

СОСТОЯНИЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ КУРСКОЙ ГУБЕРНИИ В ПЕРВОЙ ЧЕТВЕРТИ XIX в.

© Константин Борисович КУДЛАНОВ

ассистент кафедры конституционного права

Юго-Западный государственный университет

305040, Российская Федерация, г. Курск, ул. 50 лет Октября, 94

E-mail: kudlanov777@mail.ru

Пути сообщения чрезвычайно важны для социально-экономического развития региона, ведь они влияют на состояние торговли и всей экономики в целом. Особую значимость дорожная сеть имеет в деле государственного управления и обеспечения обороноспособности. На основе впервые вводимых в научный оборот источников проведена попытка раскрыть уровень развития сухопутных и водных сообщений на территории Курской губернии в начале XIX столетия и показать их эволюцию на протяжении первой четверти XIX в. Указано количество главных и почтовых дорог в губернии, уделено подробное внимание вопросам законодательного регулирования и финансового обеспечения ремонта мостов и дорог. Этот процесс связан с переходом от Павловских порядков в ремонте путей сообщения к Александровским, основывающимся на синтезе прежних устоев (Положения от 1754 г. и Павловских нововведений с преобладанием первых). При этом качество дорог правительство стремилось улучшить за счет командно-административных методов. Активная фаза нововведений в «дорожном» законодательстве в части ремонта и содержания сухопутных сообщений продолжается до 1810 г. включительно, переводя обслуживание губернских дорог и мостов на новый виток развития. После окончания активной фазы реформ происходит переход к стадии их реализации и обкатки на местах, продолжавшейся до окончания исследуемого периода. Отмечена незаменимая роль землемеров в процессе ремонта дорог, обращено внимание на трудности, связанные с отсутствием специалистов. Попытки введения новых технологий тоже не остаются в стороне от исследования. Описаны попытки возобновлений функционирования водных путей сообщений на протяжении первой четверти XIX в., которые, к сожалению, не увенчались успехом. Таким образом, исследование отражает различные аспекты функционирования путей сообщения на территории Курской губернии, значение которых будет способствовать успешному поиску решения современных проблем строительства и эксплуатации региональной дорожной сети.

Ключевые слова: пути сообщения; сухопутные сообщения; водные сообщения; дороги; мосты; ремонт; финансирование; Курская губерния

DOI: 10.20310/1810-0201-2016-21-9(161)-79-84

В первой четверти XIX в. Курская губерния имела важное значение в Российских путях сообщения, т. к. регион был расположен на перекрестке дорог север – юг, запад – восток [1, с. 47]. В указателе дорог Российской империи к 1804 г. через территорию Курской губернии проходило 58 государственных, проезжих, главных и побочных почтовых дорог [2, с. 77-79]. Из-за того, что по территории Курской губернии протекало много рек, мосты через них являлись неотъемлемой частью дорог. К сожалению, полноценной информации о всех мостах в Курском крае нам не удалось обнаружить. Но известно, что только на территории г. Курска имелось 4 моста: два моста через реку Кур, один из них был каменным, а другой – деревянным; через р. Тускарь пролегал один деревянный мост, который содержался за счет городского общества; один плавучий мост

через р. Сейм содержался на средства казенной палаты. В половодье при нем содержался перевоз [3, д. 36, л. 9].

Для успешного использования дорог и мостов требовался их регулярный ремонт. По «Положению» 1754 г. от бывшей государственной Камер-коллегии ежегодная сумма на содержание и ремонт мостов и дорог во всей империи составляла 52590 руб. 45 коп., из которых 1572 руб. 63 коп. выделялось для Курской губернии [4, оп. 1, д. 9200, л. 81-84]. Указ Екатерины II от января 1793 г. лишь дополнял «Положение» 1754 г., и ремонт всех мостов и дорог все также производился за счет казны с тем же финансированием [4, оп. 1, д. 9219, л. 13]. Но указ Павла I от мая 1797 г. изменил существовавший порядок. После издания этого указа устройство и содержание главных дорог, мостов и плотин возлагалось на тех землевладельцев, в чьих

имениях они находились [4, оп. 1, д. 9200, л. 81-84]. В Курской губернии исполнением этого указа занимался генерал-поручик и кавалер А.А. Беклешев, который в то время занимал должность Орловского и Курского генерал-губернатора. Он разделил, а затем распределил между населением участки для содержания и ремонта всех губернских, уездных и проселочных трактов, а также мостов на них. Нагрузка зависела от наличия селений и числа душ [4, оп. 1, д. 9219, л. 14].

