейм. На этом участке служил сторожем унтер-офицер Федор Приймаченко, получивший за двадцатилетнюю безупречную службу орден Святой Анны. Ему удалось остановить военных от попытки пройти толпой через шлюзные мостки. Однако вечером 25 апреля офицеры Селегинского полка вернулись к шлюзу, приведя с собой двух десятников из земской полиции, казака Ивана Ровного, крестьянина князя Разумов-

---

<sup>465</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 67. Л. 71

ского Николая Лобовкина, чиновника Васильева и волостного старосту. Данная группа лиц вела себя крайне агрессивно, и после призыва десятников к избиению унтер-офицера военные «начали бить бесщадно... Приймаченко»<sup>466</sup>. Свидетелями происходящего стали крестьяне князя Разумовского Фома Гузин, Елисей Подвербный и Андрей Жерияк, подтвердившие при дальнейшем расследовании факт неправомерных действий офицеров. Резонанс от происшествия оказался серьезным, и Черниговский губернатор Н.И. Жуков лично проинформировал Комитет, что 31 мая по данному делу началось расследование<sup>467</sup>. Также командир Селегинского пехотного полка полковник Чаплыгин рапортовал о случившемся в Курск. В своем докладе от 10 июня он констатировал, что виновные офицеры были наказаны<sup>468</sup>.

После окончания строительных работ Александринскую систему разделили на 4 дистанции, которые возглавили чиновники переименованного Комитета Александринского водного сообщения. I отделение (Новомлинский, Батуринский, Каменский и Путивльский шлюзы) возглавил Михельсон<sup>469</sup>, II отделение (Клепальский, Теткинский, Марковский и Гапоновский шлюзы) - Ногес<sup>470</sup>, III отделение (Кальтечевский, Баницкий, Угонский и Стародубский шлюзы) - Олейников<sup>471</sup>, IV отделение (Угонский, Лозовский и Мальцевский) - Самуйлов<sup>472</sup>.

Работа смотрителей за шлюзами являлась ответственным делом, поскольку данным чиновникам Комитета приходилось в течение года не только следить за состоянием и правильным функционированием шлюзов и плотин, но и предпринимать меры по защите строений от зимних льдов и весеннего половодья, следить за работой сторожей. На примере деятельности штабс-капитана Заикина и чиновника Реутова можно сделать вывод, что данная работа не всеми служащими проводилась добросовестно и, что более важно,

<sup>466</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 103. Л. 1

<sup>467</sup> Там же. Л. 7

<sup>468</sup> Там же. Л. 8

<sup>469</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 339. Л. 1

<sup>470</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 345. Л. 1

<sup>471</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 346. Л. 1

<sup>472</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 347. Л. 1

информация о реальном состоянии шлюзной системы, сознательно не доводилась в Комитет. Тем не менее, активное участие М.А. Пузанова во всех делах, связанных с проектом, позволили выявить все недочеты и вовремя их исправить.

По причине того, что сеймские шлюзы были деревянными, особую важность для судоходства приобретали бережная эксплуатация и своевременный ремонт сооружений. В обязанности директора технических работ инженер-майора Шнакенбурга вменялись надзор за состоянием шлюзов и бечевника, инспекция хода ремонтных работ и решение возникавших при судоходстве проблем. Сохранилось большое количество предписаний Шнакенбурга, значительная часть которых была посвящена проблеме весеннего половодья, смотрителям дистанций и другим работникам. Работа Шнакенбурга осложнялась и тем, что ему приходилось заставлять помещиков ремонтировать свои мельничные плотины, как это было в 1841 г. в случае с плотиной, располагавшейся рядом с Успенским шлюзом<sup>473</sup>.

С завершением строительства первых четырех шлюзов было необходимо привлечь внимание купцов и промышленников к новой транспортной артерии Курского края. О том, что заинтересованные лица должны быть проинформированы о возможности судоходства до Путивля, еще в 1835 году писал министр финансов Е.Ф. Канкрин. 7 января Курский губернатор М.Н. Муравьев информировал 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»<sup>474</sup>. Следует отметить, что губернатор был заинтересован в скорейшей реализации проекта М.А. Пузанова. Муравьев хотел показать Петербургу, насколько плодотворным оказалось его вмешательство в ход строительных работ.

---

<sup>473</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 309.

<sup>474</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 77. Л. 3

Вскоре в Комитете было составлено рекламное послание, которое разослали 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 оногo 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 беспошлинно 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 плавания 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 млн 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»<sup>475</sup>.

Из данного документа следует, что в Комитете рассчитывали на усиление торговых контактов между регионами, причем одновременно предпола-

<sup>475</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 77. Л. 6-7

галось увеличение ввоза и вывоза продукции. При этом основной частью товаров должно было стать сырье, из которого большую часть составляла бы сельскохозяйственная продукция и лесоматериал. Не случайно и замечание относительно того, что судна, приспособленные для хождения по Днепру и Десне, без проблем будут идти и по Сейму.

В 1836 году путивльский купец Беляев решил опробовать судоходство на западном участке реки Сейм и отправил барку в г. Кременчуг. Опасаясь непредвиденных проблем, в качестве груза купец выбрал относительно дешевые обода и известь. В итоге, нагруженное судно просело в воде на 18 вершков (80 сантиметров)<sup>476</sup>. Успешное прибытие барки в пункт назначения позволило купцу Беляеву в следующем году найти единомышленников: к 6 баркам Беляева 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 Ново-mlinского 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»<sup>477</sup>. В итоге груз был «уничтожен прибрежными жителями», разграбившими перевернувшуюся барку.

Сохранились сведения и о другом несчастном случае, произошедшем на реке Сейм. Из Полтавской губернии был вызван землемер Муранов, который плыл к месту своей работы в лодке вместе с чиновником Комитета Реутовым, сельским заседателем Курского земского суда Захаровым и одним крестьянином-гребцом. В результате плохих погодных условий лодка перевернулась, и землемеру пришлось спасать остальных пассажиров «от потопления»<sup>478</sup>.

---

<sup>476</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 312. Л. 19

<sup>477</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 163. Л. 1

<sup>478</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 322. Л. 10



Помимо несчастных случаев на судоходство оказывали негативное влияние погодные условия, в частности, засуха. В такие периоды уровень воды в реке понижался, следовательно, уменьшалась грузоподъемность судов. И все же Александринская водная система благополучно функционировала и в засушливое время, как это было на протяжении 1841 года. Пузанов писал в уже преобразованный Комитет Александринского водного сообщения следующее: «Не взирая на необыкновенную засуху и чрезвычайные жары, бывшие в течение всего лета, и унизившие горизонт воды до самой низкой степени, суда... имели плавание беспрепятственное, что ясно и несомненно обнаруживает удовлетворительность состояния фарватера и сооружений...»<sup>479</sup>. Так как поддержание шлюзных конструкций в хорошем состоянии даже в обычных погодных условиях было достаточно сложно, поскольку большое количество шлюзов находилось друг от друга на значительном расстоянии, деятельность дистанционных смотрителей по предотвращению проблем с судоходством в период засухи следует признать успешной.

С конца 1837 года, когда все 15 шлюзов были построены, в Комитет стали обращаться купцы с просьбой об оказании содействия. Курский купец 2-й гильдии Макар Пашутин 11 января 1838 года составил прошение, в котором объявил о желании заказать в Брянске барки и лесной стройматериал, а от Комитета просил «в проводе по Десне и Сейму до города Курска оказать... содействие и покровительство»<sup>480</sup>. Разумеется, члены Комитета были заинтересованы в активном использовании Александринской водной системы, поэтому курскому купцу была оказана помощь<sup>481</sup>.

С той же целью Комитет просил лоцманов, управлявших суднами, шедшими по Сейму, составлять отчеты о путешествии по новой судоходной реке. Так, 24 сентября 1841 г. курский крестьянин Федор Тиньков составил рапорт, в котором рассказывал о том, как он управлял двумя барками действительного статского советника Волжинского. Оба судна были нагружены

---

<sup>479</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 312. Л. 4

<sup>480</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 247. Л. 3

<sup>481</sup> Там же. Л. 1-2

дровами, занимавшими 16 кубических сажень, и в результате барки осадилась на 14 вершков (62 см)<sup>482</sup>. Ф. Тиньков также сообщил, что на всем протяжении пути от с. Кудинцево Льговского уезда (населенный пункт находился между Баницким и Угонским шлюзами) до Курского уезда не было встречено никаких трудностей.

Чтобы дополнительно привлечь внимание к сеймскому судоходству в Курских губернских ведомостях печатались статьи об успешном использовании Александринского водного сообщения<sup>483</sup>. Следует заметить, что упоминания о нем в печати с каждым годом встречались все реже.

Наиболее распространенными видами речного транспорта, шедшими через сеймские шлюзы, были барки и плоты. Первые являлись самым популярным видом речных судов в Российской империи, поскольку могли перевозить тяжелые грузы, сильно не просаживаясь в воде<sup>484</sup>. Вторые чаще использовались при перевозке лесного материала, зачастую шедшего на изготовление самого плота.

Наибольшую активность в использовании судоходных возможностей Сейма проявляла Глушковская суконная фабрика. Это связано с тем, что шерсть для валяния стали отвозить в Теткино, что оказалось дешево и выгодно, поскольку там обрабатывалось большое количество материала. На единственной принадлежащей суконной фабрике барке, которой попеременно управляли лоцманы Федор Киселев и Дмитрий Никитенко<sup>485</sup>, перевозился груз весом в 600 пудов (примерно 272 кг) в обычное время и в 300 пудов (примерно 136 кг) в засушливое, когда уровень воды в реке значительно понижался. В таблице №22 приведено количество перевозок Глушковской суконной фабрики по годам.

<sup>482</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 312. Л. 23

<sup>483</sup> *Танков А.А.* Указатель важнейших статей, помещенных в Курских губернских ведомостях с 1839 по 1900 год. С. 3.

<sup>484</sup> *Богославский П.А.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб: типография Морского министерства, 1859. С. 65.

<sup>485</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 283. Л. 87

Как видно из приведенных данных, барка в среднем за год перевозила груз около 20 раз. Из расчета, что уровень воды в реке в течение всего года менялся незначительно, в Теткино каждый раз на валяние доставлялось примерно до 2 тонн 720 кг шерсти. Известны и параметры этой барки: длина – 19 аршин и 8 вершков (13 метров 72 сантиметра), ширина – 6 аршин и 4 вершка (4 метра 40 сантиметров), осадка в воде – 12 вершков (почти 53 сантиметра)<sup>486</sup>.

Однако данные перевозки не всегда проходили без проблем: малейший перегруз судна приводил к нежелательным последствиям. Так, 3 августа 1840 года барка, нагруженная примерно 500 пудами сукна, дважды садилась на мель в районе 3-4 верст от Марковского шлюза, и из непростой ситуации удалось выбраться лишь при помощи бурлаков<sup>487</sup>. По всей вероятности, проблема была вызвана перегрузом барки. Также следует отметить и другую причину того, что судно село на мель: отмели, образовавшиеся от работы мельничной плотины, забрали часть сеймской воды, поэтому уровень воды в реке понизился.

Вплоть до 1842 года количество судов, проходивших по реке Сейм, в основном увеличивалось, однако в дальнейшем наблюдается падение активности, что отражено в диаграмме №23. Первоначальный рост объясняется ажиотажем, сложившимся вокруг новых инфраструктурных возможностей. На волне успеха шлюзной системы в 1840 году М.А. Пузанову даже был присвоен титул статского советника<sup>488</sup>. Однако со временем выяснилось, что использование Александринского водного сообщения оказалось для многих слишком дорогостоящим предприятием. Даже в благополучном 1841 году Пузанов писал в Комитет, что «некоторые лица изъявляют желание принять участие в судоплавании по сообщению, но... не могут того исполнить»<sup>489</sup>. Для поддержания активного использования судоходных возможностей Сей-

---

<sup>486</sup> Там же. Л. 57

<sup>487</sup> Там же

<sup>488</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 322. Л. 21

<sup>489</sup> Там же. Л. 19

ма автор проекта предлагал Комитету снабжать барками всех желающих перевозить по реке свои грузы и товары. Тем не менее, даже такие меры не смогли предотвратить упадок в будущем шлюзной системы.

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 в гистограмме №24, с 1840 года большая часть перевозок совершается исключительно в рамках Курской губернии, а количество барок, осуществлявших межрегиональные перевозки не превышает 10. Весной 1839 года М.А. Пузанов предпринял попытку доставить в Одессу товары, принадлежавшие курским дворянам и купцам, на барке Комитета<sup>490</sup>. Ввиду того, что после данной экспедиции плавание к днепровским городам практически прекратилось, экономическая целесообразность дальнего судоходства оказалась более чем сомнительной. 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.

