

ХОЗЯЙСТВО ГОРОДСКИХ ЦЕНТРОВ КУРСКОЙ ГУБЕРНИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

А.Д. СИДОРОВ

*Курский
государственный
университет*

e-mail: Kurskgu@mail.ru

Анализируется характер развития хозяйства городов Курской губернии во второй половине XIX – начале XX в. Рассмотрены социально-экономические и социокультурные аспекты городской инфраструктуры: транспорт, освещение, пожарное хозяйство, санитарное состояние городских поселений и их благоустройство, развитие садово-паркового хозяйства.

Ключевые слова: городское хозяйство, пути развития городской инфраструктуры, благоустройство, транспорт, освещение, противопожарное хозяйство, санитарное состояние городов.

В результате реформ второй половины XIX в. начинается процесс бурного социально-экономического развития городов, основой которого являлось развитие городского хозяйства. В соответствии с положением городской реформы от 16 июня 1870 г. под городским хозяйством понималось «заведывание городским имуществом, доходами и расходами»¹. Городское хозяйство представляет собой сложное явление, основной частью которого является инфраструктура города.

Под инфраструктурой мы подразумеваем совокупность сооружений, зданий, систем и служб, необходимых для функционирования отраслей материального производства и обеспечения условий жизнедеятельности общества (в данном контексте жителей города). Как правило, чем выше экономический потенциал города, тем более развита его инфраструктура. Развитие инфраструктуры города, включающей в себя различные сферы городского хозяйства и связанное с этим благоустройство, составляли одну из основных сторон жизни провинциального города второй половины XIX – начала XX в. Мощение улиц и площадей, водоснабжение и санитарное состояние города, противопожарная безопасность, уличное освещение, транспорт, почта и телеграф – все это является элементами городского хозяйства. Городскую инфраструктуру можно разделить по двум направлениям развития: социально-экономическое и социокультурное, но это разделение условно, так как каждый из вышеназванных элементов выполняет двойную функцию, служа экономическим интересам города и одновременно удовлетворяя общественные потребности горожан.

Важной частью инфраструктуры являлся городской транспорт. До конца XIX в. основным транспортным средством, обслуживающим потребности городского населения являлись извозчики. Для перевозки пассажиров были легковые извозчики, занимающиеся же перевозкой грузов, назывались ломовыми². Лишь в 1897 г. в губернском Курске открывается трамвайное движение. Оно начиналось и продолжалось летом с 7 утра до 11 вечера, а в зимнее время с 8 утра до 9 вечера. Проезд в один конец (от Херсонских до Московских ворот по одноименным улицам) обходился 8 копеек, учащиеся платили 5 коп. График движения включал три трамвая в час при скорости движения не более 14 верст в час. Кроме пассажиров, трамвай перевозил особыми вагонами и по другой цене грузы. Интересным является то, что в договоре между городом и агентством «Курский трамвай» предусматривались штрафные санкции за нарушение графика движения, а также за любые другие невыполнения условий договора. К примеру, за неубранный снег на пути движения взимался штраф «по одному рублю с каждой погонной сажени»³.

¹ См. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. №48498 от 16 июня 1870 года. Городовое положение. Т.45. СПб., 1874. С. 1,2,128.

² Государственный архив Курской области (ГАКО). Ф.54. Оп.1. Д.298. Л.2.

³ ГАКО. Ф.1. Оп.1. Д.1913. Л.357.



Актуальной проблемой города являлось обеспечение должного санитарного состояния. С этой целью для очистки от нечистот во дворах частных домов была введена должность «городского чистителя», строго оговаривалась и плата за оказанные услуги, также оговаривались правила продажи «съестных припасов» на городских рынках и базарах⁴. Определенную угрозу для распространения заразных заболеваний среди жителей городов представляли собаки, которые иногда целыми стаями бродили в городах. Особенно опасными они были в летний период, когда случаи бешенства собак встречались чаще, и животные представляли серьезную опасность для горожан. Для регулирования численности бродячих собак и, следовательно, уменьшения вероятности заражения человека город вводил отдельную должность и выделял помещение для отлавливаемых животных.⁵

Серьезной проблемой для развития экономики городов и сохранности имущества горожан являлась противопожарная безопасность поселений. Пожары были частым явлением городской жизни XIX столетия. По этой причине в 1863 г. поступило императорское распоряжение на имя Курского губернатора о необходимости «разрыва между жилыми деревянными строениями» с целью уменьшения урона от пожаров, возникающих в городе (до этого эта практика существовала в С. Петербурге). Причем, это правило рекомендовалось вводить постепенно и распространялось оно только на застраиваемые кварталы. На существующие к этому времени старые кварталы с деревянной застройкой эти правила не распространялись. В них должны быть возводимы брандмауеры (стена, выводимая поперек дома и выше крыши из камня или кирпича, предназначенная для предупреждения распространения пожара, как в каменных, так и деревянных домах – А.С.)⁶. В целях обеспечения минимального ущерба от возникновения пожаров в городах устанавливали пожарные краны во дворах «фабрик, заводов, казенных и общественных заведений и гостиницах»⁷.