В марте 1798 г. был принят указ об учреждении налога в размере по 1 коп. на каждую версту для содержания дорог и подорожен. Деньги хранились в губернии для употребления на месте и фиксировались в «шнуровых книгах» (книга, по которой ведется учет. – К. К.), а также «третних (за треть года. – К. К.) и годовых ведомостях о приходе, расходе и остатке подорожных денег».

Качество дорог страдало из-за того, что не все население могло позволить себе успешно исполнять повинность по ремонту дорог и мостов. Александр I после восшествия на престол восстановил прежний порядок, существовавший с 1754 г. и измененный Павлом I в мае 1797 г. При этом налог для содержания дорог и подорожен в размере по 1 копейке на каждую версту не отменил. После учреждения министерств, в январе 1804 г. был издан Указ о переводе подорожного сбора в непосредственное ведомство Дорожной экспедиции. Уже с 1805 г. отчет о дорожном сборе велся перед Министерством коммерции.

До 1803 г. контроль и само строительство мостов и дорог были возложены на казенные палаты. А финансирование происходило из средств «чрезвычайных сумм». В ноябре 1803 г. был издан указ, согласно которому все попечение о содержании в исправности мостов и дорог, а также их строительстве в губерниях возлагалось на губернаторов и губернские правления. Они, в свою очередь, руководствовались предписаниями ведомства государственных строений Министерства внутренних дел. Перераспределение обязанностей было связано с тем, что губернаторам было легче контролировать и исправлять состояние дорог и мостов, поскольку под их руководством находились архитекторы, механики, городские и земские сотрудники полиции.

В связи с тем, что во время финансирования ремонта «из чрезвычайных сумм» чиновники в казенной палате не имели представления о состоянии мостов и дорог, для более точного планирования бюджета в 1803 г. составляется реестр затрат по всем губерниям. В апреле 1805 г., после нового подсчета, расходы по империи сократились до 35 тыс. руб. вместо прежних 52590 руб. 45 коп., а по Курской губернии – до 1250 руб. вместо 1572 руб. 63 коп. Когда выделяемых средств не хватало, для получения требуемой суммы губернатор должен был составить специальную смету с объяснением. Торги, подряды и заключения контрактов по строительной части предписывалось совершать в присутствии губернаторов в казенной палате [4, оп. 1, д. 9200, л. 81-84].

В 1806 г. до сведения императора дошло, что в некоторых губерниях дороги, мосты и переправы, особенно по уездным и проселочным дорогам, содержались в плохом состоянии, подвергая этим проезжающих опасности. После чего Курскому губернатору было выслано предписание, чтобы он обратил пристальное внимание не только на крупные столичные и губернские тракты, но и на устройство уездных и сельских дорог. Все виды дорог требовалось содержать в одинаково хорошем состоянии. Разница между ними заключалась лишь в ширине, зависевшей от нагрузки, и количестве проезжающих.

В обязанность земской полиции входил контроль за равномерным распределением между населением всех повинностей по содержанию дорог. Помимо этого, в ее функции входило наблюдение за тем, чтобы постройка и ремонт мостов производились вовремя. Все перевозки должны были обеспечиваться контрактами. Предполагалось, что в результате полной реализации всех пунктов проекта: «пути сообщения без обременения населения будут постепенно приведены в необходимое отменное состояние» [4, оп. 1, д. 9200, л. 210].