С изменением характера использования Александринской системы водного сообщения претерпел ряд изменений и список перевозимых товаров, что отражено в гистограмме №25. Все годы существования судоходства по реке Сейм значительную часть перевозок занимали лесоматериалы за исключением 1836 года, когда купец Беляев снарядил барку, нагруженную разнообразным дешевым товаром. 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

---

<sup>490</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 247. Л. 9

отсутствовали. По всей видимости экономическая целесообразность торговли хлебом и крупой была недостаточной, чтобы осуществлять перевозку данного товара.

Для получения картины того, насколько востребованной была Александринская водная система, достаточно сравнить ее загруженность с другими существовавшими в Российской империи комплексами гидротехнических сооружений. Такие крупные системы, как Вышневолоцкая, Тихвинская и Мариинская, а также судоходная Волга имели большее значение для экономики страны, поэтому для объективного сравнения необходимо выделить комплексы локального масштаба: Огинский канал, Березинская водная система, судоходство по волынским рекам, Дону и Днестру. По данным Главного управления путей сообщения в 1837 г. из Огинского канала было отправлено 4637 судов и плотов, из Березинской водной системы – 8892, с волынских рек – 2542, с Дона – 747, с Днестра – 118<sup>491</sup>. Таким образом, данные комплексы значительно опережают Александринское водное сообщение по количеству проходившего речного транспорта даже в самый благоприятный для него 1842 г., а именно Огинский канал – в 83 раза, Березинская водная система – в 159 раз, волынские реки – в 45 раз, Дон – в 13 раз, Днестр – в 2 раза.

Значимым критерием сравнения водных систем является общая стоимость провозимых по ним грузам. По Александринскому водному сообщению в 1842 г. в общей сложности было провезено товаров на сумму 201550 руб., а на следующий год – около 200000 руб. Однако и по данному пункту сеймское судоходство уступает остальным значимым водным системам. В журнале Главного управления путей сообщения приводит следующие данные за 1837 г.: по Огинскому каналу было перевезено товаров на 16192683

---

<sup>491</sup> Извлечения из видов внутреннего судоходства в России в 1837 г. // Журнал Главного управления путей сообщения. Т. 1. СПб. 1839. С.89.

руб., по Березинской водной системе – 53953828 руб., по волынским рекам – 3843875 руб., по Дону – 15169352 руб., по Днестру – 237262 руб.<sup>492</sup>

На наше усмотрение, причинами менее активного использования Александринского водного сообщения являются отсутствие традиций судоходства в Курской губернии, располагавшейся вдалеке от побережья и крупных рек; нежелание многих купцов и дворян использовать новые возможности Сейма ради сбыта своих товаров в других регионах; соседство с губерниями, имевшими общую экономическую специализацию.

Были и существенные различия в характере транспортируемых товаров. Если по Александринскому водному сообщению доставляли в основном древесину и сукно, то в общегосударственных масштабах перевозили продукцию сельского хозяйства, медь, железо, сталь и хлопчатая бумага<sup>493</sup>. Такие различия обусловлены отсутствием потребности данных товаров в Курской губернии ввиду экономической специализации региона.

Самым знаковым событием за всю историю существования Александринской водной системы стало прибытие из Орловской губернии парохода «Людиново» известного предпринимателя Мальцова Ивана Акимовича. Местом строительства парохода было Людиново, по причине значительных финансовых сложностей хозяина проданное со всеми находящимися там заводами отставному секунд-майору Мальцову Петром Евдокимовичем Демидовым, дальним родственником бывшего Курского губернатора Петра Григорьевича Демидова.

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,

---

<sup>492</sup> Там же. С. 91.

<sup>493</sup> Там же. С. 107.

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 руб. 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 присовокупаю, 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»<sup>494</sup>.

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»<sup>495</sup>. 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 зара-

<sup>494</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 463. Л. 8

<sup>495</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 463. Л. 8

нее ворота нижние»<sup>496</sup>. Вместе с письмом Директор технических работ передал Коптеву 13 руб. на дорогу и 30 руб. сторожам шлюзов.

Из данного документа становится очевидным, что состояние шлюзов, в особенности Марковского, Теткинського, 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 дополнительно замечание, что рабочие, обслуживающие шлюзы, забывали смазывать маслом домкраты.

Пароход прибыл к Курской пристани вечером 8 мая 1846 г.<sup>497</sup>, 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.

В том же 1846 г. помимо парохода по Сейму прошло лишь 6 судов, а общая стоимость транспортируемого груза равнялась примерно 15 тыс. руб.<sup>498</sup> Это свидетельствует о том, что судоходство по Сейму так и не получило своего развития. Не помогло и решение об учреждении Компании Александринского судоходства<sup>499</sup>. Помещики Курской губернии не поставляли в другие регионы сельскохозяйственную продукцию, произведенную в своих имениях, поскольку ее реализация была затратным делом, не приносящим ощутимой финансовой пользы. По этой причине было решено отказаться от идеи продолжения судоходства непосредственно к Курску и дальше по Тускари, а само Александринское водное сообщение в 1846 г. было передано Главному управлению путей сообщения<sup>500</sup>. Поскольку сами шлюзы делались в основном из древесины, то довольно часто приходилось проводить ремонт-

<sup>496</sup> Там же

<sup>497</sup> Лагутич М.С. Плыл по Сейму пароход. Курск: «ЮМЭКС», 2010. URL: <http://old-kursk.ru/book/lagutich/parohod/lpar03.html> (Дата обращения: 10.07.2015).

<sup>498</sup> РГИА. Ф. 1290. Оп. 5. Д. 14. Л. Б.

<sup>499</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 3. Д. 17. Л. 1-3.

<sup>500</sup> Житков С.М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период 1798-1898. СПб: типография Министерства путей сообщения. 1900. С.108.



ные работы и заменять некоторые элементы конструкций на новые. Несмотря на советы А.А. Саблукова, землевладельцы не ремонтировали плотины, что серьезно отразилось на качестве судоходства между Гапоново и шлюзами в Черниговской губернии. За сокрытие проблем были наказаны рыльский исправник и директор судоходства<sup>501</sup>. Поддержание Александринского водяного сообщения в исправном состоянии стало бременем для курского дворянства. Однако шлюзная система смогла просуществовать до конца 1850-ых гг. Этому способствовали две основные причины: реализованный проект М.А. Пузанова носил имя императрицы, и ликвидация шлюзной системы могла быть не одобрена свыше, а также Александринское водяное сообщение было государственным объектом и находилось под покровительством центральной власти. В том же году, когда закончились строительные работы по реке Сейм, была построена знаменитая первая железная дорога страны, соединившая Петербург и Царское Село. И если в 30-ые гг. XIX в. первые железнодорожные проекты отвергались Главным управлением путей сообщения по причине их недостаточной продуманности, то уже с 40-ых гг. государство с большим интересом относится к практическим попыткам строительства в Российской империи железных дорог<sup>502</sup>. Фактически это означало, что в Российской империи началось становление нового вида транспорта, способного эффективно доставлять различные грузы на большие расстояния.

В годы Крымской войны Курским губернатором был назначен В.Н. Зарин, известный в период его пребывания на посту главы Иркутской губернии своей прижимистостью<sup>503</sup>. В 1853-1854 годах Зарин был тяжело болен и старался не вступать в конфликт с курским дворянством, поэтому дал им согласие на составление обращения к министру финансов, в котором объяснялась необходимость использования для нужд армии денег из сборов на поддержа-

<sup>501</sup> Чалых И.Н. Рыльск. История с древнейших времен до конца XX века. Издание 2-е, дополненное и переработанное. Курск: ОАО «ИПП «Курск»». 2006. С. 215.

<sup>502</sup> Халин А.А. Развитие системы путей сообщения Нижегородского Поволжья и ее роль в социально-экономическом развитии региона: 1830-е-1900 г. XIX в. Москва. 2006. С. 405-421.

<sup>503</sup> Степанов В.Б. Наместники и губернаторы Курского края. 1779-1917 гг. Исторические очерки. Курск: МУП «Курская городская типография», 2005. URL: <http://old-kursk.ru/book/stepanov/namest24.html> (Дата обращения: 22.01.2015)

ние судоходного состояния Сейма. Однако данное предложение в Петербурге отклонили.

В 50-ые годы XIX в. река Сейм сильно обмелела, что негативно отразилось на ее судоходных возможностях. Александринское водяное сообщение стали использовать все реже, что стало еще одним веским доводом для сторонников ее упразднения<sup>504</sup>. В годы же правления Курской губернией Н. П. Бибикова влияние помещиков на жизнь региона усилилось, а взяточничество вышло на новый уровень. Следующий губернатор В.И. Ден писал о предшественнике следующее: «[Бибиков] администратор старого покроя, был человек смирный, малограмотный, усердно старавшийся об одном, чтобы всюду царствовала "тишь да гладь и Божья благодать", а другими словами, чтобы все было шито да крыто»<sup>505</sup>. Естественно, что нарастающие проблемы, связанные с функционированием водного сообщения, мало интересовали губернатора. В итоге осенью 1857 года Бибиков поддался на уговоры дворян, и все шлюзные строения, находившиеся к тому времени в упадке, были разобраны, а весь собранный материал удалось продать за 2246 руб. Данная сумма составляет лишь 0,33% от общей стоимости проекта в 677347 руб.<sup>506</sup> без затрат на ремонт шлюзов в последующие с момента окончания строительства годы.

Неудача, постигшая Александринское водное сообщение, имеет несколько ключевых причин. Во-первых, сам проект был ориентирован на дворянские имения, производившие продукцию сельского хозяйства. Предусматривалось, что данные товары, чья себестоимость была ниже, чем в губерниях днепровского бассейна, позволят землевладельцам и купцам получать большую прибыль за счет расширения рынка сбыта. Однако практика показала, что соотношение затраченных усилий и потенциальной выгоды

<sup>504</sup> Степанов В.Б. Курские исторические миниатюры. URL: <http://old-kursk.ru/book/minihistory/ist19.html> (Дата обращения: 23.11.2015).

<sup>505</sup> Степанов В.Б. Наместники и губернаторы Курского края. 1779-1917 гг. Исторические очерки. Курск: МУП «Курская городская типография», 2005. URL: <http://old-kursk.ru/book/stepanov/namest26.html> (Дата обращения: 22.01.2015)

<sup>506</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 88. Л. 4-5

было низким, при этом существовали определенные риски, связанные с доставкой товара. Во-вторых, в Курской губернии, являвшейся внутренним регионом Российской империи, отсутствовали судоходные традиции. Получение необходимого опыта сплава барок и плотов требовало времени, при этом опасения, подкрепленные событиями 1836 года, когда затонуло судно княгини Барятинской, только мешали приобщению помещиков и купцов к Александринскому водному сообщению. В-третьих, проектируя шлюзную систему, М.А. Пузанов предполагал, что новые возможности реки Сейм будут использоваться не только в частных целях, но и государственных, однако на практике этого не произошло. В-четвертых, шлюзы и сопутствующие сооружения строились преимущественно из древесины, что приводило к частому ремонту конструкций, особенно после весеннего половодья. Как показала практика, проблемы возникали и с металлическими механизмами, эксплуатация которых проходила без соблюдения мер по поддержанию их в рабочем состоянии. В условиях свободного использования возможностями Александринского водного сообщения вся тяжесть финансирования ремонтных работ лежала на курском дворянстве, постепенно тяготившемся проблемами сеймского судоходства. В-пятых, проект, возможно, мог стать успешным при условии установки Рышковского и Курского шлюзов, позволивших суднам доходить не только до губернской столицы, но и Коренской ярмарки. В таком случае упрощенная и более дешевая доставка товаров на одну из крупнейших ярмарок страны стала бы той существенной причиной, которая повлияла бы на рост активной эксплуатации Александринского водного сообщения. В-шестых, государственная власть не оказывала какой-либо значимой поддержки сеймскому судоходству после реализации проекта. Мало того, в Главном управлении путей сообщения были недовольны фактом того, что их вариант шлюзной системы в свое время был отвергнут, поэтому данный орган государственного управления индифферентно относился к проблемам Александринского водного сообщения. В-седьмых, участие М.А. Пузанова в руководстве сеймским судоходством постепенно уменьшалось: автор проек-

та отдал слишком много сил и здоровья еще на стадии реализации, а с течением времени его и вовсе отдалили от Александринского водного сообщения. Наконец, в-восьмых, в середине XIX в. в Российской империи начинается период развития нового вида транспортной системы - железных дорог, не зависящих напрямую от географических особенностей регионов.

Все перечисленные выше причины стали факторами, приведшими к закрытию Александринской водной системы спустя 20 лет с начала ее функционирования.