Нередко город возлагал на местных жителей определенные обязанности в сфере противопожарной безопасности. Так, «на городских обывателей, владеющих в городе домами, лавками и другою недвижимою собственностью возлагается обязанность содержать ночные караулы с 1 апреля по 15 ноября»⁸. Причем, в целях эффективности их работы предлагалось город делить на участки. Так как большая часть строений провинциального города была деревянной, в целях противопожарной безопасности запрещалось даже «курение табаку на площадях и по улицам города, на дворах и в ярмарочных торговых помещениях, а равно в сараях и конюшнях»⁹.

В каждом городе Курской губернии существовали правила о мерах предосторожности против пожаров, в которых давались инструкции по содержанию пожароопасных предметов не только для владельцев торговых и промышленных заведений, но и для рядовых горожан¹⁰.

Органы местного самоуправления следили за соблюдением надлежащей укомплектованности пожарных команд. Так, например, комиссия, учрежденная в 1870 г. для ревизии пожарного обоза в городе Курске, заявляла, «что по штату утвержденному в 1853 г. состав пожарной команды г. Курска определен в 76 чел. Однако в настоящее время команда состоит лишь из 62-х чел., которых очевидно недостаточно, в особенности, ввиду упразднения общественной пожарной команды, которая, впрочем, существовала и прежде лишь на бумаге, вовсе не являясь на пожары»¹¹. Комиссия предлагала необходимым «число пожарных служителей г. Курска довести до цифры, определенный штатом 1853 года»¹².

Городская пожарная команда также принимала участие в пожаротушении в пригородных слободах, если был составлен договор между представителями города и

⁴ Там же. Ф.54. Оп.1. Д.320. Л.70б.

⁵ Там же. Л.180б.

⁶ Там же. Ф.33. Оп.2. Д.4502. Л.16.

⁷ Там же. Ф.54. Оп.1. Д.458. Л.10б.

⁸ Там же. Д.320. Л.120б.

⁹ ГАКО. Ф.54. Оп.1. Д.320. Л.12.

¹⁰ Там же. Л.23

¹¹ Там же. Ф.1. Оп.1. Д.187. Л.21.

¹² Там же. Л.21.



сельским обществом слободы. Так, к примеру, вопрос о выезде пожарных частей города Курска на пожары в слободы Ямскую, Стрелецкую и Казацкую поднимался сельскими обществами в 1882 г. Предоставление услуг по пожаротушению каждое общество оплачивало по разному: Ямская слобода – 1000 руб. в год; Стрелецкая и Казацкая – 750 руб. При этом условия по предлагаемому договору были одинаковы:

1. плата должна производиться за полугодие вперед;
 2. выезд двух пожарных частей предполагался в том случае, если пожар распространялся более чем на 1 дом;
 3. сельские общества обязаны были устроить специальные сигнальные знаки;
 4. для удобства пожаротушения общества должны были построить пристани.
- На эти условия согласилось только сельское общество Ямской слободы, и то только с 1890 г. по ноябрь 1892 г.

По всей видимости, неспособность жителей слобод самостоятельно справиться с пожарами привело к повторному рассмотрению вопроса о помощи города в обеспечении пожарной безопасности. Так, в 1904 г. уполномоченные общества крестьян слободы Стрелецкой обратились с ходатайством в Курскую городскую думу «о тушении пожаров средствами городских пожарных частей»¹³, которые, со своей стороны, предложили следующие условия:

1. на пожар в слободу должно выезжать не менее двух частей, если в самом городе нет пожара, и одна – если есть;
2. во время весеннего разлива сельское общество обязуется предоставлять лодки для переправы;
3. если пожарный обоз поломается в то время, когда он будет находиться на территории слободы, то сельское общество не несет за это ни какой ответственности;
4. устанавливался лимит времени прибытия пожарных частей в слободу (не позднее 30 минут);
5. предусматривались также штрафные санкции (за каждое опоздание городское управление должно было оплатить штраф обществу в размере 25 руб.);
6. сельское общество обязывалось платить за услуги пожарным по 500 руб. в год, при чем оплата должна производиться через каждые 3 месяца.