В августе 1807 г. правительствующий Сенат одобрил и издал указ, подготовленный Министром внутренних дел, предписывающий обратить ремонт некоторых мостов и их постоянное содержание на счет тех городов, в которых они находятся. В Курской губернии этот указ повлиял на содержание мостов через р. Свапу в Дмитриеве и через р. Сейм в

Льгове [4, оп. 1, д. 9219, л. 8]. Из-за того, что г. Дмитриев был расположен в низменности р. Свапа, во время разлива она затапливала все мосты. Другой дороги из города не было, а разлив продолжался около месяца. Для налаживания сообщения предписывалось обзавестись паромом и содержать его за счет казны [4, оп. 1, д. 9219, л. 14]. Уездный центр Дмитриев мог себе это позволить, т. к. его городские доходы за счет продажи помолотой муки на принадлежащих городу водяных мельницах составляли более тысячи рублей. В связи с тем, что Льгов не имел никаких городских доходов, мост предписывалось содержать за счет сборов в городском обществе [4, оп. 1, д. 9219, л. 8].

В ноябре 1809 г. правительствующий Сенат издал правила по содержанию дорог и мостов. Однако без образования специализированных округов в губерниях правила в полной мере не могли действовать. Создание округов планировалось лишь на следующий год, а для их формирования в Департамент строительства высылались все сведения о состоянии дорог и мостов в регионах [4, оп. 1, д. 9240, л. 280]. Ровно через год, в ноябре 1810 г., в Управлении водяных и сухопутных сообщений был открыт 4-й округ, в состав которого вошла и Курская губерния. Начальником округа был определен генерал-лейтенант граф Кенсон. Курскому губернатору предписывалось безотлагательно исполнять его повеления относительно развития путей сообщения в Курском крае и уведомить о том же остальных чиновников. По мнению правительства, данное нововведение могло навести порядок в управлении водными и сухопутными путями сообщения на местах, приводя их к усовершенствованию и процветанию [4, оп. 1, д. 9240, л. 579].

Манифест от февраля 1812 г. предписывал финансировать ремонт и содержание дорог и мостов за государственный счет, но уже на деньги из «общего капитала» [4, оп. 1, д. 9284, л. 703]. Нормативная процедура финансирования ремонта мостов была выявлена нами в документах ГАКО и выглядела следующим образом. В начале 1820 г. Курский губернатор отправил ведомость о необходимости ремонта мостов на территории губернии. Смета была одобрена. В декабре 1820 г. на строительные материалы и ремонтные работы выделялось 9734 руб. 51 коп. [4, оп. 1,

д. 9295, л. 219]. Но не все население знало о том, что ремонт должен производиться за государственный счет, и некоторые неблагонадежные чиновники пользовались этим. На ремонт моста через р. Донец в 1814 г. белгородский исправник собирал деньги с местных жителей по 10 коп. с души. Очевидно, что это было его дополнительным заработком, т. к. мост уже с 1812 г. находился на казенном содержании [4, оп. 1, д. 9278, л. 156-158]. Такой случай оказался единичным.

Иногда во время ремонта путей сообщения возникали определенные трудности. С наступлением весны 1821 г. в Курской губернии требовалось произвести работы по устройству дорожной части, которая все еще не была закончена. Этот вид работ входил в обязанности уездных землемеров, однако к началу года на территории губернии обнаружилась их нехватка. В городах Короче и Путивле землемеры умерли. Щигровский землемер был откомандирован в Новочеркасск для межевания донских земель. В г. Харьков из Курской губернии были отправлены: Новооскольский землемер Щебурин, Старооскольский – Островский, Тимский – Ильин и Суджанский – Кательников. Они командировались для выделения помещикам земель из казенных дач в место уступленной ими земли для военного поселения второй уланской дивизии и для исправления накопившихся дел. Рыльский землемер, титулярный советник Летехин из-за болезни просил об увольнении. В итоге для 15 уездов осталось только 5 землемеров, которые были или малоопытны, либо в связи с старостью не могли успевать исполнять свои обязанности.

