

ИСТОРИЯ РОССИИ

УДК [94:626.7]18(470.323)

А. В. Сахаров

РОЛЬ ПОМЕЩИКОВ И КУПЦОВ КУРСКОЙ ГУБЕРНИИ В ПРОЕКТЕ М. ПУЗАНОВА ПО ПРИВЕДЕНИЮ РЕКИ СЕЙМ В СУДОХОДНОЕ СОСТОЯНИЕ В 1830-е ГОДЫ

Показана роль помещиков и купцов Курской губернии в реализации проекта М. Пузанова по приведению реки Сейм в судоходное состояние. Рассматриваются отдельные проблемы, возникшие во время строительных работ, в частности проблемы финансирования и пути их решения. Основное содержание исследования составляет анализ обстановки, сложившейся при строительстве системы шлюзов Александрийского водного пути, который позволяет выявить причины разногласий и неоднозначных оценок данного проекта представителями различных сословий губернии, а также определить степень их участия в реализации проекта. В научный оборот вводятся малоизвестные документы, представленные Государственным архивом Курской области, о деятельности щигровского помещика М. Пузанова, активно воплощающего замысел организации судоходства по Сейму от Курска до Киева и далее к черноморским портам.

Ключевые слова: Сейм, судоходство, помещики, купцы, Курская губерния.

В условиях непростой геополитической обстановки и важных перемен в современной России, когда происходит переоценка исторического прошлого, проблема патриотического воспитания и развития национального самосознания для Российской Федерации, крупнейшей страны в мире, стоит особенно остро. Важную роль в патриотическом воспитании играет изучение отечественной истории, позволяющее осмыслить исторический опыт народа, формировать ценностное отношение к отечественной культуре, определить гражданскую позицию. Особую актуальность приобретают краеведческие исследования, изучение истории в региональном аспекте. Проект помещика М. Пузанова по приведению 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. Рассмотрение процесса реализации столь смелого для своего времени проекта не только позволит живо представить экономическую и социальную обстановку в губернии, по-новому оценить созидательную, инициативную деятельность провинциального дворянства и купечества, но и предоставит материал для исторических аналогий и теоретических обобщений.

Важным шагом в рассмотрении вопроса обустройства реки Сейм в судоходное состояние и роли дворянства и купечества в реализации проекта щигровского помещика М. Пузанова явилась опубликованная в 2010 г. издательским центром «ЮМЭКС» историческая повесть М. Лагутича «Плыл по Сейму пароход», написанная к 170-ле-

тию Александрийского водного пути [1]. Следует отметить, что повесть имела не столько научный, сколько публицистический характер. Частично данная тема была затронута в монографии «Рыльск» историка В. А. Просецкого, занимающегося вопросами истории провинциальных городов [2]; историческом очерке «Наместники и губернаторы Курского края 1779–1917 гг.» историка-краеведа В. Б. Степанова [3]; статье «Пароходы на Сейме» И. Максимовой, опубликованной газетой «Единая Россия. Курский областной вестник» 24 июня 2010 г. [4], а также в статье «Историко-политическое описание рек Курского края» члена Курского краеведческого общества С. Н. Ефременко из фонда Курской областной библиотеки имени Н. Н. Асеева [5]. Однако все вышеперечисленные работы, как правило, описательны и лаконичны, нацелены в основном на констатацию фактов и содержат целый ряд неточностей и разногласий.

Исходя из актуальности темы, а также степени ее изученности, цель данной статьи – выявить роль помещиков и купцов Курской губернии в реализации проекта приведения реки Сейм в судоходное состояние и основные проблемы, возникшие в ходе строительных работ, ввести в научный оборот малоизвестные документы о деятельности дворянина М. Пузанова.

