

# Курская ЛЕТОПИСЬ

ДЛЯ ТЕХ, КТО НЕ РАВНОДУШЕН К ПРОШЛОМУ НАШЕГО ГОРОДА



В поисках Малевича...



Выпуск 3

2017



## В ПОИСКАХ МАЛЕВИЧА...



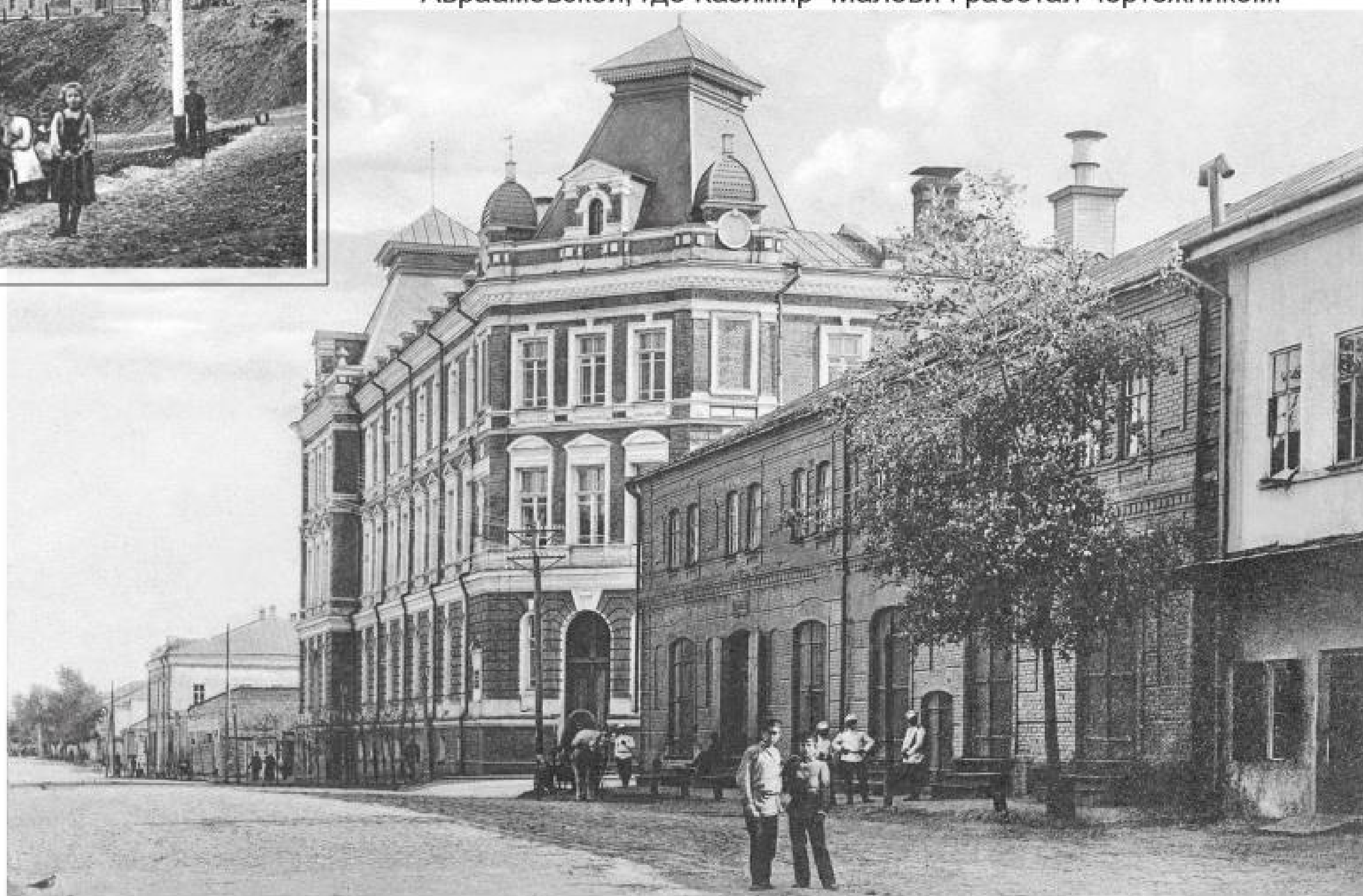
Здание 2-й женской гимназии,  
в которой проходила выставка  
работ художников группы  
“Ослиный хвост”.

