

центральної влади давала можливість уникнути уніфікації життя на всіх рівнях, що відбувалась в країні, зберегти традиційний устрій та реалізувати свої можливості.

Джерела та література:

1. К истории старых родов Новороссии. Род Миклашевских // Летопись Екатеринославской ученой архивной комиссии. - Екатеринослав, 1911. - Вып. 7. - С. 199.
2. Державний архів Дніпропетровської області (далі - ДАДО). - Ф. 134. - Оп. 1.
3. Литвинова Т.Ф., Чернов С.А. М.П. Миклашевський: до історії соціальної еліти Півдня України початку ХІХ ст. // Історія та культура Подніпров'я. - Дніпропетровськ, 1998. - С. 69.
4. Каюк Д. Родина дворян Миклашевських в історії Південної України // Київська старовина. - 1999. - № 6. - С. 109.
5. Оглоблин О. Люди Старої України. - Мюнхен, 1950. - С. 150.
6. К истории старых родов Новороссии... - С. 199.
7. Каюк Д. (Вказ. твір). - С. 109.
8. Дворницкий Д.И. Запорожье в остатках старины и преданиях народа. - К., 1995. - С. 222.
9. Там само. - С. 238.
10. Багалий Д.И. Колонизация Новороссийского края и первые шаги его по пути культуры. Русская государственная и народная колонизация в XVIII - первой половине XIX вв. // Киевская старина. - 1889. - т. XXV. - С. 438.
11. ДАДО. - Ф. 134. - Оп. 1.
12. ДАДО. - Ф. 134. - Оп. 1. - Д. 6 б. - Л. 13.
13. ДАДО. - Спр. 95. - Оп. 1. - Л. 26.

* * *

К.Ячменіхін

ЗАПРОВАДЖЕННЯ ВІЙСЬКОВИХ ПОСЕЛЕНЬ ЯК СПРОБА МОДЕРНІЗАЦІЇ РОСІЙСЬКОЇ ДІЙСНОСТІ

В історіографії військових поселень традиційно привалювала думка про їхню реакційність, про те, що вони були крайнім виразом феодально-кріпосницького режиму. Вкрай негативне ставлення до цього інституту почало формуватись ще у другій половині ХІХ ст. [1] і продовжувало панувати у радянській історіографії [2]. Тільки останні 15-20 років відзначені ґрунтовним вивченням історії військових поселень та переосмисленням їхньої ролі в соціально-економічному житті Російської імперії першої половини ХІХ ст. [3].

Новітні дослідження доводять, що система округів військових поселень у значній мірі змінила соціокультурний ландшафт тих територій, де вони були розгорнуті. А їх дислокація була дуже обширною: піхота та саперні підрозділи розташовувались у Новгородській, Могильовській та Вітебській губерніях; кавалерійські округи у Слобідсько-Українській, Херсонській, Катеринославській, Київській та Подільській губерніях. Невелике поселення (чотири роти) розмістилося на Охтенському пороховому заводі (під Санкт-Петербургом), окремі поселення були створені на Північному Кавказі.

Особливо значні перетворення сталися в Новгородській губернії, де були розгорнуті військові поселення 1-ї гренадерської дивізії, якими керував сам О.А. Аракчєєв. Радикальних змін зазнали населенні пункти: вони відбудовувались за розробленими планами і значною мірою змінювало ландшафт. Повністю було забудовано шість полкових штабів (до нашого часу збереглося три, де й зараз розташовані військові частини). В поселеннях кавалерії також планувалася будова ескадронних та напівескадронних селищ, але потім, прийнявши за основу модель поселенського господарства, запропонованого І.О. Вігтом, яка суттєво відрізнялась від аракчєєвської, уряд та керівництво військових поселень відмовлялись від цієї акції.

В піхотних округах вперше в практиці регулярної армії було здійснено спробу забезпечити військові поселення зимовими квартирами поза межами великих міст,

водночас прив'язав їх до адміністративних та господарських структур округів поселення. О.А.Аракчєєв приділяв питанням будівництва величезну увагу, як і Олександр I він любив одноманітність, чіткість та регламентованість ліній, регулярність у забудовах. Читаючи його листування з імператором, неможливо не помітити, що до округів 1-ї гренадерської дивізії він ставився як до улюбленої іграшки імператора.