Таким образом, организованное Комитетом судоходство по реке Сейм все же не оправдало ожидания. Предположение о том, что Курская губерния увеличит вывоз своих товаров, на практике оказалось ошибочным. Сельскохозяйственная продукция, вопреки прогнозам М.А. Пузанова и Комитета для приведения реки Сейм в судоходное состояние, занимала ничтожную долю в перевозках.

Вместе с тем, увеличился ввоз леса из Черниговской губернии, что расширило 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.

В целом, 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. Александринская водная система, несмотря на своевременную реализацию проекта, значительные финансовые вложения, энтузиазм автора проекта оказалась невостребованной и значительно уступала другим водным системам страны в судообороте.

Следует признать проект приведения реки Сейм в судоходное состояние в некоторой степени авантюрным и непродуманным с точки зрения рен-

табельности и необходимости региону. В результате шлюзная система была ликвидирована спустя 20 лет с момента окончания строительных работ.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

К 30-ым гг. XIX в. в Российской империи речное судоходство получило новый толчок к своему развитию. Реализация нескольких инженерных проектов, связанных со снабжением Санкт-Петербурга, дала солидный опыт строительства шлюзов и каналов. При этом ни одна из водных систем так и не смогла в полной мере обеспечить товарами столицу государства, а значит, до конца не выполнила свою задачу. В XVIII-XIX вв. появилось несколько опытных инженеров, способных создавать глобальные проекты. Однако локализация строительства водных систем в северо-западной части страны приводила к недостаточному развитию речного сообщения в других регионах. Использование крупных рек Сибири и Дальнего Востока в качестве транспортных артерий положительно сказывалось на развитии торговли и промышленности. Появление пароходов способствовало качественному улучшению речного судоходства.

Курская губерния в первой половине XIX в. имела свою товарную специализацию, связанную с сельским хозяйством. Товары данной категории поставлялись на рынок даже в ущерб самим крестьянам, что обеспечивало высокий уровень предложения, а, значит, и низкую стоимость хлеба. Крепостные повинности и налоговые сборы заставляли крестьян участвовать в рыночных отношениях, однако это не могло пошатнуть позиции крупных землевладельцев, продававших большие объемы хлеба. Зерновая направленность сельского хозяйства мешала развитию огородничества.

Промышленность Курской губернии также опиралась на продукцию сельского хозяйства. Важнейшую роль в росте промышленности играло курское дворянство. Некоторые предприятия, фактически выполняя государственный заказ, приносили своим владельцам значительную прибыль. Крупнейшим промышленным предприятием региона оставалась Глушковская суконная фабрика. На высоком уровне находилась ярмарочная и городская торговля. В условиях слабо развитой инфраструктуры современники не могли

точно определить экономический потенциал Курской губернии, однако на основании приведенных данных пришли к выводу о целесообразности инфраструктурного крупного проекта, дававшего толчок к развитию региона.

Основными проблемами, мешавшими естественному судоходству по реке Сейм, были многочисленные мельничные плотины и значительные различия в уровне воды в реке. Проект М.А. Пузанова изначально предусматривал строительство 17 шлюзов, при каждом из которых необходимо было построить обводной канал. 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. руб., что обеспечило необходимую финансовую помощь на начальной стадии строительства шлюзов. Высокую оценку проекту дали некоторые известные в государстве деятели, среди которых были председатель Вольного экономического общества Н.С. Мордвинов, астроном Ф.А. Семенов и другие.

Серьезное влияние на темпы строительных работ оказывала политика Курских губернаторов. Так, в годы правления С.Ф. Паскевича проект переживал серьезный кризис, при следующем губернаторе, М.Н. Муравьеве, строительство получило значительную поддержку. Следует признать немаловажную роль провинциального дворянства и купечества в реализации проекта по обустройству Сейма в судоходное состояние. Помещики регулярно оказывали финансовую поддержку строительных работ, а некоторые из дворян принимали в них непосредственное участие. Однако оказанной помощи для ведения строительных работ по созданию шлюзов все же не хватало, поэтому землевладельцев просили сооружать строения на собственные

средства. Со временем некоторые из дворян стали тяготиться финансовыми проблемами, возникшими при строительных работах. Также сооружение шлюзов мешало работе мельниц, поэтому некоторые землевладельцы изменили свое отношение к проекту на негативное, что приводило, в том числе к судебным разбирательствам. Купечество также было заинтересовано в преобразовании реки Сейм в судоходное состояние, так как это позволило бы вести более эффективную торговлю. Появление курских купцов с дешевыми товарами на киевском рынке давало им возможность значительно увеличить доходы. Вместе с тем доля финансовых вложений купечества в проект М.А. Пузанова была не столь значительной, как дворян. Некоторые из купцов становились подрядчиками и непосредственно участвовали в строительстве шлюзов. Однако это нередко приводило к финансовым махинациям и нежеланию купцов оплатить труд собственных работников.

Строительство первых четырех шлюзов по реке Сейм стало важнейшим шагом в реализации проекта М.А. Пузанова, был получен важный опыт установки сооружений. Во время работ возник ряд проблем, связанных с недостатком строительного материала и рабочих рук. Причинами первых неудач являлись неопытность руководства проекта и строителей; безынициативность чиновников и инженеров на местах установки шлюзов; неверие некоторых курских дворян в успешную реализацию проекта; противодействие со стороны Курского губернатора Паскевича; бюрократические проблемы, возникшие в период строительства на территории соседней Черниговской губернии. Особое значение в изменении мнения членов Комитета и помещиков сыграло освидетельствование шлюзов князем Мещерским, которое носило частично популистский характер. По всей видимости, Мещерский был ангажированным лицом, поэтому его отчет имел необоснованно много лестных эпитетов в адрес проекта и явных замалчиваний существовавших проблем. Несмотря на шаблонность и идентичность планов строений, темп работ по установке шлюзов был неравномерным ввиду инфраструктурных особенно-



стей, а также разных возможностей местного населения в оказании помощи проекту.

Второй этап строительства характеризовался успешным завершением пяти шлюзов из шести запланированных на 1836 год. При этом за время строительства Комитету по приведению реки Сейм в судоходное состояние пришлось решать ряд серьезных проблем: недобросовестное отношение к своим обязательствам со стороны подрядчиков, недостаточная квалификация землекопов и чернорабочих, невозможность продолжения строительства из-за проливных дождей, вымывание грунта, разрушение береговой линии и т.д. Вместе с тем из опыта работ 1834-1835 гг. были сделаны соответствующие выводы, которые положительно сказались на таких важных нюансах, как заготовка строительных материалов, поэтапное и постепенное строительство отдельных частей шлюза, более качественное проектирование и планирование строительства. Активная деятельность М.А. Пузанова на местах работ, совещание по ключевым вопросам с петербургским инженером А.А. Саблуковым, продуктивная позиция Курского губернатора М.Н. Муравьева также оказали важнейшее влияние на ход строительства. Все запланированные работы, за исключением установки Марковского шлюза, отложенного до объявления решения Сената по делу помещика Анненкова, были завершены в течение одного года, что является главным показателем качественного улучшения самих строительных работ. Успехи 1836 года вселили уверенность не только в М.А. Пузанова, но и в помещиков и членов Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние. Отпали последние сомнения в успешном завершении проекта, и вопрос о начале полноценного судоходства по главной реке Курской губернии стал вопросом времени.

Осенью 1837 года завершилось строительство всех шлюзов по Сейму, что сделало реку судоходной практически на всем ее протяжении. Крайняя восточная точка реки, доступная для судоходства, стала местом разгрузки судов, далее товары везли в Курск по суше, что составляло около 7 верст. Комитет по приведению реки Сейм в судоходное состояние справился с по-

ставленными задачами и обеспечил комфортное движение речного транспорта от Новых Млинов в Черниговской губернии до района села Рышково недалеко от Курска. Несмотря на судебные издержки, был построен Марковский шлюз, ликвидированы отмели, скорректирована и укреплена береговая линия Сейма, почти на всем протяжении реки сделан бечевник. Трехлетний опыт работ, заранее заготовленный строительный материал, наем проверенных рабочих, правильное планирование мест для строительства шлюзов помогли успешно завершить работы 1837 года. Курская губерния получила судоходный путь, соединивший регион с Черным морем.

Ключевую роль в успешной реализации проекта сыграл его автор – Михаил Александрович Пузанов. Благодаря его организаторским способностям, терпению, трудолюбию, находчивости и преданности общему делу Сейм стал судоходной рекой. Существенную помощь М.А. Пузанову оказали чиновники Комитета, такие как инженеры Петров и А.А. Саблуков, ценные советы и корректировки которых помогли избежать серьезных технических трудностей при строительстве шлюзов и их эксплуатации.

Попытка получить необходимые денежные средства за счет добровольных взносов курских помещиков оказалась неудачной, поскольку отношение землевладельцев к проекту обычно варьировалось от безразличного до негативного. Опасения помещиков были связаны с функционированием их речных мельниц, поэтому и финансировать проект они в большинстве своем не желали. Так как размер денежных вливаний в проект оказался внушительным, Комитету пришлось просить через Курских губернаторов Казенную палату о финансовой помощи, которая составила 140000 руб. Вторым и крупнейшим источником получения денежных средств стал заем в размере 545000 руб., взятый у Министерства финансов. Третьей стороной, выделившей Комитету так необходимые средства, стало черниговское дворянство, жертвовавшее ежегодно по 30000 руб. из земских сборов. Таким образом, черниговское дворянство хотя и совершало выплаты фактически в принудительном порядке, но оказало ощутимо большую помощь строительству, чем

курсское. Без данных источников финансовой помощи Комитет не смог бы успешно реализовать проект М.А. Пузанова. Курская же губерния в связи с крупным займом у Министерства финансов должна была выплачивать проценты по займу.

Все расходы Комитета следует разделить на основные и второстепенные. На каждый шлюз Комитет выделял 30007 руб. 50 коп., причем большая часть этих средств уходила на оплату труда рабочих, а не на строительные материалы. Помимо финансирования строительства шлюзов и каналов существовали и другие статьи расходов, приводившие к незапланированным и довольно существенным затратам Комитета.

Работа смотрителей за шлюзами являлась ответственным делом, поскольку данным чиновникам Комитета приходилось в течение года не только следить за состоянием и правильным функционированием шлюзов и плотин, но и предпринимать меры по защите строений от зимних льдов и весеннего половодья. На примере деятельности штабс-капитана Заикина и чиновника Реутова можно сделать вывод, что данная работа проводилась недостаточно добросовестно и, что более важно, часть информации об ущербе, нанесенном объектам системы шлюзов, сознательно не передавалась в Комитет. Тем не менее, активное участие М.А. Пузанова во всех делах, связанных с его проектом, позволило выявить все недочеты и вовремя их устранить.

Организованное Комитетом судоходство по реке Сейм все же не оправдало ожидания. Предположение о том, что Курская губерния увеличит вывоз своих товаров, на практике оказалось ошибочным. Сельскохозяйственная продукция, вопреки прогнозам М.А. Пузанова и Комитета для приведения реки Сейм в судоходное состояние, занимала ничтожную долю в перевозках. Вместе с тем увеличился ввоз 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. В целом, причинами общей неудачи проекта стали неопытность шлюзных смотрителей, неспособность по финансовым причинам значительного числа дворян и купцов осуществить товарные перевозки, низкая заинтересованность курскими товарами в днепровских регионах страны. Александринская водная система, несмотря на своевременную реализацию проекта, значительные финансовые вложения, энтузиазм автора проекта оказалась невостребованной и значительно уступала другим водным системам страны в судообороте. Следует признать проект приведения реки Сейм в судоходное состояние в некоторой степени авантюрным и непродуманным с точки зрения рентабельности и необходимости региону. В результате шлюзная система была ликвидирована спустя 20 лет с момента окончания строительных работ.

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 века.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

### 1. Источники

#### 1.1 Неопубликованные источники

##### 1.1.1 Российский государственный исторический архив

Ф. 159. Экспедиция водяных коммуникаций управления водяных и сухопутных сообщений. Оп. 1.

Ф. 1152. Департамент государственной экономии государственного совета. Оп. 1.

Ф. 1263. Комитет министров (1802-1906). Оп. 1.

Ф. 1290. Центральный статистический комитет МВД. Оп. 5.

Ф. 1374. Канцелярия Генерал-прокурора Сената. Оп. 1.

##### 1.1.2 Российский государственный архив древних актов

Ф. 16. Разряд XVI. Внутреннее управление – (коллекция) Государственного архива Российской империи. Оп. 1.

Ф. 1317. Материалы Генерального и Специального межеваний по Курской губернии. Оп. 1.

##### 1.1.3 Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга

Ф. 14. Императорский Петроградский университет (1819-1918). Оп. 3.

##### 1.1.4 Государственный архив Курской области

Ф. 168. Комитет для приведения реки Сейм в судоходное состояние. Оп. 1.