— На этом месте сегодня стоит здание областного УМВД —



— Костел в Курске, где венчалась чета Малевичей.

Здание Управления МКВЖД на улице  
Авраамовской, где Казимир Малевич работал чертежником.





# В ПОИСКАХ МАЛЕВИЧА



1911 год, "Товарищество курских художников". В центре (в котелке) - Казимир Малевич.

В Курске больше двух десятков музеев, начиная от областного краеведческого до школьных. Многие из них обладают обширными выставочными фондами. Но бывает и так, что всего лишь несколько экспонатов делают музей уникальным. К таким относятся музей «Казимир Малевич в Курске», не имеющий своего собственного помещения и расположенный в стенах галереи «АЯ». Поводом для его создания послужили приобретенные галереей редкие фотографии дореволюционного периода. Среди них — фотография членов Курского товарищества художников 1911 года. Вместе с курскими художниками на ней запечатлен Казимир Малевич. В его становлении как художника курский период жизни оказал самое серьезное влияние. В одной из автобиографий сам Малевич писал, что годы, прожитые в Курске, определили его творческую судьбу.

Известно несколько адресов проживания семьи Малевичей в Курске: ул. Пастуховская (ныне ул. Белинского), дом 44 (по данным на январь 1902 года); ул. 1-я Лазаретная (ныне ул. Димитрова), дом 45 (по данным на август 1905 года); ул. Золотая, дом 14 (по данным на июль 1906 года). К сожалению, они не сохранились.

Долгие годы «домом Малевича» считался дом №17 по улице Почтовой (по данным Городского по квартирному налогу Присутствия от 4 января 1905 года домовладения А.Л. Клейн, хранящегося в Государственном архиве Курской области). Согласно исследованию краеведа Юрия Озерова, владельцем дома №17 (по нынешней нумерации) был А.Ф. Бесходарный. При тщательном

рассмотрении сохранившегося в архиве документа было установлено внесенное исправление в нумерации дома А.Л. Клейн. Цифра 7 исправлена на 3. Таким образом «домом Малевича» в нынешней нумерации является дом №13, где сейчас находится ЕРКЦ.

Одними из самых значительных событий из частной жизни Малевича стали венчание и рождение детей. В музее представлены фото Польского костела (место венчания и крещения детей), копии документов о бракосочетании и крещении детей.

Весной 1913 года Казимир Малевич принял участие в выставке Товарищества Курских художников. Его друг, Л. Квачевский, писал в письме к художнику: «Я произвел некоторую анкету в Курске, в смысле выяснить, пойдут ли смотреть «Ослов», «Хвостов», «Валетов» и прочего, оказывается, каждый пойдет, а потому это может иметь материальный успех, а потому и тащите Ваших «Ослов» в Курск...». (ФХЧ/СМА. Публикация В.И. Ракитина). На выставку К. Малевич привез картины, которые он выставлял в Москве в октябре 1912 года с группой художников «Ослиный хвост». Экспозиция размещалась во 2-й женской гимназии. Курск стал первым из провинциальных городов, сподобившихся увидеть то, что видели только столицы.

В экспозицию музея включены картины, каталоги с выставок, фотографии о жизни Курского товарищества художников, которое было той средой, где формировался Казимир Малевич как художник.

**Олег РАДИН**



Улица Почтовая, 13



Улица Почтовая, 17





# В ПОИСКАХ МАЛЕВИЧА

О том, как были встречены публикой картины художника, можно судить по статье из газеты «Южный край» от 23 апреля 1913 года.

«...Больше всего экспонатов выставил г. Малевич, который, кстати, и сам присутствует на выставке, демонстрируя своей особой пред любопытствующей курской публикой редкий экземпляр живого кубиста... Впрочем, г. Малевич не только кубист. Он пишет одинаково смело, и по принципам кубизма, и русского лубка, и византийской фрески, и уличной вывески, и рондизма, и футуризма, и «ерундизма, как шутят его коллеги по выставке, и всего, что хотите. Своими работами он демонстрирует и школу «Ослиного хвоста», и «Бубнового валета», и «Мира искусства».

«Публика с изумлением взирает на все эти чудеса нового искусства, недоумевает, пожимает плечами, смеется, негодует...».