Аналогом для ротних селищ, скоріш за все, послугувала забудова сіл Грузинської вотчини О.А.Аракчєєва, у проектуванні яких брали участь архітектори І.Ф.Демерцов та О.О.Мінут. Саме останній у 1817-1818 рр. створив перші проекти будинків для поселенців-хозяїв та штабних комплексів для поселених рот [4].

Будинки відбудовувались гніздами по два у кожному. Простір між ними відгороджувався кам'яним парканом і використовувався для збирання та зберігання гною. Простір між гніздами перекривався надолбами (дерев'яний паркан) і використовувався під городи та інші господарські потреби. Перед фасадом домів відбудовувалось шосе, по один бік якого знаходився тротуар, а по другий – бульвар. Шосе мало тверде покриття і споруджувалося за всіма правилами шляхового будівництва. Для поселенців проїзд по шосе був заборонений, виключення становили офіцери-вершники, а також пасажирські та поштові диліжанси. Для проїзду поселенців та прогону худоби позаду домів існував ґрунтовий шлях, від якого йшли дороги до ланів та випасів.

У центрі ротного селища будувався ротний штаб, який включав низку адміністративних та господарських будівель: приміщення для житла офіцерів, запасні хлібні магазини, школу, церкву тощо. Оскільки домівлі будувались в одну лінію (це робилося для того, щоб наблизити їх до ланів), довжина такого ротного селища становила біля двох верст [5].

Такий тип житла і такі регулярні селища були незручними для сільського побуту, оскільки в них мешкало багато людей. А господарські будівлі не були розраховані для утримання в них значної кількості худоби. При проектуванні не враховувались потреби одружених поселенців-солдатів. Але все ж таки, санітарно-гігієнічні умови тут були значно кращими, ніж у селянських хатах. Після 1826 р., зрозумівши, що міський тип житла не придатний для сільського побуту, керівництво військових поселень почало будувати домівлі для військових поселенців "за селянським зразком" [6].

Усього до 1825 р. у військових поселеннях було збудовано: у піхотних округах – 14 рот і 3 капральства; в округах кавалерії – один ескадрон і одне капральство, "прочие военные поселяне помещались в прежних их домах" [7]. До 1832 р. в округах 4-ї уланської дивізії (Херсонська губ.) було збудовано ще 144 будинки для поселенців, після чого будівництво таких приміщень було припинено.

Керівництво військових поселень особливу увагу приділяло будівництву комплексів полкових штабів. Для розробки проектів були задіяні видатні архітектори В.Стасов, Л.Руско, Т.Дюбю, військові інженери Л.Карбоньер, О.Фабр, Ф.Рерберг та ін. Вперше в практиці будівництва таких комплексів був розроблений типовий проект, який включав низку адміністративних, господарських та житлових приміщень. До нього входила велика кількість простих та виразних цеглових будівель, розташованих за периметром прямокутного плацу площею 5 га (250×200 м). Центральною спорудою такого комплексу була будівля екзерциргаузу з двома боковими флігелями та церквою. Стосовно інженерних характеристик, будівництво екзерциргаузу було дуже важною справою, оскільки його розміри складали 150×35 м. [8]. Бокові флігелі передбачались для розміщення в них шпиталю та резервного (учбового) батальйону. Вся ця споруда довжиною у 264 м, займали короткий фас плацу. За його периметром будувались житлові будинки для офіцерів та командира полку, будинок полкового управління і кордегардія з вежею. Такий комплекс включав 9 будівель і центральну споруду – екзерциргауз. На його будівництво витрачалося до чотирьох років [9].

Великі масштаби робіт та заготівлі будівельних матеріалів потребували радикального вирішення транспортної проблеми. У 1819 р. був збудований і надійшов до експлуатації буксирний пароплав "Военный поселенин", який міг водночас проводити 2 боти чи 4-6 семериків. Швидкість пароплава з буксиром складала за течією 9, проти – 6,5 верст на годину. Двигун пароплава складався з двох машин по 12,5 к.с. кожна. За даними Е.Г.Істоміної, в цьому регіоні пароплави, які належали державі чи приватним особам у першій половині XIX ст. не експлуатувалися [10].