Ф. 200. Комиссия по делам Графа Потемкина. Оп. 1.

Ф. 448. Рыльский уездный предводитель дворянства. Оп. 1.

Ф. 567. Дела о действиях учреждений и отдельных лиц Курской губернии, рассмотренные Сенатом. Оп. 1.

Ф. 1407. Семенов Ф.А.Оп. 1.

## 1.2 Опубликованные источники

1.2.1. *Андросов В.П.* Хозяйственная статистика России/ В.П. Андросов. М.: типография С. Селивановского, 1827. 283 с.

1.2.2. *Бахтурин А.Н.* Краткое описание внутреннего Российской империи водоходства, между Балтийским, Черным, Белым и Каспийским морями, служащее изъяснением при Департаменте водяных коммуникаций гидрографические карты / А.Н. Бахтурин. СПб.: Типография Шнора, 1802. 111 с.

1.2.3. *Богославский П.А.* О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном / П.А. Богославский. СПб.: типография Морского министерства, 1859. 188 с.

1.2.4. *Бучацкий Л.Х.* Тихвинская система. Технические и экономические данные и материалы для проекта улучшения водного пути / Л.Х. Бучацкий. СПб.: типография Ю.Н. Эрлих, 1893. 165 с.

1.2.5. Военная энциклопедия [в 18 т.]. Под ред. В.Ф. Новицкого. СПб.: Товарищество И. Сытина, 1911. Т. 4. 319-640 с.

1.2.6. Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т 13. Ч. 3. СПб.: типография Департамента Генерального Штаба, 1850. 321 с.

1.2.7. *Горлов И.* Обозрение экономической статистики России / И. Горлов. СПб.: Типография Императорской Академии наук, 1849. 341 с.

1.2.8. *Петров А.* Памятная книжка российской промышленности на 1843 г. / А. Петров. М.: типография Августа Семена, 1843. 391 с.

1.2.9. Полное собрание законов Российской империи. Собр.1. Т. 39. 1830. 402 с.

1.2.10. *Свиньин П.* Воспоминания о тайном советнике Николае Никитиче Демидове / П. Свиньин. СПб.: типография Карла Крайя, 1829. 33 с.

1.2.11. *Семенов Ф.А.* Автобиография / Ф.А. Семенов. Петроград, 1920. 72 с.

1.2.12. Справочная книжка Вытегорского округа путей сообщения Система Герцога Александра Виртембергского и северные реки. Вытегра: тип. К. Самойлова, 1916. 531 с.

1.2.13. *Штукенберг И.Ф.* Статистические труды. Т. I. Статистическое описание Курской губернии / И.Ф. Штукенберг. СПб.: Типография И.И. Глазунова и комп., 1858. 458 с.

## **2. Исследования**

### **2.1. Монографии и статьи**

2.1.1 *Антимонов Н.А.* Курский астроном и метеоролог Федор Алексеевич Семенов / Н.А. Антимонов. Курск: издательство «Курская правда», 1946. 32 с.

2.1.2 *Без-Корнилович М.О.* Исторические сведения о примечательнейших местах в Белоруссии с присовокуплением и других сведений к ней же относящихся / М.О. Без-Корнилович СПб.: типография III отделения, 1855. 355 с.

2.1.3 *Беляков А.А.* Водяная сеть России: Экономико-исторические этюды / А.А. Беляков. М., СПб.: Нестор-История, 2014. 167 с.

2.1.4 *Бендин Ю.А.* Образ Виленского генерал-губернатора М.Н. Муравьева в современной белорусской историографии / Ю.А. Бендин // Белорусская думка: общественно-политический и научно-популярный журнал Администрации Президента Республики Беларусь. Минск, 2005, июнь. 42-46 с.

2.1.5 *Беспалов Н.Г.* Елисеева И.И. Железные дороги России в XX в. в зеркале статистики / Н.Г. Беспалов. СПб.: Нестор-История, 2008. 226 с.

2.1.6 *Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А.* Энциклопедический словарь. Т. XXXIII. Термические ощущения – Томбази / Ф.А. Брокгауз. И.А. Ефрон. СПб.: Типография Акц. Общ. «Издательское дело», 1901. 498 с.

- 2.1.7 *Волошинов Л.М.* Из истории Курского края / Л.М. Волошинов. Воронеж: Центрально-черноземное книжное издательство, 1965. 407 с.
- 2.1.8 *Волынец А.* Дорожная карта длиной в тысячелетие. URL: [http://rusplt.ru/society/istoria\\_dorog.html](http://rusplt.ru/society/istoria_dorog.html) (Дата обращения: 10.01.2016).
- 2.1.9 *Воронина М.М.* История развития прикладной механики в России в XIX в.: применительно к проблемам транспорта / М.М. Воронина. СПб., 1999. 291 с.
- 2.1.10 Генерал-фельдмаршал И.Ф. Паскевич. URL: <http://www.ruscadet.ru/names/cadets/military/patskev.htm> (Дата обращения: 28.01.2016)
- 2.1.11 *Горелов В.А.* Речные каналы в России: К истории русским каналов в XVIII в. / В.А. Горелов. Л., М.: Речиздат, 1953. 176 с.
- 2.1.12 *Добротворский Н.А.* Кустарные промыслы губернии. Выпуск II / Н.А. Добротворский. Курск: Курск. губ. земск. стат. бюро, 1886. 255 с.
- 2.1.13 *Дубянский А.Н.* Предпосылки денежной реформы Е.Ф. Канкринна//Проблемы современной экономики. 2006, №2. URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=1947> (Дата обращения: 09.11.2015).
- 2.1.14 *Енуков В.В.* Славяне до Рюриковичей: Монография / В.В. Енуков. Курск: изд. ООО «Учитель», 2005. 352 с.
- 2.1.15 *Ефременко С.* Историко-поэтическое описание рек Курского края / С. Ефременко. Курск, 1929. 12 с.
- 2.1.16 *Житков С.М.* Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период 1798-1898 / С.М. Житков. СПб.: типография Министерства путей сообщения, 1900. 264 с.
- 2.1.17 *Загоскин Н.П.* Русские водные пути и судовое дело в допетровской России / Н.П. Загоскин. Казань: Лито-типография, 1910. 464 с.
- 2.1.18 *Иванов С.В.* Курский край. Сборник по природе, истории, культуре и экономике Курской губернии. Выпуск 1-й / С.В. Иванов. Курск: книгоиздательство Курск. Губ. РКП, 1925. 125 с.



2.1.19 *Ипполитова Г.А.* Итальянская глава о Демидовых: Николай Никитич и его сыновья / Г.А. Ипполитова. СПб.: изд-во Президентской библиотеки им. Б.Н. Ельцина, 2013. 109 с.

2.1.20 Історія міст і сіл Української РСР. Сумська область [История городов и сел Украинской ССР]. Киев: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1967. 695 с.

2.1.21 Історія міст і сіл Української РСР. Чернігівська область [История городов и сел Украинской ССР]. Киев: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1972. 697 с.

2.1.22 *Кашина Л.И.* История Мариинской водной системы: аннотированный указатель документов ГУ «Государственный архив Вологодской области» (досоветский период) / Л.И. Кашина. Вологда: ВГПУ, 2011. 136 с.

2.1.23 *Киштымов А.Л.* Гродно и неманский водный путь. Конец XVIII – начало XX вв. Гарадзенскі палімпсест. Гродно-Белосток, 2008. URL: <http://harodnia.com/be/uczora/rasijskaja-impieruja/364-grodno-i-nemanskij-put> (Дата обращения: 01.05.2015)

2.1.24 *Климов В.Г.* Россия XIX века: актуальные аспекты развития экономической мысли и народнохозяйственной политики / В.Г. Климов // Мировое и национальное хозяйство. М., 2009 - №2. URL: <http://www.mgimo.ru/files/121668/121668.pdf> (дата обращения: 23.02.2015).

2.1.25 *Климовский С.Д.* Кабестанные пароходы на реках России// Судостроение, №3. 2014. С. 82-90.

2.1.26 *Ковалинский В.* Три рождения Десятиной церкви. URL: [http://www.weekend.com.ua/gorod/tri-rozhdenija-desjatinnoj-tserkvi\\_arhiv\\_art.htm](http://www.weekend.com.ua/gorod/tri-rozhdenija-desjatinnoj-tserkvi_arhiv_art.htm) (Дата обращения: 03.02.2015)

2.1.27 *Кравцова Е.С.* Торговля Курской губернии в первой половине XIX в. (по описанию Е.В. Пассека) / Е.С. Кравцова // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI – XIX вв. Т.2. Коломна, 2015. С. 29-35.

2.1.28 *Кудрявцев Н.* Геологический очерк Орловской, Курской и Черниговской губерний / Н. Кудрявцев СПб.: Типография Императорской Академии наук, 1892. 882 с.

2.1.29 *Купчинский И.* Курск и куряне. Из истории о Курске / И. Купчинский. М.: Типография П.К. Прянишникова, 1906. 48 с.

2.1.30 *Лагутич М.* Львовские истории / М. Лагутич. Львов: Курская городская типография, 2001. 289 с.

2.1.31 *Лагутич М.* Плыл по Сейму пароход / М. Лагутич. Курск: ЮМ-ЭКС, 2010. URL: <http://old-kursk.ru/book/lagutich/parohod/index.html> (Дата обращения: 10.07.2015).

2.1.32 *Латин Д.* Печальная история одного грандиозного проекта. URL: [http://www.krasrab.com/archive/2003/09/05/15/view\\_article](http://www.krasrab.com/archive/2003/09/05/15/view_article) (Дата обращения: 11.01.2016)

2.1.33 *Левашев В.Н.* Исторический и географический путеводитель по Курской губернии от Орловской границы до Харькова на 241,5 верст / В.Н. Левашев. СПб.: Российская национальная библиотека, 2010. 192 с.

2.1.34 *Леонтьев А.Е.* Волжско-Балтийский торговый путь в IX в. / А.Е. Леонтьев // КСИА. Вып. 183. 1986. С. 3-9.

2.1.35 *Литвинова О.Г.* История инженерных изысканий на водных путях Сибири (конец XVIII – XIX в.) / О.Г. Литвинова // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2015. №3(53): в 3-х ч. Ч. III. С. 111-116.

2.1.36 *Ляшенко В.* Киевские клады и магия кладоискательства. URL: <http://www.interesniy.kiev.ua/articles/kiievskie-kladyi-i-magiya-kladoiskatel/> (Дата обращения: 15.03.2015)

2.1.37 *Медведская Л.А., Френкель И.Ш., Райский Ю.А.* Ученые записки. Т. 47. (Вопросы истории и краеведения) Ч. 2/ Л.А. Медведская. Курск, 1968. 265 с.

2.1.38 *Михайлов А.В.*, Левачев С.Н. Водные пути и порты / А.В. Михайлов. М.: Высш. Школа, 1982. 224 с.

2.1.39 *Мясников А.* Заметки о Нерчинских заводах / А. Мясников //Сибирские огни. 2006. №11. URL: <http://magazines.russ.ru/sib/2006/11/mia9.html> (Дата обращения 08.12.2015)

2.1.40 *Назаревский В.В.* Русская история. Т. 2. 1676-1725 / В.В. Назаревский. М.: Университетская типография, 1905. 128 с.

2.1.41 *Никитина Н.А.* Мариинская водная система – Волго-Балтийский канал / Н.А. Никитина. Вытегра: Вологжанин, 2004. 11 с.

2.1.42 *Николаев А.С., Житков С.М.* Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России / А.С. Николаев, С.М. Житков. СПб., 1900. 372 с.

2.1.43 *Новикова И.* Курские слободы. URL: <http://www.old-kursk.ru/strit/ni130703.html> (Дата обращения: 23.03.2016)

2.1.44 О визите Николая I в Великобританию. URL: [http://archive.mid.ru//bdomp/dip\\_vest.nsf/99b2ddc4f717c733c32567370042ee43/f1ceb8734556aedac3256d86003834ca!OpenDocument](http://archive.mid.ru//bdomp/dip_vest.nsf/99b2ddc4f717c733c32567370042ee43/f1ceb8734556aedac3256d86003834ca!OpenDocument) (Дата обращения: 27.10.2015)

2.1.45 *Огарков В.В.* Демидовы. Их жизнь и деятельность / В.В. Огарков. СПб.: Типография газ. «Новости», 1891. 95 с.

2.1.46 *Озеров Ю.В.* Курское купечество в середине XIX века / Ю.В. Озеров. Курск: Маэстро-Принт, 2001. 80 с.