Рассмотрев условия Стрелецкого сельского общества, Курская городская управа внесла свои изменения: увеличивалась плата за предоставление услуг пожаротушения на 250 руб., и должна производиться раз в четыре месяца; общество должно было устроить у себя телефон или электрическую сигнализацию для своевременного оповещения городской пожарную часть, в весеннее половодья приезд пожарного обоза становился необязателен, необходимым условием заключения договора также являлась постройка пристани для удобного набирания воды для тушения из реки Тускари¹⁴.

С целью возмещения убытков от пожаров и в целях информирования населения о правилах противопожарной безопасности было образовано «Курское городское общество взаимного от огня страхования»¹⁵, занимающееся страхованием недвижимого имущества.

Неотъемлемой частью инфраструктуры являлось городское освещение. Уличное освещение городов в рассматриваемый период было примитивным (керосиновые лампы). Оно производилось «соображаясь с действительной необходимостью в течение 9 месяцев, по расчету 18 безлунных ночей в месяц до 2 часов ночи, а всего – 162 ночи»¹⁶. Обязанность следить за освещением города возлагалась на подрядчика, с которым городская администрация заключала контракт. Подрядчик не всегда выполнял свои прямые обязанности, и в вечернее, и в ночное время в городе было «дурное освещение, керосин заливался не каждый день, а весьма редко, сила огня во многих фонарях была не для освещения, а только для того чтобы огонь совершенно не потух. Стекол в фонарях и лампах было много побитых. И вместе с тем, они протирались весьма дурно. Фонарщиков по числу фонарей не доставало, от чего фонари своевременно не зажигались»¹⁷.

¹³ ГАКО. Ф.48. Оп.1. Д.4. Л.59.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же. Ф.54. Оп.1. Д.903. Л.1.

¹⁶ Там же. Ф.1. Оп.1. Д.1913. Л.359.

¹⁷ ГАКО. Ф.1. Оп.1. Д.1253. Л.1.



Лишь в 1901 г. акционерное общество «Курский трамвай» заключило с городом Курском договор на устройство постоянной сети электрического освещения. Построенная бельгийским акционерным обществом электрическая станция была мощностью 603 киловатта. Электроэнергию использовали жители центральной части города, а также для уличных фонарей на Московской и Херсонской улицах¹⁸. Однако, и в начале XX в. во всех городах губернии, кроме электрифицированного Курска, освещение улиц оставалось примитивным (керосиновые фонари).

Одной из возможностей влиять на благоустройство города, его внешний вид являлось право города на выдачу разрешений на открытие различных промышленных заведений и указание мест под организацию производства. Так, например, Курская городская дума разрешила купцам Поликарповым устройство на территории своей усадьбы «крупорушки с маслобойным при ней отделением»¹⁹, при условии безопасности в пожарном и санитарном отношениях.

Следует отметить и роль паркового хозяйства в инфраструктуре города. Сады и парки, помимо выполнения досуговой функции горожан, выполняли и экономическую роль, принося прибыль городскому бюджету посредством сдачи их в арендное пользование частным лицам или общественным организациям. Аренда позволяла не только превратить сады в прибыльную статью городского бюджета, но и способствовала благоустройству общественных и культурных центров города. Но были случаи, когда досуговая деятельность горожан отступала на второй план, уступая место прямым экономическим выгодам города. Так произошло с садом на Навозной площади. История создания этого сада ведет свое начало с 1806 г., когда по Высочайшему указу предоставлялось гор. Курску «в пользование казенное место на берегу реки Тускарь, на предмет устройства общественного сада, с воспрещением обращения означенного места для какой-либо другой городской надобности»²⁰. Были даже выделены денежные средства в сумме 8500 руб. Но, «несмотря на это, городское общественное управление, из года в год, откладывало дальнейшее исполнение Высочайшей воли. Наконец, пользуясь невнимательностью со стороны местной власти, обратило указанную местность под базарную площадь, с наименованием оной «Навозною» (в 1837 г. – А.С.)»²¹. И только в 1890 г. Курский губернатор, «не признавая допустимым дальнейшее промедление в исполнении приведенных Высочайших указов», предложил городской думе принять меры по устройству сада в определенном для этого месте²². С этой целью в 1895 г. Курская городская дума создала комиссию для решения вопроса о создании сада на Навозной площади, занятой к этому моменту торговыми рядами. Были предложены два плана сада:

1. Составленный специальной комиссией Курской городской думы, «согласно коему часть названной площади была оставлена свободною от насаждений и предназначаясь для детских игр, устройства приспособлений для детской гимнастики и вообще физических упражнений, с устройством на остальной части площади широкой аллеи для гуляний, разведением газонов и посадкою деревьев и кустарников, способных легко разрастаться»²³.