Настоящее исследование опирается на материалы фонда № 168 «Комитет для приведения реки Сейм в судоходное состояние» Государственного архива Курской области, впервые вводимые в научный оборот. Данный фонд включает в себя протоколы заседаний Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние; заказы, торговые ли-

сты и контракты с купцами и иными лицами, связанными с закупкой строительных материалов и наймом рабочих; письменные обращения, адресованные императору Николаю I, министру финансов Е. Ф. Канкрину, курским землевладельцам; приходно-расходные книги Комитета, в которых записываются практически все значимые финансовые операции, так или иначе связанные с проектом; сравнительные ведомости смет по проведенным работам; отчеты М. Пузанова и других лиц относительно хода строительных работ на местах установки шлюзов; жалобы на подрядчиков со стороны рабочих и местных жителей; описания рек Сейм и Десны; различного рода предписания технического характера; описи дел документов Комитета и т. д. Изучаемый период представлен достаточно полно, сохранность документов удовлетворительная. Дополнительная информация получена из фонда № 448 «Рыльский уездный предводитель дворянства» 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» ГАКО также выявлены и проанализированы материалы, освещающие роль дворянства в реализации проекта М. Пузанова, 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. Также использовалась научная литература: монографии и материалы различных научных конференций. Таким образом, привлеченный круг источников отличается необходимым разнообразием информации и обеспечивает получение достоверных результатов по изучаемой проблеме.

Одной из важнейших особенностей любых инфраструктурных работ является активное участие местного населения в проектировке и строительстве. Создание системы шлюзов по реке Сейм в 1830-х гг. (автор проекта М. Пузанов) не было исключением: среди строителей преобладали крепостные Курской губернии, местные землевладельцы и купцы финансировали проект, корректировали его. Однако далеко не всегда отношение к созданию системы шлюзов у последних двух категорий населения было положительным.

Помещики и купцы Курской губернии были главными проводниками реализации идеи устройства судоходства по реке Сейм. Экономическая целесообразность проекта М. 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 [6, л. 62–63]. Дворянство, имевшее земельные владения, поддерживало начинания Пузанова, справедливо полагая, что торговое 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, что поступили 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 новых мостов через Сейм в своем городе [7, л. 1].

В условиях недостатка финансирования проекта губернатор Павел Николаевич Демидов предложил разослать в имения, располагавшиеся недалеко от реки Сейм, предложения о том, чтобы местные помещики своими силами построили и установили шлюзы. Реакция землевладельцев на такое предложение была различной.

Помещику Александру Анненкову, проживавшему с 1820 г. в Киеве, однако имевшему поместье в Курской губернии, было предложено построить при принадлежавшей ему мельнице «...ворота для пропуска барок» [8, л. 13]. Землевладельца, славившегося своей жадностью и жестоким обращением с крепостными [9], явно не устраивала необходимость собственных финансовых затрат на проект, который уже отчасти финансировался государством. Поэтому далеко не самый бедный 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, довели меня до убытков на многие тысячи рублей» [8, л. 13]. Однако в это же время, желая восстановить свою репутацию, помещик находит средства на строительство Десятинной церкви в Киеве [10]. Учитывая и тот факт, что позднее Анненков на месте старой по-

стройки, по слухам, найдет клад и приобретет хутор в Полтавской губернии, следует заметить, что средства у помещика были. Причем история с кладом может являться лишь легендой, оправдывающей внезапное появление денежных средств у помещика.

Иначе на просьбу губернатора о строительстве шлюзов отреагировала княгиня Мария Федоровна Бяратинская. В своем ответном письме она констатировала: «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» [8, л. 42]. Однако Мария Федоровна находилась под опекой Сената и самостоятельно не могла принимать решения об употреблении финансовых средств. Вторая жена Ивана Ивановича Бяратинского в 1825 г. осталась вдовой с четырьмя сыновьями и тремя дочерьми [11, с. 19], и 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» [8, л. 42]. Необходимо отметить, что немецкое происхождение Марии Федоровны сыграло важную роль в реализации просьбы губернатора, так как исполнительность княгини Бяратинской ускорила начало строительства шлюзов в ее владениях.