2.1.47 *Озеров Ю.В.* Материалы к жизнеописанию некоторых представителей курского купечества середины XIX века. URL: <http://old-kursk.ru/book/kupec/kup009.html> (Дата обращения: 06.06.2015)

2.1.48 *Павловский И.* География Российской империи / И. Павловский. Дерпт: Типография Шюнманна, 1843. 252 с.

2.1.49 *Пассек. Е.В.* Взгляд на степень развития промышленности в России и статистическое обозрение промышленности в Курской губернии. Ч. II / Е.В. Пассек. СПб., 1837. 706 с.

2.1.50 *Петров П.Н.* История родов русского дворянства: в 2 кн. Т.1 / П.Н. Петров. СПб.: Книгоиздательство Герман Гоппе, 1886. 415 с.

2.1.51 *Плаксин И.М.* Курская Коренная ярмарка: от местного торгового уровня к международному уровню и обратно / И.М. Плаксин // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI – XIX вв. Т.2. Коломна, 2015. С. 21-29.

2.1.52 *Плечко Л.А.* Старинные водные пути / Л.А. Плечко. М.: Физкультура и спорт, 1985. 104 с.

2.1.53 *Познер М.В.* Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства / М.В. Познер. СПб.: Типография В. Киршбаума, 1895. 403 с.

2.1.54 *Полевой Н.А.* История Петра Великого. Ч. IV / Н.А. Полевой. СПб.: Типография К. Жернакова, 1843. 344 с.

2.1.55 *Просецкий В.А.* Рыльск / В.А. Просецкий. Воронеж: Центр-Черноземное кн. изд-во, 1977. 176 с. URL: <http://old-kursk.ru/book/rylsk/rylsk004.html> (Дата обращения: 11.07.2015).

2.1.56 Русские самородки в жизнеописаниях и изображениях. Выпуск II. СПб.: издание училищного совета при Святейшем Синоде, 1910. 60 с.

2.1.57 Русский биографический словарь. СПб., 1904. Т. Сабанеев-Смыслов. 675 с.

2.1.58 *Рянский Л.М., Рянский Р.Л., Терещенко А.А.* Курский край в XIX веке. Т. VIII / Л.М. Рянский, Р.Л. Рянский, А.А. Терещенко. Курск: изд. ООО «Учитель», 2003. 236 с. URL: [http://old-kursk.ru/book/kursk\\_VIII/index.html](http://old-kursk.ru/book/kursk_VIII/index.html) (Дата обращения: 11.07.2015).

2.1.59 *Сапунов В.Б.* Тихвинская водная система – история, современное состояние и перспективы частичной реставрации / В.Б. Сапунов // Ученые записки Российского государственного гидрометеорологического университета. СПб., 2007. №4. 83-124 с.

2.1.60 *Семенов В.П.* Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Т. 2 / В.П. Семенов. СПб.: Издание А.Ф. Девриена, 1902. 717 с.

2.1.61 *Сингаевский В.Н.* Правители России. От Рюрика до наших дней / В.Н. Сингаевский. М.: Астрель; СПб: Полигон, 2010. 224 с.

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

2.1.63 *Степанов В.Б.* Курские исторические миниатюры. URL: <http://old-kursk.ru/book/minihistory/ist19.html> (Дата обращения: 23.11.2015).

2.1.64 *Стрелков А.Т.* Глушковская суконная фабрика: три века истории. Сборник документов и материалов / А.Т. Стрелков. Курск, 2003. 144 с.

2.1.65 *Танков А.А.* Указатель важнейших статей, помещенных в Курских губернских ведомостях с 1839 по 1900 год / А.А. Танков / Труды Курской губернской ученой комиссии. Т. II. Курск, 1915.

2.1.66 Толковый словарь русского языка: Современное издание / В.И. Даль. М.: ООО «Издательство АСТ», 2004. 983 с.

2.1.67 Труды Курской губернской учетной архивной комиссии. Курск, 1915.

2.1.68 *Федотова Н.А.* Глушковская суконная фабрика – крупнейший центр курского текстильного производства (по материалам Государственного архива Курской области) / Н.А. Федотова // Среднерусский вестник общественных наук. 2014, №4. С. 195-201.

2.1.69 ФЗ от 03.07.2016 №367-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации и Федеральный закон ”О приватизации государственного и муниципального имущества”». Ст. 8. п. 1.

2.1.70 *Фрейман О.Р.* Пажи за 185 лет. Биографии и портреты бывших пажей (1711-1896). Выпуск 1 / О.Р. Фрейман. Фридрихсгамн: типография акционерного общества, 1894. 952 с.

2.1.71 *Чалых И.Н.* Рыльск. История с древнейших времен до конца XX века. Издание 2-е, дополненное и переработанное / И.Н. Чалых. Курск: ОАО «ИПП “Курск”», 2006. 688 с.

2.1.72 *Чеботарев М.Н.* Амусин М.Д., Богданов Б.В. Речное судоходство в России / М.Н. Чеботарев. М.: Транспорт, 1985. 352 с.

2.1.73 *Черкасс А.И.* Русский биографический словарь. Т. 6 / А.И. Черкасс. СПб: типография товарищества «Общественная польза», 1905. 748 с.

2.1.74 *Чимитдоржиев Ш.Б.* Бурят-монгол на службе Петра Первого. Михаил Сердюков (1678-1754) / Ш.Б. Чимитдоржиев. Улан-Удэ: изд-во Бур. гос. сельхозакад., 2008. 128 с.

2.1.75 *Чулков М.Д.* Словарь учрежденных в России ярмарок, изданный для обращающихся в торговле / М.Д. Чулков. М.: Типография Пономарева. 1788. 226 с.

2.1.76 *Чулков Н.М.* Русский биографический словарь. Гааг-Гербель. Т. 4 / Н.М. Чулков. М.: тип. Г. Лиснера и Д. Совко, 1914. 494 с.

2.1.77 *Широкова В.А., Снытко В.А., Низовцев В.А., Фролова Н.Л., Дмитрук Н.Г., Чеснов В.М., Озерова Н.А., Широков Р.С.* Тихвинская водная система: ретроспектива и современность. Гидроло-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути / В.А. Широкова. М.: ООО «Акколитъ», 2013. 342 с.

## **2.2. Диссертации и авторефераты**

2.2.1 *Енуков В.В.* История Посемья – Курской волости на рубеже эпох: IX – XI века. Курск, 2007. 587 с.

2.2.2 *Зорин А.В.* Курское купечество в XVIII – начале XIX веков. Курск: Курский государственный областной музей археологии, 2000. 12 с.

2.2.3 *Зюрин В.Г.* Развитие Тихвинской водной системы и ее влияние на экономику и население Тихвинского края в XIX – первой половине XX в. СПб., 2009. 178 с.

2.2.4 *Имашева М.М.* Торговля России со странами Востока через Астрахань в первой половине XIX века. Астрахань, 2004. 260 с.

2.2.5 *Разгон В.Н.* Сибирское купечество в XVIII – первой половине XIX вв. Региональный аспект предпринимательства традиционного типа. Барнаул: изд-во Алтайского университета, 1998. 658 с.

2.2.6 *Рянский Р.Л.* Развитие помещичьего хозяйства черноземного центра в первой половине XIX века. Курск, 2015. 664 с.

2.2.7 *Халин А.А.* Развитие системы путей сообщения Нижегородского Поволжья и ее роль в социально-экономическом развитии региона: 1830-е-1900 г. XIX в. М., 2006. 465 с.

### **2.3. Средства массовой информации**

2.3.1 *Арсеньев К.И.* Гидрографическое обозрение России / К.И. Арсеньев // Журнал Министерства внутренних дел. 1836. №4.19. 539-571 с.

2.3.2 *Головащенко А.М.* Федор Алексеевич Семенов / А.М. Головащенко // Курские губернские ведомости. 1851. №20.

2.3.3 Журнал Министерства государственных имуществ. 1852, ч. 44.

2.3.4 Земледельческая газета. №2.1834. 14 августа.

2.3.5 Извлечения из видов внутреннего судоходства в России в 1837 г. // Журнал Министерства путей сообщения. Т. 1. СПб., 1839. 86-112 с.

2.3.6 Историко-статистическое описание Вышневолоцкой водяной системы. (окончание) // Журнал Министерства путей сообщения. Кн. 4. СПб., 1875. 1-37 с.

2.3.7 *Максимова И.* Пароходы на Сейме. URL: <http://old-kursk.ru/events/max100624.html> (Дата обращения: 11.07.2015).

2.3.8 Московские ведомости. № 89, 7 ноября, 1847.

2.3.9 О видах внутреннего судоходства в России, за 1838 г. (составлено полковником Трофимовичем) // Журнал Министерства путей сообщения. Т. 2. СПб., 1840. С. 136-151.

2.3.10 Описание Августовского канала // Журнал Министерства путей сообщения. Т.2. СПб., 1838. 1-45 с.

2.3.11 *Пузанов М.А.* О земледелии и скотоводстве в России / М.А. Пузанов // Труды Императорского вольного экономического общества. Т.1. СПб. 1862. С. 91-124.

2.3.12 *Пузанов М.А.* О сельскохозяйственных выставках в России как о могущественном рычаге общенародного преуспеяния / М.А. Пузанов // Труды Императорского вольного экономического общества. Т.3. Выпуск IV, август. СПб.: Типография товарищества «Общественная польза», 1864. 243-275 с.

2.3.13 Санкт-Петербургские ведомости. № 009, 12 января, 1847.

2.3.14 Санкт-Петербургские ведомости. № 010, 14 января, 1847.

2.3.15 *Танков А.* Дворянский водяной путь (Александринская система). Исторический очерк / А. Танков // Колосья. СПб. №3. 1886. 60-92 с., №4. 1886. 40-78 с.

2.3.16 *Танков А.* Очерки из истории Курского губернского статистического комитета: Период первый (1835-1860 гг.) / А. Танков // Курские губернские ведомости. 1905. №241.



# **ПРИЛОЖЕНИЕ**

1-й год	пар
2-й год	озимая пшеница
3-й год	овес
4-й год	пар
5-й год	озимая рожь
6-й год	гречиха

Таблица 1. Система шестиполья, применяемая Н. Пузановым в своем имении.

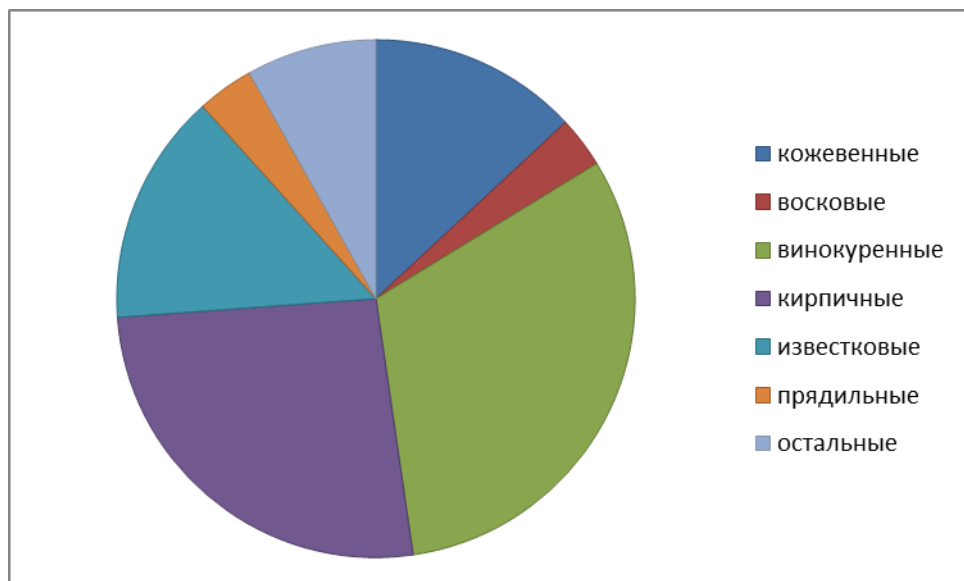


График 2. Отраслевая структура промышленности в Курской губернии на рубеже XVIII и XIX вв.