2. Составленный садовником Марешалем, по поручению губернатора, план по типу английских садов.

Курская городская дума утвердила первый план сада и направила все необходимые документы Курскому губернскому по земским и городским делам присутствию. Которое, в свою очередь отменило решение думы, мотивируя это тем, что «место под бывшею Навозною площадью назначено по Высочайшему соизволению для разведения на оном сада. План сего сада уже составлен садовником Марешалем и одобрен губернским начальством. При таком положении дела, в составлении городской комиссией и утверждение городской думой нового плана сада «усматривается вновь явное уклонение от выполнения изъясненной Высочайшей воли»²⁴. До конца XIX в. этот сад так и остался на бумаге.

¹⁸ Там же. Ф.48. Оп.1. Д.4. Л.241–242, 251, 283.

¹⁹ Там же. Д.2. Л.88.

²⁰ Там же. Ф.54. Оп.1. Д.319. Л.15.

²¹ Там же.

²² Там же. Л.15об.

²³ ГАКО. Ф.54. Оп.1. Д.319. Л.15об. – 16.

²⁴ Там же. Л.16.



Большая часть горожан жила в собственных домах, хотя в городе был развит такой источник дохода как «сдача жилья в наем». Съемные дома предоставлялись жившим в городе офицерам военных гарнизонов, приехавшим в город учителям, врачам, чиновникам. Известен случай, когда в «наемном» доме г. Верещагина располагалось городское кожевенное училище²⁵.

В заключение отметим, что в результате реформ второй половины XIX в. городским самоуправлением, наряду с развитием экономики, большое внимание стало уделяться совершенствованию инфраструктуры и благоустройства городских центров Курской губернии. В конце XIX – начале XX в. в городах края выделяются значительные средства на водоснабжение, освещение улиц и площадей, строительство тротуаров, развитие пожарных частей, транспорта, связи, садово-парковых зон и т.д. В результате чего, в 1898 г. в г. Курске был введен в эксплуатацию электротрамвай и проложена сеть электрического освещения городского центра. Во некоторых экономически развитых городах (Курске, Белгороде, Короче и др.) были проложены водопроводы²⁶, тротуары, увеличены объемы пожарного инвентаря и штаты пожарных команд. Однако в большинстве уездных и, особенно заштатных центрах, по-прежнему отсутствовали многие стандарты городской жизни. Во всех городах, кроме электрифицированного Курска, освещение улиц было примитивным (керосиновые фонари).

Одной из важных отраслей городского хозяйства было водоснабжение. В массе уездных и заштатных городов водопроводные сети отсутствовали, воду брали из колодцев, а то и прямо из реки. Городской общественный транспорт, кроме губернского Курска, отсутствовал во всех уездных и заштатных городах. Развитие внутригородского хозяйства сдерживалось дефицитными бюджетами городских центров, что негативно сказалось на благоустройстве городов Курской губернии. Многие курские города к началу XX в. не сумели замостить даже центральные улицы, тротуары, обеспечить жителей водопроводом, организовать регулярную вывозку нечистот, построить общественные скотобойни, благоустроить площади, скверы, сады.

MUNICIPAL SERVICES OF THE CENTRES OF THE KURSK PROVINCE IN THE SECOND HALF OF THE XIX – BEGINNING OF THE XX CENTURY

A.D. SIDOROV

Kursk State University

*e-mail:
Kurskgu@mail.ru*

Nature of the economy development of the towns of the Kursk province in the second half of the XIX – beginning of the XX century has been analyzed. Socio-economic and socio-cultural aspects of the city infrastructure have been considered: transport, illumination, fire-fighting service, sanitary state of the city settlements and their improvement, development of the garden and park enterprise.

Key words: city services, ways of development of the city infrastructure, improvement, transport, illumination, fire-fighting service, sanitary state of the city.

²⁵ Там же. Ф.48. Оп.1. Д.4. Л.110.

²⁶ Там же. Ф.4. Оп.1. Д.144. Л.1–120.