Для того чтобы решить указанную проблему, Курский губернатор просил об увольнении со службы Рыльского землемера Летехина и назначении трех новых землемеров, а также о скором возвращении отправленных в командировки. В июне 1821 г., после рассмотрения прошения, было решено уволить Рыльского уездного землемера и начать поиск трех необходимых чиновников. Отбор кандидатов происходил по трем направлениям: во-первых, по линиям герольдии в среде сенатской чертежной канцелярии и ее контор; во-вторых, при содействии курского губернатора искали чиновников на территории Курского края; наконец, при помощи объявлений в столичных газетах пытались найти

землемеров, находившихся в отставке. Окончательное решение об утверждении на должность принимались в Межевом департаменте Сената. Относительно откомандированных землемеров, курскому губернатору предписывалось, что чиновники не возвратятся до тех пор, пока не справятся с возложенными на них задачами [4, оп. 1, д. 9295, л. 467-471]. Таким образом, из-за нехватки чиновников дорожная часть в 1821 г. не была окончательно подготовлена к новому сезону.

На протяжении первой четверти XIX столетия наблюдалось совершенствование дорожной части посредством введения новых технологий, не обошедших стороной и Курскую губернию. К примеру, в начале XIX в. в г. Казань была сооружена деревянная мостовая. Ее изучением занимались в инженерном департаменте. Инженер-генерал П.К. фон Сухтелен доработал проект и создал чертежи мостовых. В марте 1805 г. они были высланы всем губернаторам, в т. ч. и Курскому. Технология использовалась для осушки улиц, содержания их в чистоте и порядке. Особенно полезным использование данной технологии оказалось в тех губернских и уездных городах, где не хватало камня, а бюджет не позволял его экспортировать из других мест. В указе предписывалось «при постройке не стеснять городских обывателей» чрезмерными налогами [4, оп. 1, д. 9202, л. 63]. Для малолесной Курской губернии [5, с. 239] это нововведение могло принести значительную пользу.

Учет российских дорог развивался за счет издания специализированной научной литературы. Советник императора по квартирмейстерской части генерал-майор М.С. Вистицкий в 1804 г. опубликовал «Новый указатель дорог Российской империи». Книга предназначалась для использования во время движения войск, отправления транспорта и в многих других случаях. В сентябре 1806 г. курское губернаторское правление получило 15 экземпляров книг и карт, которые требовалось разослать по всем уездным городам, в думы или городничим. Предписывалось использовать полученные издания при необходимости, но при этом учитывать имеющиеся погрешности [4, оп. 1, д. 9204, л. 97].

Совершенствовались и технологии строительства дорог. В феврале 1812 г. комитет во главе с графом А.А. Аракчеевым

рассматривал проект «По улучшению дорог в Российской империи», который был составлен главным директором путей сообщения принцем Г.П. Гольштейн-Ольденбургским. Проект состоял из двух частей и содержал множество чертежей: в первой содержались предложения по управлению, построению и содержанию дорог, во второй – смета, называемая «средства для построения и содержания дорог». В проекте принц предлагал заменить дороги на шоссе (дорога с искусственным покрытием, чаще всего – твердым, обязательно с устройством на основе дорожного полотна поверх грунтового основания, и с канавами для стока воды по обочинам. – К. К.) за счет улучшения технологий постройки дорог. Для сухости дорог возвышать их и создавать около них водоотводы. Для осушения земли возле дорог предлагалось устраивать вилки, что было полезным и для сельского хозяйства.

Проект заинтересовал комиссию, однако его недостатком стала слишком высокая стоимость, т. к. протяженность российских дорог была очень велика. В связи с этим для начала было решено по проекту попробовать проложить дорогу от Санкт-Петербурга до Москвы, охватывающую три губернии: Санкт-Петербургскую, Новгородскую и Псковскую. Остальные же губернии предполагалось оставить на прежнем положении. Годовой бюджет постройки и содержания рабочей бригады составлял 232850 рублей. Для реализации проекта был учрежден новый ежегодный налог для всех губерний. Каждый поселянин обязывался платить по 25 коп., мещанин – по 50 коп., а купец – по 10 % от вносимой им суммы [4, оп. 1, д. 9284, л. 1025-1031]. Как видно, данное нововведение, кроме налога для курского населения, никакой пользы губернии не принесло.

