



УДК [94:626.7]18|(470.323)

**ПРОЕКТ СУДОХОДСТВА ПО РЕКЕ СЕЙМ В 30-е ГОДЫ XIX в.  
(НА МАТЕРИАЛАХ КУРСКОЙ ГУБЕРНИИ)**

**THE PROJECT TO TRANSFORMATION TO NAVIGABLE CONDITION THE  
RIVER SEIM IN THE THIRTIES OF THE XIX CENTURY  
(ON MATERIALS OF KURSK PROVINCE)**

**А.В. Сахаров  
A.V. Sakharov**

*МБОУ «Лицей № 6 имени М.А. Булатова», г. Курск, ул. Радищева 54, 305004*

*Municipal budget educational institution «Lyceum № 6 named after M.A. Bulatov»,  
Kursk, Radishcheva street, 54.*

*e-mail: Zucker1991@mail.ru*

*Аннотация.* Статья посвящена рассмотрению особенностей финансирования и использования полученных средств Комитетом по приведению реки Сейм в судоходное состояние по проекту щигровского помещика М. Пузанова. Основное содержание исследования составляет анализ источников получения денежных средств Комитетом, закупок материала, найма рабочей силы и контрактов с купцами. Определяются основные тенденции в использовании денежных средств Комитетом на протяжении строительных работ. В научный оборот вводятся малоизвестные документы, представленные Государственным архивом Курской области.

*Resume.* The article is devoted to peculiarities of financing and the use of funds received by the Committee to transformation to navigable condition the river Seim by M. Puzanov's project. The main content of the study is the analysis of the sources of funds Committee, material procurement, labor recruitment and contracts with merchants. The article gives the key trends in the use of funds by the Committee for the construction work. Much attention is given to introducing into scientific circulation obscure documents submitted by the State Archive of the Kursk region, on the activities of Shchigry's landowner Puzanov, who actively implemented the plan for the Navigation of the river Seim from Kursk to Kiev and then to the Black Sea ports.

*Ключевые слова:* Сейм, судоходство, финансирование, купцы, Курская губерния.  
*Keywords:* Seim, navigation, finance, merchants, Kursk Province.

За первую четверть XXI в. в Российской Федерации было запланировано множество грандиозных инженерных проектов, некоторые из них еще предстоит претворить в жизнь. Сооружение моста, соединяющего АР Крым и Краснодарский край, моста через бухту Золотой Рог во Владивостоке; строительство объектов в Казани к празднованию тысячелетия города и проведению Всемирной летней Универсиады, спортивных сооружений к Олимпиаде 2014 г. в Сочи и Чемпионату Мира по футболу 2018 г. стали важнейшими инженерными проектами в жизни страны.

Воплощение в жизнь любых грандиозных проектов невозможно без учета исторического опыта ведения строительных работ, адресного и грамотного использования финансовых средств, рациональной эксплуатации полученных объектов, поэтому особую актуальность приобретает изучение подобной практической деятельности. Так, опыт реализации проекта надворного советника Михаила Пузанова по приведению реки Сейм в судоходное состояние, несомненно, может быть использован на современном историческом этапе. Рассмотрение финансовой деятельности Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние позволит выявить экономическую обстановку в губернии, оценить роль губернаторов и дворян в деятельности, связанной со строительными работами на главной реке Курского края, предоставит материал для исторических аналогий и теоретических обобщений. Обращение к данной теме расширяет круг исследуемых отечественной наукой проблем, дает видение одной из малоизученных страниц истории Курского региона. Ряд источников, использованных в статье и впервые введенных в научный оборот, может быть использован в краеведческих работах, преподавании истории и краеведения в высшей и средней школе.

С начала 2000-х гг. появляется ряд обобщающих исследований, имеющих не столько научный, сколько публицистический характер, не содержащих критического анализа вопросов финансирования проекта М. Пузанова, а также монографий, которые выпускались не только историками, но и журналистами. К их числу относится опубликованная в 2010 году издательским центром



«ЮМЭКС» историческая повесть М. Лагутича «Плыл по Сейму пароход»<sup>1</sup>, написанная к 170-летию Александринского водного пути. Частично вышеобозначенная тема была затронута в историческом очерке «Наместники и губернатора Курского края 1779–1917 гг.» историка-краеведа В.Б. Степанова<sup>2</sup>. Данная монография состоит из глав, каждая из которых посвящена конкретному губернатору Курской губернии.

Актуальность и уровень изученности темы определили цель исследования – изучить и научно осмыслить проблемы финансирования проекта по приведению реки Сейм в судоходное состояние, 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, отличающиеся необходимым разнообразием информации и обеспечивающие получение достоверных результатов по изучаемой проблеме. 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 зафиксированы практически все значимые финансовые операции, 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 так далее. Изучаемый период представлен достаточно полно, сохранность документов удовлетворительная.