	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

Таблица 3. Сравнение стоимости с/х продукции в ряде городов, находящихся на реках Сейм и Десна, составленная М. Пузановым<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. С. 81

<i>Необходимое число рабочих дней (в сумме на на всех рабочих)</i>	<b><u>Каменский шлюз</u></b>	<b><u>Путивльский шлюз</u></b>	<b><u>Новомлинский шлюз</u></b>	<b><u>Батурицкий шлюз</u></b>
<i>Плотники</i>	2518	905	1665	712
<i>Чернорабочие</i>	9954	2580	6227	4400
<i>Каменщики</i>	40	-	-	-
<i>Необходимые строительные материалы</i>	<b><u>Каменский шлюз</u></b>	<b><u>Путивльский шлюз</u></b>	<b><u>Новомлинский шлюз</u></b>	<b><u>Батурицкий шлюз</u></b>
<i>Бревна различной длины (в штуках)</i>	2250	646	1565	936
<i>Доски различной длины (в штуках)</i>	1237	321	1035	659
<i>Гвозди (в штуках)</i>	11700	3500	9540	4400
<i>Железо (в пуд.)</i>	229	93	-	107
<i>Пенька (в пуд.)</i>	34	9	31	20
<i>Смола (в пуд.)</i>	36	32	37	32
<i>Деготь (в пуд.)</i>	3	-	3	-
<i>Сукно (в ари.)</i>	52	-	-	-
<i>Кирпич (в штуках)</i>	18500	-	7600	-
<i>Щебенистый камень (в ари.)</i>	22	-	18	-
<i>Известь негашенная по 20 пуд. (в бочках)</i>	35	-	16	-
<i>Фашина (в штуках)</i>	3230	2550	1050	1600
<i>Колья (в штуках)</i>	1615	-	-	-

Таблица 4. Смета на достройку четырех шлюзов в 1835 г., составленная М. Пузановым<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Там же. Д. 69. С. 4-31

	Клепальский	Теткинский	Марковский	Гапоновский	Кальтечевский	Баницкий	Всего
Землекопы	50	50	-	100	100	-	300
Плотники	25	26	-	41	41	41	174
Чернорабочие	45	45	-	25	25	25	165
Кузнецы	-	-	-	2	2	-	4
Всего	120	121	0	168	168	66	643

Таблица 5. Перечень рабочей силы, нанятой весной 1836 года, по докладу инженера Петрова.

Название шлюза	Состояние грунта	Произведенные работы к началу июля 1836 г.
<i>Баницкий</i>	Нормальное	Почти закончена шлюзная яма, начата забивка свай
<i>Кальтечевский</i>	пывучий, ухудшается из-за проливных дождей	Шлюзная яма не завершена, забита часть свай, положена часть насадок
<i>Гапоновский</i>	Отличное	Шлюзная яма выкопана, завершается забивка свай, положены насадки
<i>Марковский</i>	Неизвестно	Работы не начаты
<i>Теткинский</i>	Нормальное	Шлюзная яма выкопана, завершается забивка свай
<i>Клепальский</i>	Нормальное, есть места с пывучим грунтом	Шлюзная яма выкопана, завершается забивка свай, положены насадки

Таблица 6. Состояние строительных работ второй группы шлюзов, а также характеристика грунта по материалам записки А.А. Саблукова губернатору от 4 июля 1836 г.

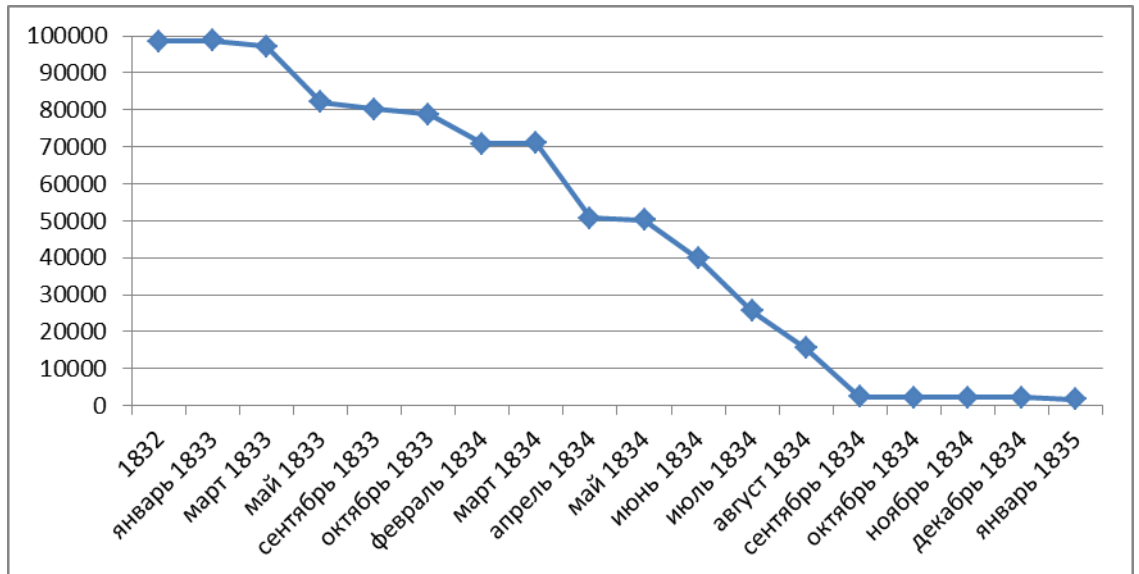


График 7. Баланс финансов Комитета.

<i>Предметы торгов</i>	<i>Количество</i>
Дубовых деревьев длиной 7 аршин, толщиной в отруб до 7 вершков	24500
Дубовых деревьев длиной 9,5 аршин, толщиной в отруб до 5 вершков	1960
Дубовых деревьев длиной 14 аршин, толщиной в отруб до 5 вершков	8960
Дубовых деревьев длиной 8 аршин, толщиной в отруб до 8 вершков	112
Дубовых деревьев длиной 4 аршин, толщиной в отруб до 7 вершков	700
Дубовых деревьев длиной 7 аршин, толщиной в отруб до 5 вершков	840
Сосновых деревьев длиной 12,5 аршин, толщиной в отруб до 5 вершков	224
Дубовых досок длиной 4 аршин, толщиной в 8 вершков	112
Дубовых деревьев длиной 4 аршин, толщиной в 8 вершков	84
Дубовых деревьев длиной 4 аршин, толщиной в 3 вершков	56
Досок еловых в 8 аршин	350
Полуторавершковой бичевы	42 пуд.
Железа лафетного	560 пуд.
Железа полосного	140 пуд.
Железа стропильного	140 пуд.
Канат толщиной в 2 вершка из 540 ниток смоленый	280 пуд.
Калия для бута	420 сажень
Вырыть 600 кубических сажень земли	8400

Таблица 8. Торговый лист на материалы и услуги.

Предметы расхода	Расход по книге, веденной Пузановым	Кто, от кого и сколько имел суммы по распоряжению Пузанова и расход из оной					Итого расхода на каждый предмет
		А) Киреевский	В) Гнилокишков	С) Кляузов	Д) Реутов	Е) Масленников	
Приход	53379 руб.	4000 руб.	20747,01 руб.	1536,45 руб.	11600 руб.	1833,41 руб.	-
Лесные мат-лы	2320,63 руб.	2187,75 руб.	6198,53½ руб.	-	6307,39¾ руб.	701,75 руб.	17716,6¼ руб.
Железные мат-лы	2133,45 руб.	-	939,98 руб.	-	346,67 руб.	-	3420,10 руб.
Разнородные мат-лы	263 руб.	-	948,72 руб.	-	340,80½ руб.	1,12 руб.	1553,64½ руб.
Чугунные и медные приборы	2462,25 руб.	-	904,70 руб.	-	-	-	3366,95 руб.
Доставка и перевозка мат-лов	675,31 руб.	10,55 руб.	1695,40 руб.	77,35 руб.	1585,15 руб.	287,44 руб.	4331,20 руб.
Инструменты и проч. для работ	83,60 руб.	-	457,71 руб.	69,15 руб.	798,24½ руб.	377,06 руб.	1785,73½ руб.
Плата рабочим	7064,49 руб.	-	6333,25 руб.	-	1735,14 руб.	257,14 руб.	15390,05 руб.
Жалование чиновникам и служащим	700 руб.	-	1607,18 руб.	-	461,14 руб.	-	2768,32 руб.
Прогоны и разъездные	1644,35 руб.	26,85 руб.	511,45 руб.	162,95 руб.	-	200,42 руб.	2546,02 руб.
Канцелярские и чертежные припасы	61 руб.	-	20,02 руб.	15 руб.	6,03 руб.	5,48 руб.	107,53 руб.
Передача денег	А) 4000 руб.; В) 18972,16 руб.; С) 1036,45 руб.; Д) 11600 руб.	В) 1774,85 руб.	С) 500 руб.; Е) 621,41 руб.	Е) 1212 руб.	-	-	-
Итого расход	52716,69 руб. + 300 руб. на пробный шлюз	4000 руб.	2738,35½ руб.	1536,45 руб.	11580,60¾ руб.	1833,41 руб.	52988,64¼ руб.
В остатке на 1835 г.	168,39 руб.	-	8,65½ руб.	-	19,39¼ руб.	-	196,43¾ руб.

Таблица 9. Ведомость о расходе суммы, отпущенной из Комитета Пузанову для производства работ по 1 января 1835 г.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 87. Л. 7-8

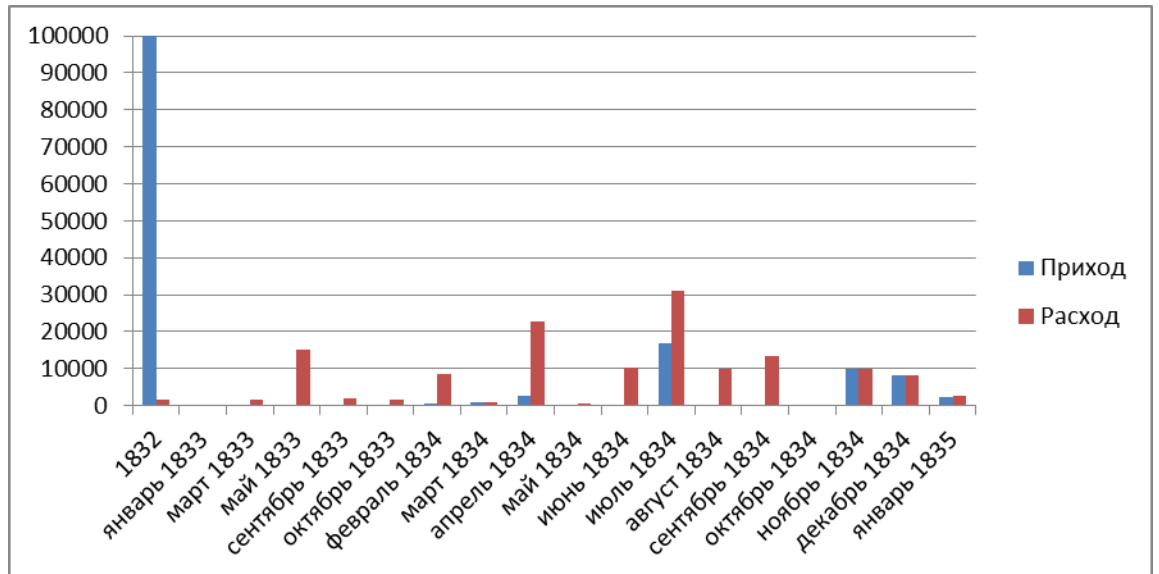
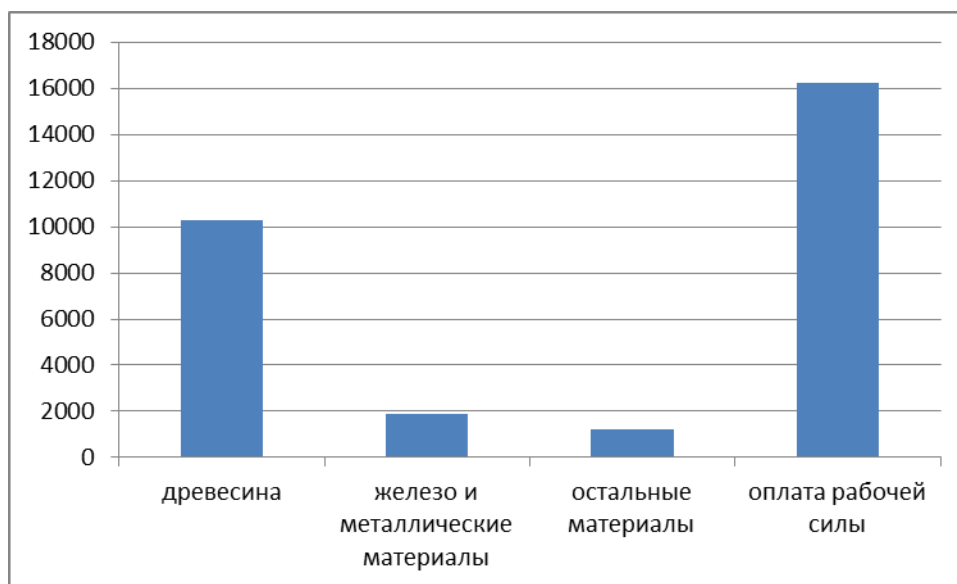


График 10. Сравнение прихода и расхода средств Комитета.