«К сожалению, кроме этих лубков, фресок, возбуждающих своей уродливостью лишь смех, есть на выставке картины, возбуждающие прямое негодование и отвращение. Таковы «Женщина и ребенок», «Сеятель», «Мальчик бежит купаться».

Эти жабообразные и обезьянообразные подобию человека, которыми г. Малевич силится изобразить русского сеятеля, русскую мать-крестьянку, русского мальчика-крестьянина, помимо того, что они безнадежны по убожеству рисунка, отдают таким презрительным отношением к злополучному русскому крестьянину и его семье, которое оскорбляет в вас лучшие чувства...».



Курск, 1913 год. На выставке художников объединения «Ослиный хвост» в зале второй женской гимназии.





# ЧТО ПИСАЛИ О КУРСКЕ ГАЗЕТЫ

**«Новости дня»** от 11 января (29 декабря) 1901 года:

Курск. В последнее время здесь появились в обращении фальшивые монеты - золотые полуимпериалы и серебряные рубли. Различить их от настоящих очень трудно: лишь при тщательном осмотре можно заметить, что фальшивый золотой немного темнее, а серебряные рубли легче по весу.

**«Курьеръ»** от 7 августа (25 июля) 1901 года

В трагическом положении очутился г. Дмитриев, Курской губ. От 15 июля в "Русск. Вед." пишут отсюда, что уже два дня в городе нельзя достать ни фунта мяса. Такое положение явилось следствием распоряжения губернской власти о том, что без ветеринарного осмотра скот не допускался на бойню, а осматривать его некому. Правительственный ветеринар давно умер, и вакансия еще не замещена.

**«Новости Дня»** от 19 (06) июля 1902 года

На этих днях в Москву прибыли из Мелитополя два велосипедиста-туриста Л.Ф.Буйницкий и А.М.Казин. В пути они были девятнадцать дней. За это время проехали расстояние в 1200 верст, посетив Александровск, Екатеринослав, Константиноград, Харьков. Белгород, Обоянь, Курск и Орел. Из Москвы туристы отправятся в Петербург, также на велосипедах.

**«Новости Дня»** от 27 (14) июля 1902 года

11-го июля в 3 часа дня, над Фатежом и его окрестностями разразилась небывалая грозовая туча, сопровождавшаяся бурей, Град падал величиной с волоцкий орех и больше, покрыл землю на 2 версты с лишним и едва растаял к вечеру. Градом окончательно уничтожены хлебные посевы, огороды и сады. В Фатеже побита такая масса окон, что запасы стекла оказались далеко недостаточны.

**«Московский Листок»** от 19 (06) октября 1902 года

В Курском почтамте получены письма со следующими адресами: «В Калугу Ивану Парфену, не горбтому, который на мосту квасом торгует, а швицару казначества». «Денежное. В город Елабугу Андрею Соколову. Ежели явится в пьяном виде, то не выдавать».

**«Русский Листок»** от 17 (04) декабря 1902 года

Белгород (Курск.губ.) в буквальном смысле слова в настоящее время засыпан снегом. Бушевавшая в продолжение двух суток метель до такой степени завалила городские улицы сугробами снега, что по ним прекратилась как пешеходное, так и конное сообщение. На дворах глубина снега доходила до 2 - 3 аршин. Лавки и магазины не торговали почти целые сутки. [...] Метель, сопровождавшаяся выпадением массы снега, испортила много деревянных и соломенных крыш, поломала деревья и заборы; засыпано снегом и померзло много домашней птицы и мелкого скота.

**«Русское Слово»** от 07 января (25 декабря) 1905 года

КУРСК, 24-го декабря. Совет старейшин общественного клуба внес на обсуждение членов вопрос об отмене увеселений ввиду печальных событий на театре войны. Большинство голосов высказалось против отмены.

**«Русское Слово»** от 09 февраля (27 января) 1905 года

КУРСК, 26, I. Ночью совершена дерзкая кража из Фроловской церкви. Похищены сосуды, кресты, деньги и дарохранительница.

**«Русское Слово»** 28 (15) февраля 1905 года

КУРСК, 14, II. В «Губернских Ведомостях» напечатано объявление губернатора о назначении дознания о неправильных действиях полиции при подавлении уличных демонстраций 12-го февраля.

**«Русское Слово»** от 10 апреля (28 марта) 1905 года

КУРСК, 27, III. Громадным разливом весенних вод совершенно затопило пригородную слободу Стрелецкую. По улицам, как по каналам, разъезжают лодки. Несчастных случаев нет.