Отношения Михаила Пузанова с помещиками не всегда складывались хорошо, и даже финансовые вливания последних не могли их улучшить. По причине неэффективного использования в ходе строительства финансовых средств автор проекта и помещики часто конфликтовали. Так, в 1832 г. львовский помещик Александр Николаевич Толстой передал на строительные работы у реки Сейм ровно 10 000 руб. [12, л. 9]. 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 [12, л. 5]. Однако перечисление средств в фонд строительных работ сопровождалось обвинениями в адрес Пузанова. Автор проекта приведения реки Сейм в судоходное состояние был обвинен в том, что предоставленные данные о начале рытья канала в селе Лозовском не являются правдивыми. После заседания Комитета Пузанову пришлось отправить письмо графу Толстому, в котором констатировалось, что «вырыто несколько десятков кубиче-

ских сажений» [12, л. 3]. Данный факт автор проекта «мог... доказать... актами, хранящимися в кабинет». Пузанов писал: «Несправедливость оскорблений сих за мое самоотвержение на пользу общую была... многой...» [12, л. 3].

В дальнейшем среди дворян произойдет раскол, и часть из них начнет критиковать реализующийся проект. Главной причиной столь радикальной смены позиции дворян стал побочный эффект от начавшихся работ, заключающийся в том, что водяные мельницы, расположенные возле Сейма, теряли свою производительность. Увидев, чем может обернуться строительство шлюзов для дворянских имений, землевладельцы выступили с критикой проекта, причем среди недовольных оказывались и бывшие агитаторы возведения конструкций на Сейме.

Одним из них был все тот же помещик Анненков, еще в 1824 г. уверявший всех в надобностях и пользе создания судоходства по главной реке Курской губернии. «Река Сейм была найдена возможно 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...» [13, л. 11], – писал Анненков, на тот момент являвшийся Курским губернским предводителем дворянства. Столь внушительная сумма так и не была собрана, 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 строительству 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. В марте 1837 г. Анненкову все же дали разрешение на строительство водяных мельниц [14, л. 1–8].

Работы по реке Сейм продолжались с 1835 г. по 1838 г., за это время на строительство было потрачено 677 347 рублей [15, л. 4–5]. Из данной суммы доля пожертвований курских и черниговских дворян составила существенные 28 % (189 410 рублей 40 копеек). Однако поскольку этих средств не хватало, Комитету пришлось просить Министерство финансов о получении займа в размере 545 000 рублей [16, л. 2].

Курское купечество также играло значимую роль при проектировании и строительстве в 1830-х гг. сооружений на реке Сейм, позволявших осуществ-

лять речное судоходство. Купцы обладали опытом плавания по Сейму, а также были заинтересованы в развитии инфраструктуры региона для получения прибыли от торговли. Проект Михаила Пузанова по приведению реки Сейм в судоходное состояние нуждался в организаторской помощи со стороны купечества, представители которого активно помогали при строительных работах.

Необходимо отметить, что курское купечество торговало прежде всего тканями, хлебом и скотом. Первый из вышеперечисленных товаров следует разделить на ткани для дворян и ткани для простых подданных, при этом сама торговля имела посреднический характер. Если анализировать долю, приходившуюся на торговлю хлебом, то она не была велика даже с учетом ярко выраженной аграрной направленности региона – лишь 11 % [17, с. 16]. 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 приобретался 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, имевший небольшой опыт в инженерной сфере. Он был нанят Комиссией по приведению р. Сейм в судоходное состояние для работ по установке шлюзов [18, л. 46]. 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 [19, л. 1–13]. После непродолжительных разбирательств купцу пришлось выплатить 396 руб., которые он задолжал рабочим [20, л. 23].