<i>Наименование материала</i>	<i>Количество для одного илюза</i>	<i>Цена для одного илюза (в руб.)</i>	<i>Количество для шести илюзов</i>	<i>Цена для шести илюзов (в руб.)</i>
дерева длиной 13 аршин	1840 шт.	8280	11040 шт.	49680
сосновые доски длиной 9 аршин	370 шт.	870	2220 шт.	5220
сосновые доски длиной 7 аршин	60 шт.	105	260 шт.	630
сосновые доски длиной 10 аршин	225 шт.	506	1350 шт.	3036
сосновые доски длиной 12 аршин	105 шт.	289	630 шт.	1794
подкладки под тачки и копры	240 шт.	240	1440 шт.	1440
железо круглое	60 пуд.	360	360 пуд.	2160
железо полосовое	20 пуд.	120	120 пуд.	720
гвозди однотесные	3 пуд.	30	18 пуд.	180
гвозди 7-ми дюймовые	5 пуд.	50	30 пуд.	300
гвозди 8-ми дюймовые	33 пуд.	330	198 пуд.	1980
медные, чугунные и железные приборы к воротам	не указано	1000	не указано	6000
снасти бельные	33 пуд.	165	198 пуд.	990
конопать смольная	20 пуд.	100	120 пуд.	600
смола	50 пуд.	125	300 пуд.	750
пик	20 пуд.	60	120 пуд.	360
кирпичи	12500 четвертей	250	75000 четвертей	1500
известь негашенная	25 четвертей	50	150 четвертей	300
уголь	100 четвертей	150	600 четвертей	900
сало свиное	1,5 пуд.	15	9 пуд.	90
фашины	500 пучков	100	3000 пучков	600
канат прутный	120 саж.	50	720 саж.	300
колья	1200 шт.	50	7200 шт.	300
дерн	1500 пуд.	50	9000 пуд.	300
спицы	6000 шт.	50	36000 шт.	300
<b>итого на материалы</b>	-	<b>13295 руб.</b>	-	<b>79770 руб.</b>
<b>вид работников</b>	<b>количество на один илюз</b>	<b>оплата (в руб.)</b>	<b>количество на шесть илюзов</b>	<b>оплата (в руб.)</b>
плотники	6250	6875	37500	41250
чернорабочие	9000	9000	54000	54000
каменщики	25	37,5	150	225
кузнецы	120	180	720	1080
молотобойцы	120	120	720	720
<b>итого</b>	<b>15515</b>	<b>16212,5</b>	<b>93090</b>	<b>97275</b>

Таблица 11. Смета на строительные материалы и рабочих для строительных работ 1836 г., составленная М. Пузановым.



Гистограмма 12. Финансовые траты на различные виды материалов и наем рабочих, необходимые для создания одного шлюза.

<i>Наименование</i>	<i>Расходы</i>
Канал при Клепальском шлюзе	1679 руб. 65 коп.
Укрепление местности при всех пяти шлюзах	19861 руб. 41 коп.
Инструменты для строительства	10059 руб. 18,5 коп.
Укрепление берегов у мельниц	12088 руб. 01 коп.
Страховые деньги, плата за пересылку писем и т.д.	812 руб. 39 коп.

Таблица 13. Сведения о незапланированных тратах на строительных работах 1836 года.

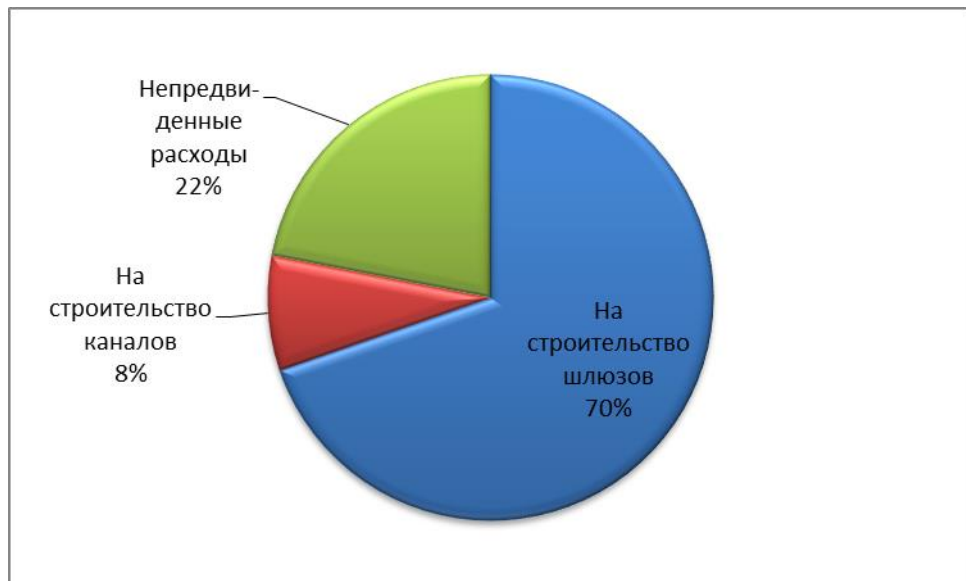


Диаграмма 14. Процентное отношение основных статей расходов Комитета за 1836 год.

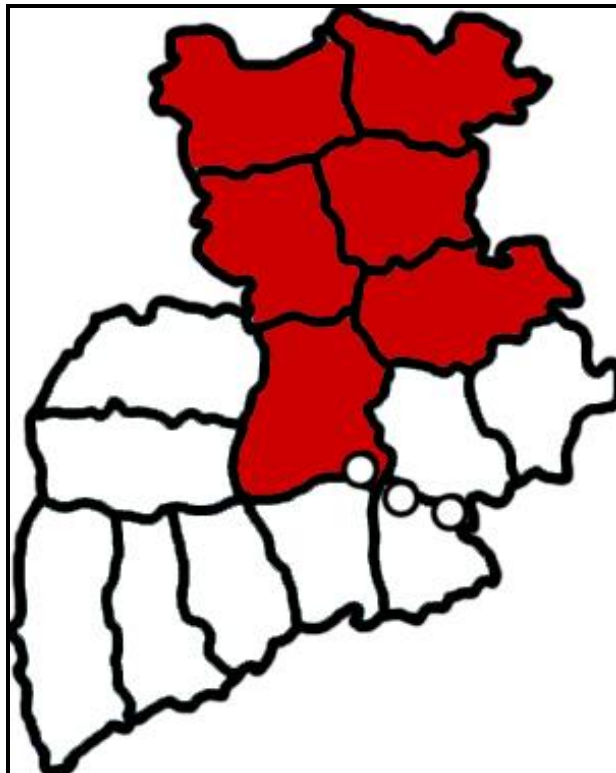


Схема 15. Географическое положение уездов Черниговской губернии, выплачивавших в 1837 г. средства в казну Комитета (обозначены красным). Белыми точками выделены шлюзы.

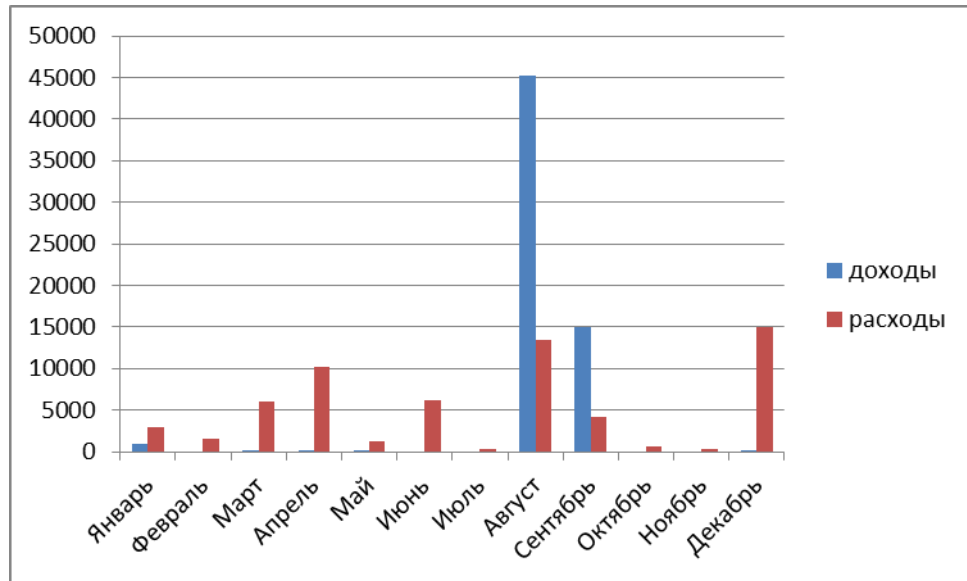


График 16. Соотношение доходов и дополнительных трат Комитета в 1837 г. по месяцам.

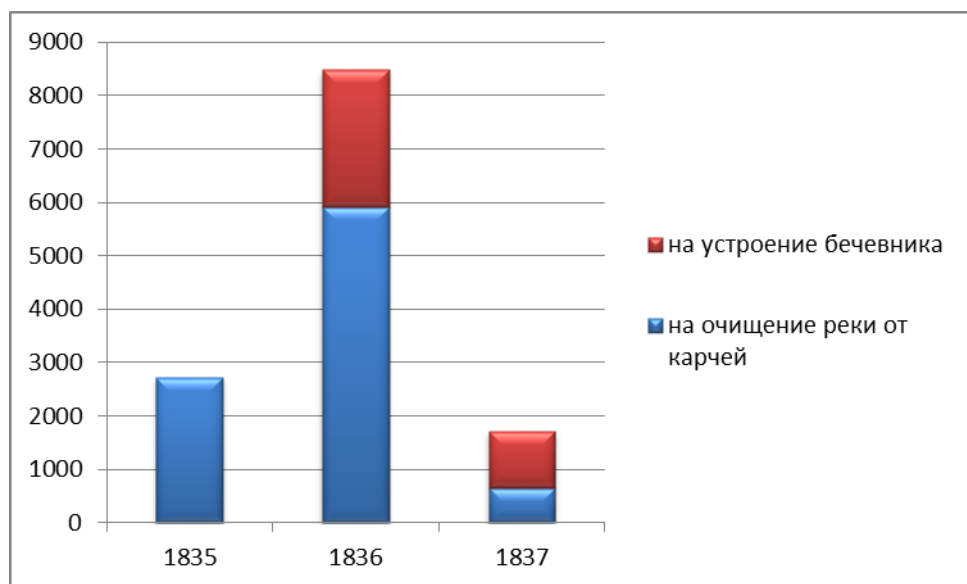


График 17. Расходы Комитета на очистку русла реки и создание бечевника.

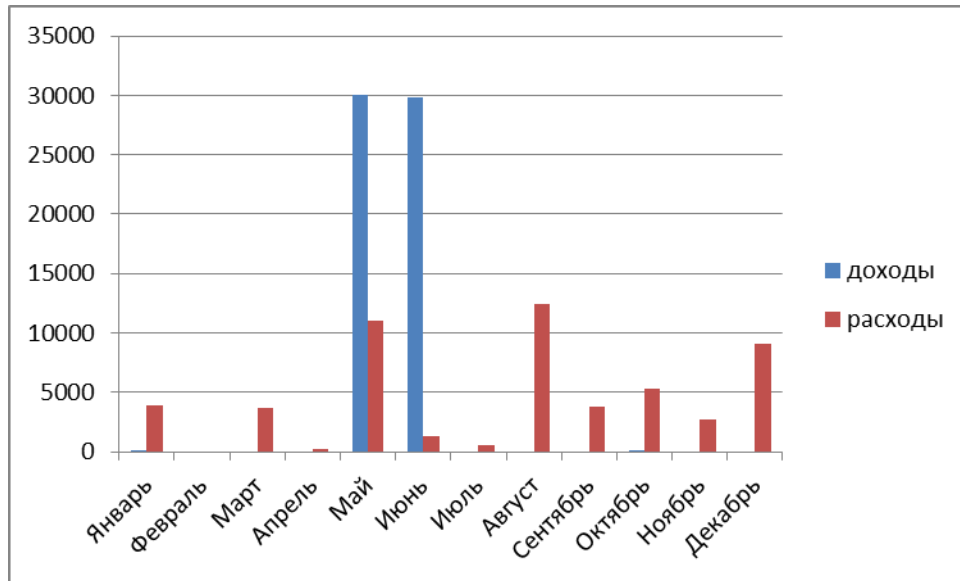


График 18. Соотношение доходов и дополнительных трат Комитета в 1838 г. по месяцам.