**«Русское Слово»** от 27 (14) октября 1905 года

КУРСК, 12, X. Все учебные заведения прекратили занятия. Забастовали управы: губернская, уездная и городская. Вследствие отсутствия железнодорожного

# СТАРОЙ РОССИИ



сообщения и газет распространяются самые чудовищные слухи.

**«Русское Слово»** от 14 (01) декабря 1905 года

КУРСК, 30, XI. Страх за целостность сбережений в государственном банке и казначействе охватил разнообразные слои населения. Несмотря на успокоительные объявления вкладчики сотнями забирают вклады. Многие ждут очереди по несколько дней.

**«Минская Речь»** (Минск) от 16 (03) марта 1906 года

КУРСК, 1, III. Из тюрьмы на вокзал с демонстративными криками и песнями проследовала большая партия политических ссыльных в Архангельскую и Вологодскую губернии. Большинство из них учителя и земские служащие.

**«Московский Листок»** (Москва) от 06 июня (24 мая) 1906 года

КУРСК, 23, V. Солдаты Козловского полка, собравшись на митинг, отказались нести службу по охране банков и тюрьмы. Вместо них наряжены караулы от грайворонцев и обоянцев.



**«Русское Слово»** от 09 июня (27 мая) 1906 года

КОРЕНЕВО, 26, V. В селе Комаричах, Курской губернии, крестьянский скот попал на пашню помещика Воейкова; разбирать возникший конфликт явились находящиеся вблизи казаки. В результате среди крестьян один убит, двое тяжело ранены.

**«Русское Слово»** от 19 (06) июня 1906 года

КУРСК, 5, VI. Вчера во время гулянья в Лазаретном саду состоялся митинг с речами и пением революционных песен. Публика потребовал от военного оркестра исполнения «Марсельезы». После отказа музыкантов толпа проникла на эстраду и поломала инструменты; послышались выстрелы, публика бросилась бежать. Спектакль прекратился. Несчастий с людьми не было.

**«Новое время»** от 20 (07) сентября 1906 года

КУРСК, 6, IX. Распоряжением администрации клоун цирка Соббот выслан из Курска за шутку на злободневную политическую тему. Цирк закрыт. Дежурный пристав смещен с должности.

**«Русское Слово»** от 28 (15) сентября 1906 года

КУРСК, 14, IX. Всю ночь бушевала страшная буря. Много сорванных крыш и поломанных деревьев. Утром несколько часов падал снег с дождем.

**«Новое Время»** от 03 мая (20 апреля) 1907 года

КУРСК. Приказом управляющего Киево-Воронежской железной дороги Погорелко предписано сократить штаты женщин, служащих на дороге, с заменой их мужским персоналом. Мера эта, выкидывающая за борт массу работниц, служащими рассматривается как несправедливая, так как женщины, получая плату втрое меньше сравнительно со служащими мужчинами, работают наравне с последними и аккуратнее посещают службу; кроме того, замечено, что женщины - решительные противницы железнодорожных забастовок.

КУРСК, 22, VI. Сегодня во время торжественного перенесения чудотворного образа, когда процессия подошла к Московским воротам, один из стражников, лошадь которого запуталась в охранной цепи, обнажил шашку, чтобы разрубить канат. В публике раздались крики: «Рубят, бьют». Произошла страшная паника. Хоругвеносцы побросали хоругви. При давке оказалась масса серьезно пострадавших. Одной женщине разорван живот.





# О КУРСКОМ ФУТБОЛЕ В 1912 ГОДУ

В Российской государственной библиотеке автору этого материала удалось просмотреть старые спортивные журналы начала прошлого века. И он пришел к выводу, что многие из них могли бы на равных конкурировать с нынешними спортивными изданиями - настолько там интересная и разнообразная информация.