Приведенные выше данные свидетельствуют о том, что на протяжении первой четверти XIX в. за счет предписаний правительства курские сухопутные сообщения претерпели определенные совершенствования, которые вывели их на новый уровень развития. И это было важно, т. к. сухопутное передвижение на территории Курского края являлось основным, но при этом – не единственным.

Необходимо обратить внимание и на водные пути сообщения. Судходство в Курской губернии было делом нелегким, т. к.

губерния занимала возвышенное место на Русской равнине. Период с 1780 по 1801 гг. можно отнести к времени расцвета судоходства в Курском крае. Изначально в половодье на Тускари грузились барки и справлялись на Сейм. Слобода Михайловка на Свапе была местом складирования товаров, которые зимой свозились санным путем на пристани в г. Орел, а оттуда сплавлялись по реке Оке. Губернатор А.Н. Зубов изменил установленный порядок, возглавив компанию судоходства по Сейму, Тускари, Пслу и Свапе. В Михайловке была построена пристань, в ней стояли барки, которые весной по Свапе пробегали более 50 км, направляясь к Сейму. Несколько барок отправлялись и от пристани г. Дмитриев. На Псле пристань была устроена и в г. Обоянь, туда свозили продукты со всей губернии. Весной Обоянский, Курский и Михайловский караваны барок плыли на Днепр и успевали достигнуть этой реки.

В мае 1789 г. на общем городском собрании торговцы выразили А.Н. Зубову благодарность за то, что на Тускари появилось судоходство, а также за то, что курские купцы смогли доставлять курскую продукцию водным путем не только в Херсон и Очаков, но и в самые отдаленные места. Очевидно, что данная мера явно способствовала увеличению товарооборота в Курском крае. За это портрет А.Н. Зубова с его личной подписью был повешен в зале собрания городского общества. Из Москвы ему была прислана табакерка из чистого золота, на которой было выгравировано изображение реки с плывущим на ней судном. Зубовская компания свои надежды основывала на разлинии вод весной. Но к началу 1800 г. компания рухнула из-за убытков, после чего мысль о судоходстве в Курской губернии была предана забвению [6].

Как упоминалось выше, к ноябрю 1810 г. Курскую губернию определили в 4-й округ управления водными и сухопутными сообщениями [4, оп. 1, д. 9240, л. 579]. В 1816 г. Главное управление путей сообщений вновь поднимает вопрос о судоходстве Сейма. Товар, отправляемый купцами в половодье из Курска, через 2 месяца приходил в Херсон. Хотя купечество и извлекало прибыль, но путешествие это было трудным, и сообщение

вновь прекратилось. В 1823 г. главнокомандующий путями сообщения вновь поднял вопрос о судоходстве Сейма. Дворяне ежегодно обещали жертвовать на протяжении 4 лет по 45 коп. с ревизской души, что могло бы собрать необходимые 175349 руб. Но, к сожалению, этот проект не воплотился в жизнь [6].

Итак, на протяжении первой четверти XIX в. на территории Курской губернии нами были зафиксированы три заката и две попытки возрождения водных сообщений. Попытки не увенчались успехом, но являлись бесценным опытом для будущего.

Список литературы

1. Бугров Ю.А. Литературные хроники Курского края. Курск: Издательский дом «Славянка», 2011. 408 с.
2. Вистицкий М.С. Указатель дорог Российской империи. Ч. 2. СПб.: Типографии Театральной дирекции, 1804. 600 с.
3. РГАДА (Российский государственный архив древних актов). Ф. 1355.
4. ГАКО (Государственный архив Курской области). Ф. 1.
5. Зябловский Е.Ф. Землеописание Российской империи для всех состояний. Ч. 5. СПб.: Типография Ф. Дрехслера, 1810. 753 с.
6. Ефременко С.Н. Историко-поэтическое описание рек Курского края (юго-западного края Ц.-Ч. о. – бывш. Курская губ.). URL: <http://old-kursk.ru/book/efremenko/index.html> (дата обращения: 01.02.2016 г.).