К 30-м годам XIX в. Курская губерния представляла собой аграрный регион, чья продукция могла быть реализована в других частях Российской Империи. Надворный советник Михаил Пузанов предложил использовать реку Сейм в качестве транспортной артерии, предварительно преобразовав ее при помощи постройки семнадцати шлюзов. Разумеется, такой проект требовал серьезных финансовых вложений.

Крупную денежную помощь, прежде всего, могло оказать 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, повлеваю вам... 100 тысяч рублей отпустить из сумм по вашему назначению»<sup>3</sup>. После этого проект было решено назвать в честь императрицы «Александровским водяным сообщением»<sup>4</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>5</sup>.

Суммы в 100 тысяч рублей, 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>6</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 рубля 50 копеек из личных средств<sup>7</sup>. Необходимо 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>8</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 умрет в 1841 году<sup>9</sup>. Следующее поступление средств произошло в феврале 1834 года: вице-губернатор Алексей Николаевич Брусиллов пожертвовал 500 рублей<sup>10</sup>. Через месяц по указанию все того же Брусилова была выделена сумма в размере 1000 рублей из губернской казны, а в апреле вице-губернатор снова пожаловал из своих денег 2628

<sup>1</sup> Лагутич М. Плыл по Сейму пароход. Курск, 2010. URL: <http://old-kursk.ru/book/lagutich/parohod/index.html> (дата обращения: 10.07.2015).

<sup>2</sup> Степанов В.Б. наместники и губернаторы Курского края. 1779-1917 гг. Исторические очерки. Курск, 2005. URL: <http://old-kursk.ru/book/stepanov/namest17.html>

<sup>3</sup> Государственный архив Курской области (ГАКО). Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 94.

<sup>4</sup> Максимова И. пароходы на Сейме. URL: <http://old-kursk.ru/events/maxi100624.html>

<sup>5</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 95.

<sup>6</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 5.

<sup>7</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 16. Л. 1.

<sup>8</sup> Степанов В.Б. наместники и губернаторы Курского края. 1779-1917 гг. Исторические очерки. Курск, 2005. URL: <http://old-kursk.ru/book/stepanov/namest17.html>

<sup>9</sup> Огарков В.В. Демидовы. Их жизнь и деятельность. СПб., 1891. С. 91.

<sup>10</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 16. Л. 2.



рублей 6 копеек по серебряному курсу <sup>11</sup>. Новый губернатор, Степан Федорович Паскевич практически сразу был вынужден выделять средства на проект: 5000 рублей и 4800 рублей в ноябре 1834 года <sup>12</sup>, 8123 рубля 29 копеек в декабре и 2097 рублей 29 копеек в январе 1835 года <sup>13</sup>.

Третьим существенным источником финансирования стали дворянские пожертвования. Так, в июле 1834 года чиновник 5 класса Феофан Антонович Трехинский пожертвовал проекту 16 900 рублей <sup>14</sup>. За два года до этого львовский помещик Александр Николаевич Толстой пообещал Пузанову передать 10 000 рублей <sup>15</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 просьбой о строительстве за свой счет шлюзов и сопутствующих конструкций на территории собственных имений. Следует отметить, что далеко не все землевладельцы соглашались выполнить полученную просьбу, но были и исключения. Одной из согласившихся была Мария Федоровна Барятинская <sup>16</sup>, и, разумеется, потраченные ею средства также не были зафиксированы Комитетом по приведению реки Сейм в судходное состояние.

Чтобы правильно понимать, как тратились средства Комитета по приведению реки Сейм в судходное состояние, необходимо проследить динамику, имеющихся в наличии у него денег. Для примера взят период с конца 1832 года по январь 1835 года (см. рис. 1).

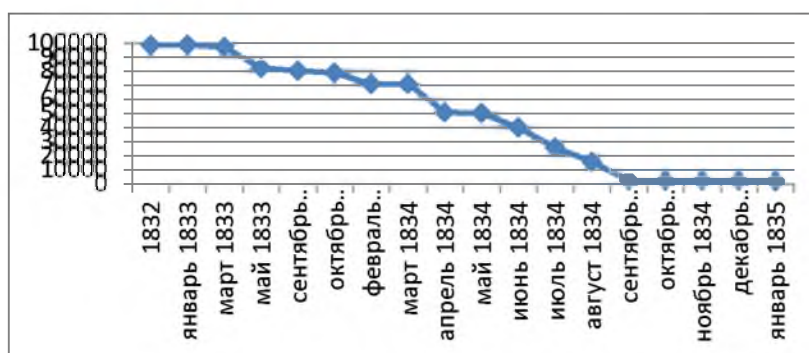


Рис. 1. Баланс финансов Комитета.  
Fig. 1. The balance of Committee's finance.