## «К спорту...»

...Именно так назывался столичный журнал за 1912 год. Сочно, подробно рассказывается в нем о спортивной жизни Москвы и Санкт-Петербурга. И в то же время большое внимание уделяется развитию спорта в провинции. Не обойден стороной и Курск. Вот, например, что пишется о розыгрыше первенства по футболу в 1912 году: «Матчи состоялись 5 и 6 августа на ипподроме Курского бегового общества... Матчи были платными, и победившая команда получала кубок, приобретенный на вырученные деньги. В розыгрыше приняли участие первая команда Курского кружка любителей спорта (ККЛС), команда служащих управления М-К-В ж. д. и команда «Летуаль». Матчи прошли в присутствии множества зрителей. Победителем стала команда ККЛС, второе место - у служащих управления железной дороги. Команда-победительница выступала в следующем составе: голкипер - В. Костюк, беки - Г. Руге, В. Майер, хавбеки - В. Еценков, Л. Терновский, Г. Литвинов, форварды - Н. Филатов, Е. Носсонов, центр-форварды - Н. Ефимов (капитан), М. Нагорский, Г. Гюг...»

А вот воспоминания известного в России авиатора и путешественника С. В. Гризодубова (отец знаменитой советской летчицы Валентины Гризодубовой) - «1500 верст пешком». Во время этого путешествия он поневоле задержался в нашем городе на четыре дня (на вокзале его обокрали). По его словам, «Курск - большой город (76 тысяч жителей), а не имеет ни одного спортивного общества»...

В то время куряне стали увлекаться футболом. Лучшими были команды «Херсонская» и «Бородинская». Гризодубов имел возможность наблюдать за поединком «Херсонской» и сборной любителей (собранной из первых попавшихся футболистов). Поначалу все были уверены в победе первой команды, потому что она была лучшей в Курске. Но «любители» выиграли со счетом 3:0. Интересно, как гость проанализировал игру «херсонцев»: «Бесспорно, у них есть в отдельности игроки с быстрым бегом, сильным и верным ударом. Но пользы от них нет никакой... они не понимают основного правила: «Футбол - это командная игра», и что игрок не принадлежит сам себе и должен все делать для успеха всей команды. А у «херсонцев» почти все гоняются за мячом лишь для того, чтобы ударить его посильней, а о том, что впереди никого из своих нет и перед воротами почти вся защита, они и не думают. А «любительская» команда победила за счет того, что два-три ее форварда уверенно играли в пас и поэтому свободно прорывались к воротам соперника».

После матча Гризодубов пришел к такому выводу: «Вообще ясно видно, что футбол в Курске лишь тогда станет на правильный путь развития, когда организуется какое-нибудь спортивное общество»... И вот в конце 1912 года в городе образовалось такое общество. «Наконец, мечты курян осуществились, - пишет журнал «К спорту!», - и у них возникло спортивно-гимнастическое общество «Русский сокол», столь долгожданное, давно желанное». Ведущая роль в организации общества отводится полковнику М. В. Сергееву - известному инициатору русских сокольских организаций, создавшему их, в частности, в Воронеже и Харбине.

Что же это дало? «Курск, стоявший столь долгое время особняком в спортивном отношении, с возникновением общества «Русский сокол» сразу шагнул вперед, - пишет журнал. - Число членов уже перевалило за 200...».

Официальное провозглашение общества в торжественной обстановке произошло 7 октября того же года.

Сергей ХРИПКОВ

Иллюстрация из столичного журнала «К спорту»



Степан Гризодубов в 1912 году



Таковыми были футбольные бутсы в начале 20 века



# РЕДКИЕ ФОТОГРАФИИ



Весна 1970 года, улица Дубровинского - одно из самых крупных наводнений на Тускари. Вода дошла до отделения милиции.



К материалу Александра Белоусова, который публиковался в первом выпуске журнала, о катерах на Сейме и Тускари. Справа - тот самый катер, что и сегодня стоит на одной из улиц Казацкой слободы. Автор материала направил запрос на завод-изготовитель в Рыбинск и в архив Министерства обороны. Об этом - в одном из будущих выпусков журнала.



# “Я БУЖУ НА ЗАРЕ СВОЕГО ДВУХКОЛЕСНОГО ДРУГА...”

## Велосипеды в городе

В последние годы в России возвращается интерес к бытовому велосипеду в городском формате. Это в первую очередь поездки на работу и обратно (никакие пробки не страшны), прогулки по парковым зонам, путешествия за город... Считается, что здесь мы - всего лишь последователи жителей скандинавских стран, где это увлечение давно стало частью жизни. Впрочем, посмею возразить. В начале семидесятых годов мне пришлось работать на машиностроительном заводе в поселке Пены Льговского района. Рабочие в своем большинстве были из соседних деревень и на работу ездили на велосипедах. В том числе весьма солидные дядьки. У проходной завода была организована велостоянка, вмещавшая до пятисот «веломашин» при общей численности работающих – около двух тысяч человек. И такая велоситуация уже тогда бытовала во многих небольших населенных пунктах.