Другим купцом-подрядчиком, стремившимся сократить свои расходы за счет собственных рабочих, был Иван Свешников, принадлежавший к 1-й гильдии [21]. Его экономность привела к тому, что было написано прошение в Комитет от имени крестьянки Прасковьи Климовой, ставшей жертвой финансового обмана. Свешников для рыва на-

нял рабочих из Орловской губернии, двенадцать из которых остановились у Прасковьи Климовой. В прошении крестьянка писала о рабочих: «...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» [22, л. 3]. 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» [22, л. 3]. 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.

Уже после открытия судоходства на большей территории реки Сейм путивльский купец Григорий Никитич Беляев предпринял попытку переправить груз в Чернигов и Киев. Купец договорился с некоторыми помещиками, согласившимися помочь финансами для предприятия, взамен получив возможность добавить к конвою барки с собственными товарами. Как писал позже Беляев, он «желал только первым примером своим привлечь торгующее купечество к усилению Сеймского судоходства...» [23, л. 1]. На деле же получилась настоящая антиреклама созданной системе сеймских шлюзов. Две барки, что составляло ровно половину помещичьих судов, принадлежали княгине Бяратинской и были нагружены гречневой крупой и овсом. В своем отчете Беляев писал, что «одна из сих барок... не доходя верст пяти до Новомлинского шлюза близ селения Кербутова и Николаево-Батурина монастыря повредилась на корч, и перевесившись от течи на одну сторону опрокинулась вверх дном и вся погрузилась в воду» [23, л. 1]. В итоге груз был «уничтожен прибрежными жителями», разграбившими перевернувшуюся барку. В Комиссии по приведению реки Сейм в судоходное состояние началось расследование инцидента, закончившееся закономерным наказанием крестьян.

Официально Александринская водяная система была открыта в 1838 г. и наиболее активно использовалась в 1842 г.: по Сейму проплыло более 50 судов. Однако во второй половине XIX в. судоходство по главной реке Курской губернии не получило своего развития, и поскольку содержание шлюзов было достаточно затратным, а доходы перевозчи-

ков товаров относительно низкими, в конце 50-х годов XIX в. все сооружения были разобраны. Таким образом, сеймская шлюзовая система просуществовала около 20 лет и, несмотря на уникальность проекта, так и не стала важнейшей транспортной артерией в регионе.

Однако 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. Анализ деятельности Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние показывает основные механизмы привлечения общественности к финансированию проекта М. Пузанова: возможность участия любого желающего, расчет на дивиденды от будущей реализации проекта или определенные услуги, возможность стать соискателем дохода компании и полноправным участником жизни проекта.

Итак, 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, возникшими при строительных работах. 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 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, в отличие от дворянства, купечество не делало финансовых вложений в проект. 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.

Изучение роли помещиков и купцов Курской губернии в реализации проекта М. Пузанова по приведению реки Сейм в судоходное состояние расширяет круг исследуемых исторических проблем, дает полезный материал для анализа и преломления в практике нашего времени отдельных начинаний прошлого, видение одной из малоизученных страниц истории Курского региона. В статье введен в научный оборот ряд источников и впервые предпринято изучение темы реализации проекта М. Пузанова, основные положения которого могут быть использованы в краеведческих работах, в преподавании истории и краеведения в высшей и средней школе.