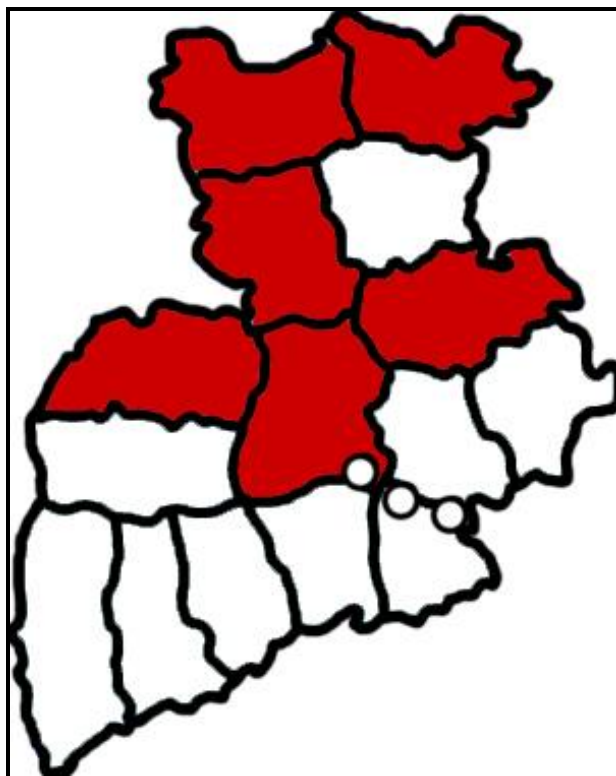


Схема 19. Географическое положение уездов Черниговской губернии, выплачивавших в 1838 г. средства в казну Комитета (обозначены красным). Белыми точками выделены шлюзы.

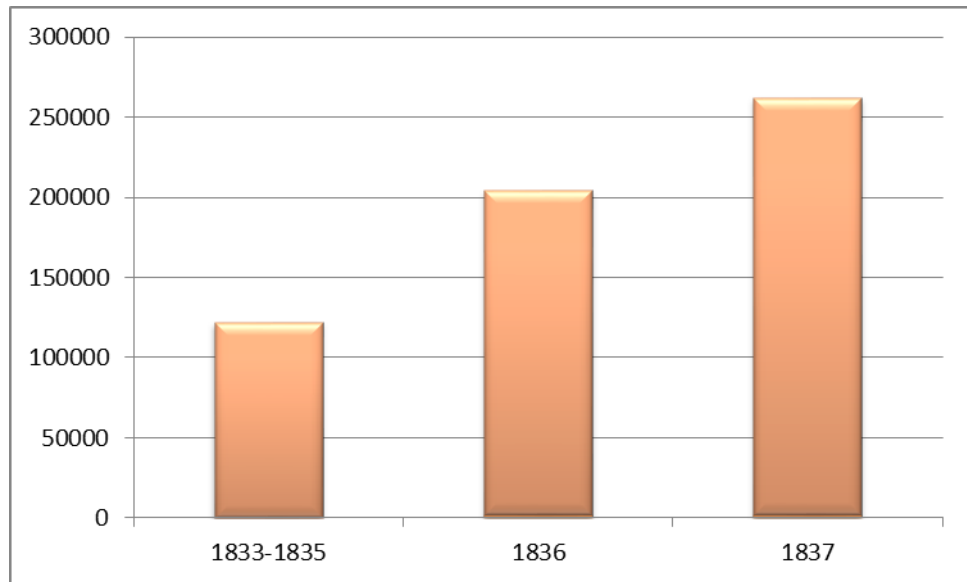


График 20. Расходы на шлюзы и каналы по итоговой смете М. Пузанова.

<i>Название Уезда</i>	<i>Число</i>			
	<i>шлюзов</i>	<i>караульных домов при шлюзах</i>	<i>обводных каналов</i>	<i>переездных мостов</i>
Курский	2 (Мальцевский, Лозовский)	2	2	1
Льговский	4 (Успенский, Стародубский, Угонский, Баницкий)	4	4	4
Рыльский	3 (Кальтеевский, Гапоновский, Марковский)	3	3	3
Путивльский	3 (Теткинский, Клепальский, Путивльский)	3	3	3
Кролевецкий	1 (Каменский)	1	1	1
Конотопский	1 (Батуринский)	1	1	1
Сосницкий	1 (Новомлинский)	1	1	1

Таблица 21. Сведения о числе шлюзов и прочих строений по уездам Курской и Черниговской губерний.

<i>Год</i>	<i>Количество перевозок</i>
1840	15
1841	28
1842	34
1843	19
1844	24

Таблица 22. Число перевозок по годам на барке Глушковской суконной фабрики.

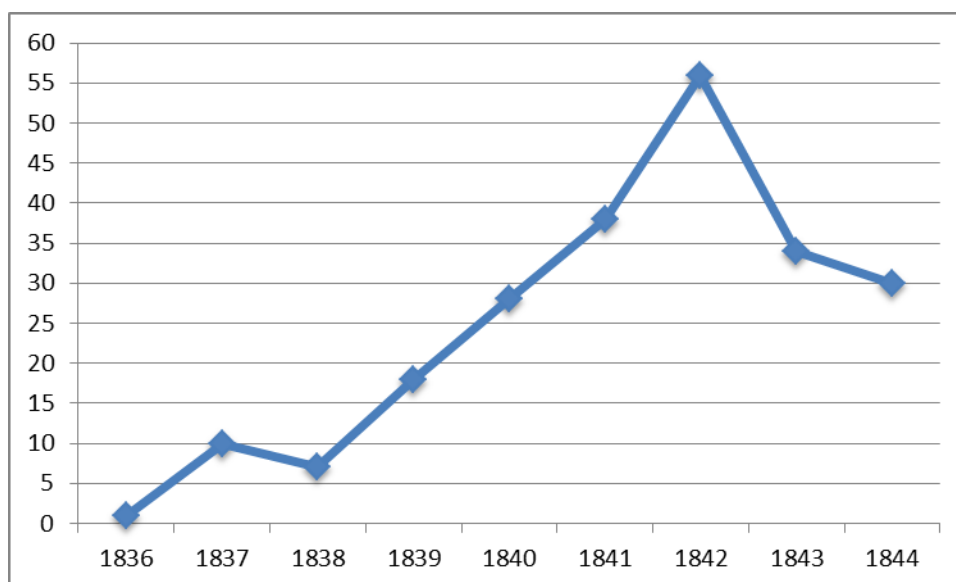
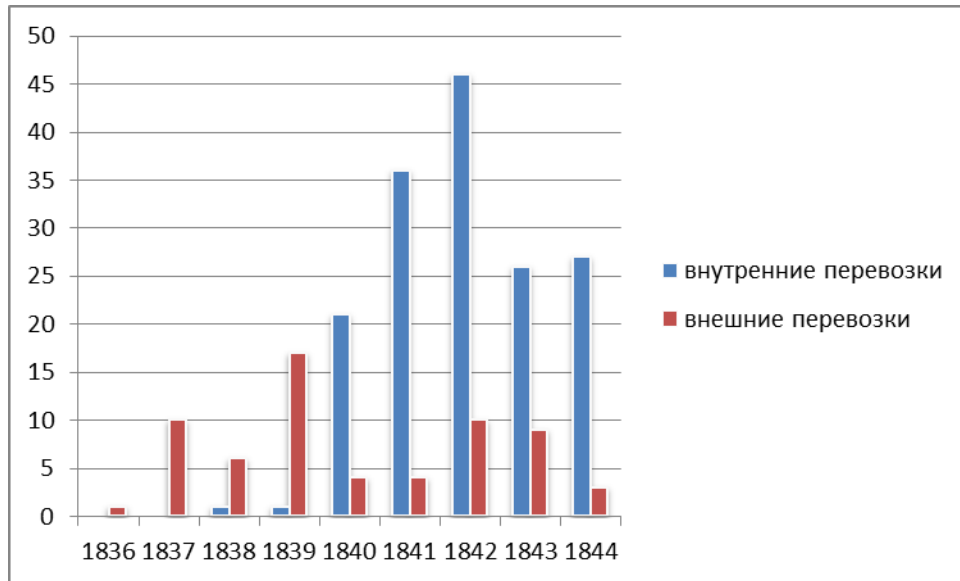
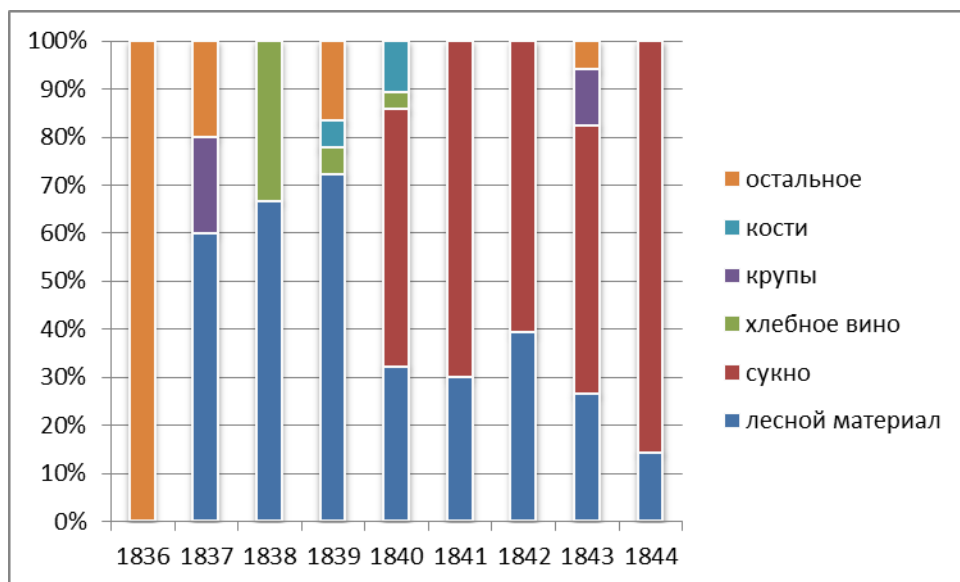


Диаграмма 23. Число прошедших судов по сеймской шлюзной системе.





Гистограмма 24. Сравнение количества внутренних и внешних перевозок с использованием сеймской шлюзной системы.



Гистограмма 25. Сравнение перевозимых товаров по сеймской шлюзной системе.

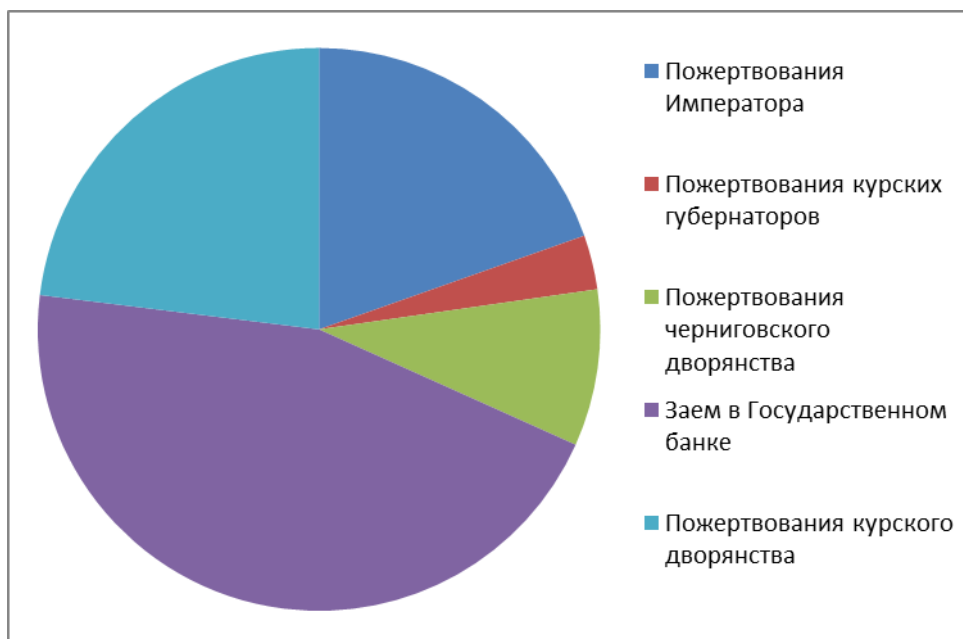


Диаграмма 26. Источники финансирования проекта приведения реки Сейм в судоходное состояние.



Рисунок 27. Вышневолоцкая, Тихвинская и Мариинская системы.



Рисунок 28. Местоположение Новомлинского (№1) и Батуринского (№2) шлюзов.



Рисунок 29. Местоположение Каменского (№3), Путивльского (№4), Клепальский (№5), Теткинського (№6) и Марковского (№7) шлюзов.



Рисунок 30. Местоположение Гапоновского (№8) и Кальтичевского (№9) шлюзов.



Рисунок 31. Местоположение Баницкого (№10), Угонского (№11) и Стародубовского (№12) шлюзов.



Рисунок 32. Местоположение Успенского (№13), Лозовского (№14) и Мальцевского (№15) шлюзов.