Всего сто с лишним лет назад велосипеда в российских городах опасались, как сегодня - автомобиля. Хотя к тому времени (в 1892 году) было создано курское велосипедное общество – как и во многих других городах страны. В типовом уставе велосипедных обществ России, утвержденном министром внутренних дел, отмечалось, что велосипедная езда - это «...удобный, приятный и практичный способ передвижения», а также «полезное лечебное средство», и посему надо содействовать ее развитию. Согласитесь, звучит вполне современно – особенно в условиях растущего «атеросклероза» наших городских коммуникаций. Существовавшими тогда правилами городского велосипедного движения (таковые появились раньше аналогичных автомобильных) допускалась езда по городу только на низких, безопасных велосипедах (“высокие” - это те архаичные конструкции, где переднее колесо было огромным, и велосипедист сидел на высоте полтора метра от земли. Разрешалось пользоваться велосипедами лишь тем лицам, кто прошел испытание в комиссии, состоящей из двух членов комитета Курского общества велосипедистов и одного полицейского чиновника. В целях безопасности запрещалась быстрая езда по городу наперегонки, предписывалось держаться правой стороны, а объезд пешеходов и экипажей делать только с левой, ни в коем случае не нервировать лошадей, при езде группой двигаться только в затылок друг другу, не злоупотреблять сигналами звонков. Запрещалось ездить по городским улицам в трико. То есть, спорт отдельно, прогулочная езда – отдельно. Члены велосипедного общества носили форменную одежду и соответствующие значки. То есть, велодвижение уже тогда пытались регламентировать и сделать заметным для окружающих.

К слову, когда-то в Курске был даже свой велотрек. Несомненный показатель высокого в свое время уровня развития у нас велоспорта. В те времена такие сооружения назывались циклодромами, как и велосипедистов-спортсменов некоторое время величали циклистами... Так вот, курский циклодром был сдан в эксплуатацию 15 мая 1895 года, всего через три года после открытия первого в стране, московского (в здании манежа, на Манежной площади Москвы), и через год после тульского, сооруженного вторым в России. Автор курского проекта - инженер Московско-Киево-Воронежской железной дороги Николай Колосов, который (как считают некоторые краеведы) разработал и тульский циклодром, сохранившийся до наших дней. От курского велотрека не осталось даже фотографий, но, если судить по тульскому, это было очень надежное деревянное сооружение (тогда уже существовали треки и с асфальтовым покрытием, к примеру - в Одессе) со строго выверенной геометрией. Судя по всему, ездить по такому было очень комфортно. Размещался курский велотрек на площади, которая своим расположением совпадала с территорией нынешнего парка Бородино («Героев Гражданской

войны»). Велотрек был результатом деятельности и предметом забот Курского велосипедного общества...

Однако вернемся в нынешние времена. Понятно, что развитие велодвижения в оговоренном выше городском формате невозможно без создания соответствующей инфраструктуры. В первую очередь это система велодорожек, но не только. Велосипедист должен стать привычным и полноправным участником уличного движения наравне с пешеходом. Стало быть, нельзя обойтись без определенных новаций и в Правилах дорожного движения...

И тут вопрос: где в центре города проложить эти велодорожки? Хотя стоп! У нас же есть широченный тротуар по четной стороне улицы Ленина. Если вписать велодорожку там, она вовсе не будет мешать пешеходам. Понятное дело, нужно устранить необходимость перескакивать через бордюр, когда вы переезжаете (на зеленый свет) поперечные улицы, продублировать специально для велосипедистов сигналы светофоров... А почему бы не взглянуть и на Первомайский парк как на место организации велопутей? Там даже проще – нет автомобилей. Аналогично и в Детском парке.

Здесь главное начать... И, может быть, вернуться к опыту давнего общества курских велосипедистов. Уточним – городских велосипедистов.

К слову, почему бы курянам не подумать и о восстановлении своего велотрека?

В завершение вернемся к названию. Это первая строка из знаменитого стихотворения Евтушенко:

Я бужу на заре  
Своего двухколесного друга  
Мать кричит из постели:  
"На лестнице хоть не трезвонь!"  
Я свожу его вниз.  
По ступеням он скачет  
упруго...