Список литературы

1. Лагутич М. Плыл по Сейму пароход. Курск: ЮМЭКС, 2010. URL: <http://old-kursk.ru/book/lagutich/parohod/index.html#sod> (дата обращения: 10.07.2015).
2. 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).
3. Степанов В. Б. Наместники и губернаторы Курского края. 1779–1917 гг. Исторические очерки. Курск: Курская городская типография, 2005. 244 с.
4. Максимова И. Пароходы на Сейме. URL: <http://old-kursk.ru/events/max100624.html> (дата обращения: 11.07.2015).
5. Ефременко С. Историко-поэтическое описание рек Курского края. URL: <http://old-kursk.ru/book/efremenko/index.html> (дата обращения: 11.07.2015).
6. Государственный архив Курской области (ГАКО). Ф. 168. Оп. 1. Д. 3.
7. ГАКО Ф. 448. Оп. 1. Д. 297.
8. ГАКО Ф. 168. Оп. 1. Д. 9.
9. Ляшенко В. Киевские клады и магия кладоискательства. URL: <http://www.interesniy.kiev.ua/articles/kiievskie-klady-i-magiya-kladoiskatel/> (дата обращения: 15.03.2015).
10. Ковалинский В. Три рождения Десятинной церкви. URL: http://www.weekend.com.ua/gorod/tri-rozhdennija-desjatinnij-tserkvi_arhiv_art.htm (дата обращения: 03.02.2015).
11. Петров П. Н. История родов русского дворянства: в 2 кн. СПб.: Книгоизд-во Герман Гоппе, 1886. Т. 1. 400 с.
12. ГАКО Ф. 168. Оп. 1. Д. 31.
13. ГАКО Ф. 567. Оп. 1. Д. 131.
14. ГАКО Ф. 567. Оп. 1. Д. 361.

15. ГАКО Ф. 168. Оп. 1. Д. 88.
16. ГАКО Ф. 168. Оп. 1. Д. 81.
17. Озеров Ю. В. Курское купечество в середине XIX века. Курск: Маэстро-Принт, 2001. 80 с.
18. ГАКО Ф. 168. Оп. 1. Д. 15.
19. ГАКО Ф. 168. Оп. 1. Д. 33.
20. ГАКО Ф. 168. Оп. 1. Д. 105.
21. Озеров Ю. В. Материалы к жизнеописанию некоторых представителей курского купечества середины XIX в. URL: <http://old-kursk.ru/book/kures/kup009.html> (дата обращения: 20.03.2015).
22. ГАКО Ф. 168. Оп. 1. Д. 83.
23. ГАКО Ф. 168. Оп. 1. Д. 163.

Сахаров А. В., аспирант.

Лицей № 6 им. М. А. Булатова.

Ул. Радищева, 54, Курск, Россия, 305004.

E-mail: zucker1991@mail.ru

Материал поступил в редакцию 30.06.2015.

A. V. Sakharov

THE ROLE OF LANDLORDS AND MERCHANTS OF KURSK PRONIVCE IN THE RIVER SEIM TRANSFORMATION TO NAVIGABLE CONDITION PROJECT IN THE THIRTIES OF THE XIX CENTURY

The article is devoted to the role of landlords and merchants of the Kursk province in the river Seim transformation to navigable condition. It is divided into two blocks, each of which focuses on the role of representatives of the nobility and the merchant class. The article is about the position of individual landowners to the project and financial help during construction work on the landlord's land. The article gives a detailed analysis of a mixed assessment of the project landowners, the specific reasons for the negative attitude of the landowners. The article goes on to say that some of merchants who were contractors tried to skimp on construction works. Much attention is given to the first attempt to send barges with goods in 1836 by the merchant Belyaev. In the end of the article the author comes to the conclusion of the role of landlords and merchants in the project.