Из графика рис. 1 видно, что расходы в первый год работ значительно уступают потраченным средствам за следующий 1834 год. Объясняется это, прежде всего, тем, что строительные работы откладывались из-за конфликта с Главным Управлением путей сообщения, настаивавшем на реализации другого проекта, за авторством Михайлова. В нем предусматривалась грандиозная общая сумма затрат на приведение реки Сейм в судходное состояние – 1 666 412 рублей <sup>17</sup>. М. 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 о строительстве первого пробного шлюза. Согласно проекту, М. Пузанов рассчитывал использовать водяные мельницы, возле которых необходимо было построить шлюзы. Помещики боялись, что мельничные запруды при строительстве обмелеют и оставят их хозяев без доходов, поэтому 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 рапортовал о прибытии «21 числа... барок с грузом до пяти тысяч пудов камня...» <sup>18</sup>.

Еще одной значимой причиной относительно небольших первоначальных трат 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 серьезное расходование средств неизменно требовалось с апреля–мая, что также отражено в представленном графике. Заказы на мате-

<sup>11</sup> Там же. Л. 3.

<sup>12</sup> Там же. Л. 4.

<sup>13</sup> Там же. Л. 5.

<sup>14</sup> Там же. Л. 3.

<sup>15</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 31. Л. 9.

<sup>16</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 9. Л. 42.

<sup>17</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 3. Л. 60.

<sup>18</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 17. Л. 3.



риал 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>19</sup>, включавших пункты, представленные в табл. 1.

Таблица 1  
Table 1

**Торговый лист на материалы и услуги**  
**Shopping list for materials and services**

| <i>Предметы торгов</i>   | <i>Количество</i> |
|--|-------------------|
| Дубовых деревьев длиною 7 аршин, толщиною в отруб до 7 вершков     | 24500             |
| Дубовых деревьев длиною 9,5 аршин, толщиною в отруб до 5 вершков   | 1960              |
| Дубовых деревьев длиною 14 аршин, толщиною в отруб до 5 вершков    | 8960              |
| Дубовых деревьев длиною 8 аршин, толщиною в отруб до 8 вершков     | 112               |
| Дубовых деревьев длиною 4 аршин, толщиною в отруб до 7 вершков     | 700               |
| Дубовых деревьев длиною 7 аршин, толщиною в отруб до 5 вершков     | 840               |
| Сосновых деревьев длиною 12,5 аршин, толщиною в отруб до 5 вершков | 224               |
| Дубовых досок длиною 4 аршин, толщиною в 8 вершков                 | 112               |
| Дубовых деревьев длиною 4 аршин, толщиною в 8 вершков              | 84                |
| Дубовых деревьев длиною 4 аршин, толщиною 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 толщиною в 2 вершка из 540 ниток смоленый                    | 280 пуд.          |
| Калия для бута   | 420 сажень        |
| Вырыть 600 кубических сажень земли                                 | 8400              |

Отдельно с купцами заключались торговые листы и договоры относительно стоимости рабочей силы. Согласно листам от 15 апреля, один чернорабочий стоил от 25 рублей (купец Свешников) до 25,50 рублей (купец Силин) <sup>20</sup>, плотники – от 30 рублей (купец Силин), до 35 рублей (купец Свешников) <sup>21</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) саженьей. Цена колебалась от 3 рублей 15 копеек (Свешников) до 3 рублей 25 копеек (Силин) за «верхнюю», от 4 рублей 25 копеек (Свешников) до 4 рублей 50 копеек (Силин) за «среднюю» и от 6 рублей (Свешников) до 6 рублей 50 копеек (Силин) за «нижнюю» <sup>22</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. Контракт с Ишуниным заключался с целью привлечения к работе плотников, кузнецов и чернорабочих на Путивльском шлюзе, а также трех шлюзах, которые должны были находиться на территории Черниговской губернии: Новомлинском, Батуринском 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>23</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 неисполнительной рабочей силы, 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>24</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

<sup>19</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 15. Л. 1-12.

<sup>20</sup> Там же. Л. 14.

<sup>21</sup> Там же. Л. 18.

<sup>22</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 15. Л. 16.

<sup>23</sup> Там же. Л. 25.

<sup>24</sup> Там же.



полицей Турбина, выделив им 210 рублей из суммы на строительство шлюзов по реке Сейм. 60 рублей были выделены каждому на дорогу туда и обратно, а непосредственно за саму услугу хранители порядка получили 45 рублей<sup>25</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 их в селениях и на бивуаках должно относиться к моей [Ишунина] обязанности...»<sup>26</sup>.