А дальше: на работу, в школу, в институт, на прогулку... Одним словом, куда хотите: перед вами весь мир открыт.

Навстречу солнечному лету  
Неси меня, мой друг, неси!  
Вращай колесами планету  
Вокруг ее земной оси!

**Виктор КРЮКОВ,**  
двухколесный велосипедист,  
начиная с четырехлетнего возраста.







Курск. Май 1913 г.





# ВЕЛИКИЙ И МОГУЧИЙ КУРСКИЙ ЯЗЫК

Всем известно, что в популярной песне речь идет о дороге, но мало кто знает, что слово «большак» (широкая дорога) – имеет курские корни.

«Алой», «бьяша», «абы как» и «абы где» – слова и выражения, которые многие куряне до сих пор используют в речи повседневно. Жители области уже так привыкли изъясняться на таком «русском курском», что и не задумываются о происхождении этих словечек. Так называемый местный диалект – речь, характерная только для Курщины, – названия действий, предметов, явлений окружающего мира возникли десятки лет назад и передаются из поколения в поколение.

**«Взаправду варенья в этом году не ахти».** Всего в русском языке насчитывается около 4 тысяч говоров. В нашей области изучением «русского курского» занимается специализированная лаборатория на базе Курского государственного университета. Ее сотрудники ведут кропотливую работу по сбору слов и выражений, отслеживают новые тенденции в речи земляков. В 2004 году в свет вышли первые два тома «Словаря курских говоров» – отражение современного состояния живой народной речи. В нем собрано то, что еще хранит народная память, и то, чем мы пользуемся в разговоре каждый день.

Как любой другой диалект, наш говор привычен только его носителям – курянам. Гости города зачастую вообще не понимают, что такое «накинуть башлык», «сварганить по-шустрому» или «взять в моду покупать все внацяг». А ведь это всего лишь означает «надеть капюшон», «сделать что-либо быстро» и «часто приобретать облегающие вещи». Есть и редко используемые курянами, распространенные, в основном, в сельской местности оригинальные словечки. Так, «азиятка» – широкая юбка, «анадысь» – вчера, на днях, «барабуля спокон веку не родилась» – никогда не выращивался картофель, «баркан» – морковь, а «варенка» или «бурак» – свекла. Современные компьютерные программы по редактированию текста не ведают таких слов и подчеркивают их как ошибку!

За долгие годы все реалии жизни были названы в прямом смысле своими именами. В каждом из курских слов – народная душа! Например, «винополия», согласно словарю, – место, где тайно гонят и продают самогон. Пьяного человека зовут «алкачом» и «выпивахой» и говорят, что «он пьян вдребезги». Из поселка Прямыцыно пошло наречие «не ахти», от которого впоследствии образовалось прилагательное «аховский», то есть хороший.

**У фамилии Аршавин – курские корни?** «Болячка» и «вава» – сейчас можно услышать в разговоре взрослого и ребенка. «Выкаблучиваться», «выкобениваться» и «выстебываться» – синонимы «держаться неестественно» – тоже курского производства. «Баклажка», «бадя» и «выварка» – активно употребляются курянами в повседневном бытовом общении. Есть в местной речи и крайне примечательные частицы и союзы на «а»: «аж», «айда», «али», «апося», «ась», «а то», «аюшки», «аечки». Скажем, в Медвенке беременную женщину зовут «аржаницей», а бездетную – «бездетухой», ту, которую оставил муж, – «брошенкой». В случае, когда мужчина после свадьбы приходит жить в дом жены и ее родных, говорят – «взяли в примак», «взять во двор», а «босьявка» – это ребенок, оставленный без присмотра.

Наша глубинка известна богатейшими фольклорными традициями: из Понырей пришел «анчутка» – домовый, из села Афанасьево – тот самый «бабай», которым в детстве пугают ребятшек, в Дичне и Михайловке всем знакомого страшного лесного зверя зовут «ведмедь», а змею – «козюля». Слова «анчихрист» и «аспид» получили широкое распространение в разговорной речи. Даже фамилия одного из самых известных футболистов недавнего прошлого Андрея Аршавина может иметь



курские корни! В деревнях «аршавой» называют нарядную, красивую шаль.