Key words: *Seim, navigation, landlords, merchants, Kursk Province.*

References

1. Lagutich M. *Plyl po Seymu parokhod* [The steamboat sailed on the river Seim]. Kursk, YuMEKS Publ., 2010. URL: <http://old-kursk.ru/book/lagutich/parokhod/index.html#sod> (accessed: 10.07.2015) (in Russian).
2. Prosetskiy V. A. *Ryl'sk* [Rylsk]. Voronezh, Tsentr. Chernozemnoye kn. izd-vo, 1977. 176 с. URL: <http://old-kursk.ru/book/rylsk/rylsk004.html> (accessed: 11.07.2015) (in Russian).
3. Stepanov V. B. *Namestniki i gubernatory Kurskogo kraya. 1779–1917 gg. Istoricheskiye ocherki* [Viceroys and governor of Kursk region. 1779–1917 years. Historical essays]. Kursk, Kurskaya gorodskaya tipografiya Publ., 2005. 244 p. (in Russian).
4. Maksimova I. *Parokhody na Seyme* [Steamboats on the river Seim]. URL: <http://old-kursk.ru/events/max100624.html> (accessed 11.07.2015) (in Russian).
5. Efremenko S. *Istoriko-poeticheskoye opisaniye rek Kurskogo kraya* [Historical and poetic description of the Kursk's rivers region]. URL: <http://old-kursk.ru/book/efremenko/index.html> (accessed: 11.07.2015) (in Russian).
6. *Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO)* [State Archive of Kursk Region]. F. 168, o. 1, d. 3 (in Russian).
7. *Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO)* [State Archive of Kursk Region]. F. 448, o. 1, d. 297 (in Russian).
8. *Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO)* [State Archive of Kursk Region]. F. 168, o. 1, d. 9 (in Russian).
9. Lyashenko V. *Kievskiy klady i magiya kladoiskatel'stva* [Kiev treasures and magic of treasure hunting]. URL: <http://www.interesniy.kiev.ua/articles/kyevskie-klady-i-magiya-kladoiskatel/> (accessed: 15.03.2015) (in Russian).
10. Kovaniiskiy V. *Tri dnya rozhdeniya Desyatinnoy tserkvi* [Three birth days of the Church of the Tithes]. URL: http://www.weekend.com.ua/gorod/tri-rozhdeniya-desyatinnoy-tserkvi_arhiv_art.htm (accessed: 03.02.2015) (in Russian).
11. Petrov P. N. *Istoriya rodov russkogo dvoryanstva: v 2 kn.* [The history of the birth of the Russian nobility: in two books]. St. Petersburg, Knigoizdatel'stvo German Goppe Publ., 1886. Vol. 1. 400 p. (in Russian).
12. *Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO)* [State Archive of Kursk Region]. F. 168, o. 1, d. 31 (in Russian).
13. *Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO)* [State Archive of Kursk Region]. F. 567, o. 1, d. 131 (in Russian).
14. *Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO)* [State Archive of Kursk Region]. F. 567, o. 1, d. 361 (in Russian).

15. Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO) [State Archive of Kursk Region]. F. 168, o. 1, d. 88 (in Russian).
16. Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO) [State Archive of Kursk Region]. F. 168, o. 1, d. 81 (in Russian).
17. Ozerov Yu. V. *Kurskoye kupechestvo v seredine XIX veka* [Kursk merchants in the mid-nineteenth century]. Kursk, Maestro-Print., 2001. 80 p. (in Russian).
18. Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO) [State Archive of Kursk Region]. F. 168, o. 1, d. 15 (in Russian).
19. Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO) [State Archive of Kursk Region]. F. 168, o. 1, d. 33 (in Russian).
20. Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO) [State Archive of Kursk Region]. F. 168, o. 1, d. 105 (in Russian).
21. Ozerov Yu. V. *Materialy k zhizneopisaniyu nekotorykh predstaviteley kurskogo kupechestva serediny XIX v.* [Materials for the biography of some members of the Kursk merchant in the mid-19th century]. URL: <http://old-kursk.ru/book/kupec/kup009.html> (accessed 20.03.2015) (in Russian).
22. Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO) [State Archive of Kursk Region]. F. 168, o. 1, d. 83 (in Russian).
23. Gosudarstvennyy arkhiv Kurskoy oblasti (GAKO) [State Archive of Kursk Region]. F. 168, o. 1, d. 163 (in Russian).

Sakharov A. V.

Lyceum no. 6 named after M. A. Bulatov.

Ul. Radishcheva, 54, Kursk, Russia, 305004.

E-mail: zucker1991@mail.ru