References

1. Bugrov U.A. *Literaturnye khroniki Kurskogo kraya* [Literary chronicles of Kursk territory]. Kursk, Slavyanka publishing house, 2011. 408 p. (In Russian).
2. Vistitsky M.S. *Ukazatel' dorog Rossijskoy imperii* [Index of the roads of the Russian Empire] Part 2. St. Petersburg, Printing Houses of Theatrical Management, 1804. 600 p. (In Russian).
3. *Russian state archive of ancient acts* (RGADA). Fund 1355. (In Russian).
4. *State archive of Kursk region* (GAKO). Fund 1. (In Russian).
5. Zyablovsky E.F. *Zemleopisanie Rossijskoy imperii dlya vseh sostoyanij* [Description of the land of the Russian Empire for all states]. Part 5. St. Petersburg, F. Drechsler Printing house, 1810. 753 p. (In Russian).

6. Efremenko S.N. *Istoriko-poeticheskoe opisanie rek Kurskogo kraya (yugo-zapadnogo kraya Ts.-Ch. o. – byvsh. Kurskaya gub.)* [Historical and poetic description of the rivers of Kursk territory (southwest edge of central chernozem region – former Kursk province)]. Available at:

<http://old-kursk.ru/book/efremenko/index.html>
(accessed 01.02.2016).

Поступила в редакцию 16.02.2016 г.
Received 16 February 2016

UDC 93(908)

THE KURSK PROVINCE MEANS OF COMMUNICATION IN THE FIRST QUARTER OF XIX CENTURY

Konstantin Borisovich KUDLANOV

Assistant of Constitutional Law Department

South-West State University

94, 50 Let Oktyabrya St., Kursk, Russian Federation, 305040

E-mail: kudlanov777@mail.ru

Means of communications are extremely important for social and economic development of the region, they influence on a condition of trade and all economy in general. The road network has the special importance in public administration and ensuring defence capability. On the basis of the sources introduced for scientific use for the first time it is tried to open a level of development of overland and water communications in the territory of the Kursk province at the beginning of XIX century and to show their evolution throughout the first quarter of XIX century. The number of the main and post roads to provinces is shown, the detailed attention is paid to questions of legislative regulation and financial security of repair of bridges and roads. This process is connected with transition in repairing of means of communication from orders of Paul I to Alexander I which were based on synthesis of former foundations (Statute of 1754 and innovations of Paul I with prevalence of the first). At the same time quality of roads sought to improve the government at the expense of command and administrative methods. The active phase of innovations in the "road" legislation regarding repair and contents of overland messages proceeded till 1810, transferring service of provincial roads and bridges to a new round of development. After the termination of an active phase of reforms, there was a transition to a stage of their realization and using them in the regions proceeding till the end of the studied period. The irreplaceable role of land surveyors in the course of repair of roads is noted, the attention to the difficulties connected with absence of experts is paid. Attempts of introduction of new technologies do not remain away from research too. The attempts of functioning of the waterways throughout the first quarter of XIX century which, unfortunately, were not crowned with success are described. Thus, research reflects various aspects of functioning of the means of communications in the territory of the Kursk province which value will promote successful search of the solution of modern problems of construction and operation of a regional road network.

Key words: means of communications; overland messages; water communications; roads; bridges; repair; financing; Kursk province

DOI: 10.20310/1810-0201-2016-21-9(161)-79-84

Информация для цитирования:

Кудланов К.Б. Состояние путей сообщения Курской губернии в первой четверти XIX в. // Вестник Тамбовского университета. Серия Гуманитарные науки. Тамбов, 2016. Т. 21. Вып. 9 (161). С. 79-84. DOI: 10.20310/1810-0201-2016-21-9(161)-79-84.

Kudlanov K.B. Sostoyaniye putey soobshcheniya Kurskoy gubernii v pervoy chetverti XIX v. [The Kursk province state of means of communication in the first quarter of XIX century]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya Gumanitarnye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2016, vol. 21, no. 9 (161), pp. 79-84. DOI: 10.20310/1810-0201-2016-21-9(161)-79-84 (In Russian).