В Новгородських поселеннях вперше в Росії була реалізована спроба організації регулярних пасажирських перевезень. Для цього в 1824 р. було збудовано пасажирський пароплав "Волховский", який з навігації 1825 р. здійснював регулярні рейси від Новгорода до Нової Чудовської дороги (70 верст). Двигун складався з двох машин по 75 к.с. кожна. Через рік був збудований ще один пасажирський пароплав "Ильменский", який здійснював регулярні рейси від Старої Руси до Новгорода.

Усі ротні селища 1-ї гренадерської дивізії були з'єднані між собою шляхами з твердим покриттям шириною у 4 сажені. Усі вони були зв'язані з державним шосе Москва - Петербург. Більшість транспортних комунікацій у військових поселеннях, особливо в піхотних округах, за своїми техніко-експлуатаційними характеристиками наближались до кращих європейських шляхів того часу.

Це дозволило налагодити в округах 1-ї гренадерської дивізії регулярні рейси пасажирських диліжансів для перевезення офіцерів. Гірші справи з транспортними комунікаціями були в округах 2-ї гренадерської й гренадерської артилерійської дивізій, а особливо в округах кавалерії. Тут, як правило, експлуатувалися старі тракти, які не мали твердого покриття. Так, наприклад, через округи 2-го резервного поселенського корпусу (Слобідсько-Українська губ.) шли такі важливі торговельні шляхи як Харків - Чугуєв - Белгород; Воронеж - Новочеркаськ - Ростов ("Черкаський шлях"); Азов - Таганрог - Острожськ ("Гетьманський шлях") та ін. [11].

Таким чином, в місцях створення військових поселень значною мірою було змінено існуючий ландшафт, який після цього значно наблизився до європейського. Але всі ці штучні перетворення в край негативно сприймалися селянською ментальністю і не знаходили відчутної підтримки у суспільстві. В кінцевому рахунку експеримент виявився невдалим і залишився без наслідків.

Джерела та література:

1. Шильдер Н.К. Император Александр первый, его жизнь и царствование. – Т. IV. – СПб., 1898; Николай Михайлович (Романов). Император Александр I. Опыт исторического исследования. – М., 1912.
2. Куниль А.А. Аракчеевщина. – М., 1929; Евстафьев П.П. Восстание военных поселен Новгородской губернии в 1831 г. – М., 1934; Федоров В.А. Борьба крестьян России против военных поселений (1810-1818) // Вопросы истории. – 1952. – № 11. – С.112 - 124.
3. Див.: Кандаурова Т.Н. Социальная организация военных поселений в России // Вестник Московского ун-та. Сер. 8. История. – 1997. – № 4. – С. 56 - 71; Вона ж. Военные поселения в России: аспекты экономической истории // Экономическая история. Ежегодник. – 2000. – М., 2001. – С.559-595; Ячменихин К.М. Финансирование и бюджет военных поселений в России // Вестник Московского ун-та. – Сер. 8. История. – 1993. – № 2. – С.35 - 44; Він же. Экономический потенциал военных поселений в России // Вопросы истории. – 1997. – № 2. – С. 34 - 48.
4. Новгородский сборник. – Вып. 5. – Ч. II. – Новгород, 1865. – С.29.
5. Російський державний віськово-історичний архів (далі – РДВІА). – Ф. 405. – Оп. 1. – Спр. 17 в. – Арк. 337 зв.
6. Там само. – Оп.2. – Спр. 1462. – Арк. 45.
7. Там само. – Оп.1. – Спр. 300. – Арк. 489 зв.
8. Для прикладу, будинок Манежу у Москві має розміри: 165 x 45 м.
9. РДВІА. – Ф. – 405. – Оп.1. – Спр. 490. – Арк. 44.
10. Істоміна Е.Г. Водный транспорт России в дореформенной период. – М., 1991. – С. 41 - 62.
11. РДВІА. – Ф. – 405. – Оп. 2. – Спр. 3643. – Арк. 83.

* * *