Согласно условию № 12 Комитет обязан был «при совершении сего контракта выдать... Ишунину в задаток 13 371 рублей по курсу на серебро»<sup>27</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 продолжались три месяца, ровно до 15 августа 1834 года, «но ежели потребуется Комитету, то и далее по той же цене»<sup>28</sup>. Также пунктом № 19 регламентировалось, что «по окончании работ в выше сказанных четырех местах и месту оных по течению реки, [Комитет] найдет нужным переместить работы, выше в Путивльском же уезде, или в Рьльском и Льговском уездах, то эти мастеровые и чернорабочие должны поступить в те места, кои будут для сего назначены...»<sup>29</sup>. Таким образом, Пузанов стремился ускорить темп строительных работ и при первой же возможности перевезти рабочих к месту возведения 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, и именно: Курской губернии в городе Путивле и Черниговской губернии в местечках Батурино, Новые Млины и селе Камень...»<sup>30</sup>. Стремление 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>31</sup>. Сумма контракта была, разумеется, меньшей – всего 2 000 рублей.

Большие траты на строительный материал и наем рабочих привели к тому, что баланс Комитета стал приближаться к нулю. Один лишь Пузанов потратил с 1833 по 1835 годы 53 221 рубль 16 копеек<sup>32</sup>, принадлежавших Комитету, при этом автор проекта расходовал и средства, полученные от своего имени. 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 моментально шли в дело, что отражено в данной гистограмме (см. рис. 2).

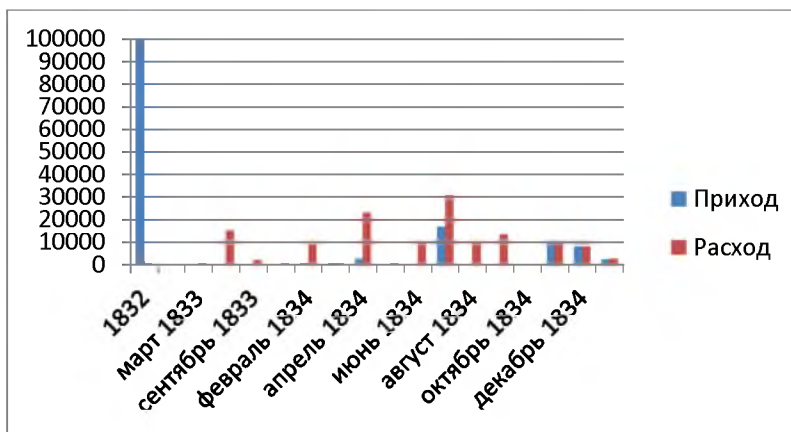


Рис. 2. Сравнение прихода и расхода средств Комитета  
Fig. 3. Comparison of income and expenditure of funds Committee

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 рублей из земских повинностей<sup>33</sup>. Вместе с тем в том же году под предлогом изменения русла реки в районе Курска от Министерства финансов был получен заем в

<sup>25</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 14. Л. 18.

<sup>26</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 15. Л. 25.

<sup>27</sup> Там же.

<sup>28</sup> Там же. Л. 26.

<sup>29</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 15. Л. 26.

<sup>30</sup> Там же. Л. 27.

<sup>31</sup> Там же.

<sup>32</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 21. Л. 21.

<sup>33</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 81. Л. 5.



размере 545 000 рублей<sup>34</sup>. Данные меры были необходимыми для продолжения строительства по реке Сейм, однако сильно подрывали доверие к Пузанову, заявлявшему до этого об отсутствии необходимости больших трат на проект. И все же к 1839 году основная часть работ была окончена, на что, если суммировать данные приходно-расходных книг Комитета по приведению реки Сейм в судоходное состояние, было затрачено 677 347 рублей<sup>35</sup>.

Таким образом, проект М. 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. рублей. 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 заключенным договорам подрядчиками. Однако следует признать, что в процессе реализации проекта возник целый ряд проблем, связанных с вопросами финансирования. Несмотря на обещания М. 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 двух тысяч рублей. 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.

Изучение проблемы финансирования проекта М. Пузанова по приведению реки Сейм в судоходное состояние, введение в научный оборот значительного количества новых источников позволяет расширить и дополнить знания по социально-экономической истории Курского региона в первой половине XIX века, использовать исторический опыт при реализации современных строительных проектов, дает полезный материал для анализа и преломления в практике нашего времени отдельных начинаний прошлого.

<sup>34</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 81. Л. 2.

<sup>35</sup> ГАКО. Ф. 168. Оп. 1. Д. 88. Л. 4-5.