Считается, что речь курян специфична в силу близости с Украиной. Так сложилось, что еще в XVII веке курская земля была окраиной Московского государства, рубежом между Россией и Украиной. Подавляющее число жителей были русскими, но тогда на территории нынешней Курской области выделялось значительное количество украинских поселений. Такой многолетний контакт не мог не отразиться на нашей речи.

Жители Курской области «акают» и «якают», часто заменяют звук **ф** на **хв** (охвицер), **в** – на **у** (пора уставать с кровати). Самая яркая черта, пришедшая от братьев-славян, – так называемый *фрикативный говор*. Чем южнее, тем «гзканье» все более распространено. Также в нашей губернии придумали свои местоимения: «ихний» – вместо их, «ентот» – вместо этот. Куряне интересно строят словосочетания: пошел в огурцы, дойду до врача, косил по-за лугом.

По материалам **Анны ГАЗАЗЯН**

P.S. Вот еще несколько примеров курских слов и словосочетаний:

**сегодня** – нынче, нонче, ноне; **свекла** – буряк; **тыква** – гарбуз; **фасоль** – квасоль; **теперь** – таперче, теперьче; **пряники** – жамки; **осадок (на дне)** – подонки; **нет (нету)** – нэтути, нема; **быстрый** – швыдкий; **заблудиться** – блукать; **прятать** – ховать; **искать** – шукать; **цыпленок** – куренок; **оправиться, пойти** – податься; **попробовать на вкус** – покушать; **произошедший (сделанный) вчера вечером** – вечерошний; **продукт собственного приготовления** – свойский; **складывать** – складать; **дождь** – дош; **велосипед** – лисапед; **тепло** – тэпло; **себе** – сабе; **пока (до сих пор)** – покамест...





# ДАЛЕКОВАТО ОТ КУРСКА, ОДНАКО...

Всем нам хорошо известно имя Григория Шелихова - русский исследователь, мореплаватель, промышленник и купец, чья деятельность проходила далеко от курских земель. Однако, справедливости ради, вспомним имена и других курян, внесших свой вклад в освоение Русской Америки...

Уже в середине 18 века слухи о несметных богатствах Аляски и близлежащих американских островов, сулящих быструю наживу, влекли за океан не только сибиряков и поморов, но и обитателей далекой от моря российской глубинки. В иных курских купеческих родах занятие морскими пушными промыслами у берегов Америки стало своеобразной семейной традицией. Примером тому может служить разветвленный род Дружининых, имя которого до сих пор сохранилось в названии одной из улиц Курска. Алексей Дружинин ходил к Алеутским островам на борту судна «Борис и Глеб» в 1752 году, терпел крушение на скалах острова Беринга, промыслял на выстроенном из обломков новом судне и благополучно вернулся назад с богатой добычей. В 1759-1763 годах ходил он на «Владимире» и бился с алеутами на островке Сигдак, после чего за жестокость с аборигенами попал под суд в Охотске и был отстранен от участия в заморских плаваниях. Петр Дружинин, квартирмейстер Охотского порта, командовал судном «Захария и Елисавета» и погиб от рук восставших алеутов в 1763-м. Дмитрий Дружинин прибыл на Кадык вместе с Григорием Шелиховым и с тех пор многие годы служил его кампании в то время, как другой представитель этого же рода успешно действовал на стороне главного шелиховского конкурента, служа старостой в одной из артелей Петра Лебедева-Ласточкина. Семен Полевой, передовщик с «Владимира», погиб на Сигдаке от рук алеутов в 1760-м. На Камчатке и в Америке окончили свои дни Иван Осипович и Василий Полевые. Афанасия Логачева убил в 1770-м враждебный алеут на острове Адах, а Афанасий Овсяников, напротив, благополучно совершил два «заморских вояжа» и участвовал в марте 1766 года в походе знаменитого своей жестокостью тобольского купца-морехода Ивана Соловьева против восставших алеутов Лисьих островов...

Кстати, Григорий Шелехов начал свой пушной бизнес у курского купца Ивана Голикова, который в те годы держал винные откупа в Иркутской губернии. Новый хозяин Шелихова слыл личностью весьма примечательной. Он был известен своим крутым нравом, тесными родственными связями с видными купеческими фамилиями, своей предприимчивостью, энергией и дальновидностью. Кстати, его двоюродный брат Иван Иванович Голиков прославился как историк, автор многотомных «Деяний Петра Великого»...

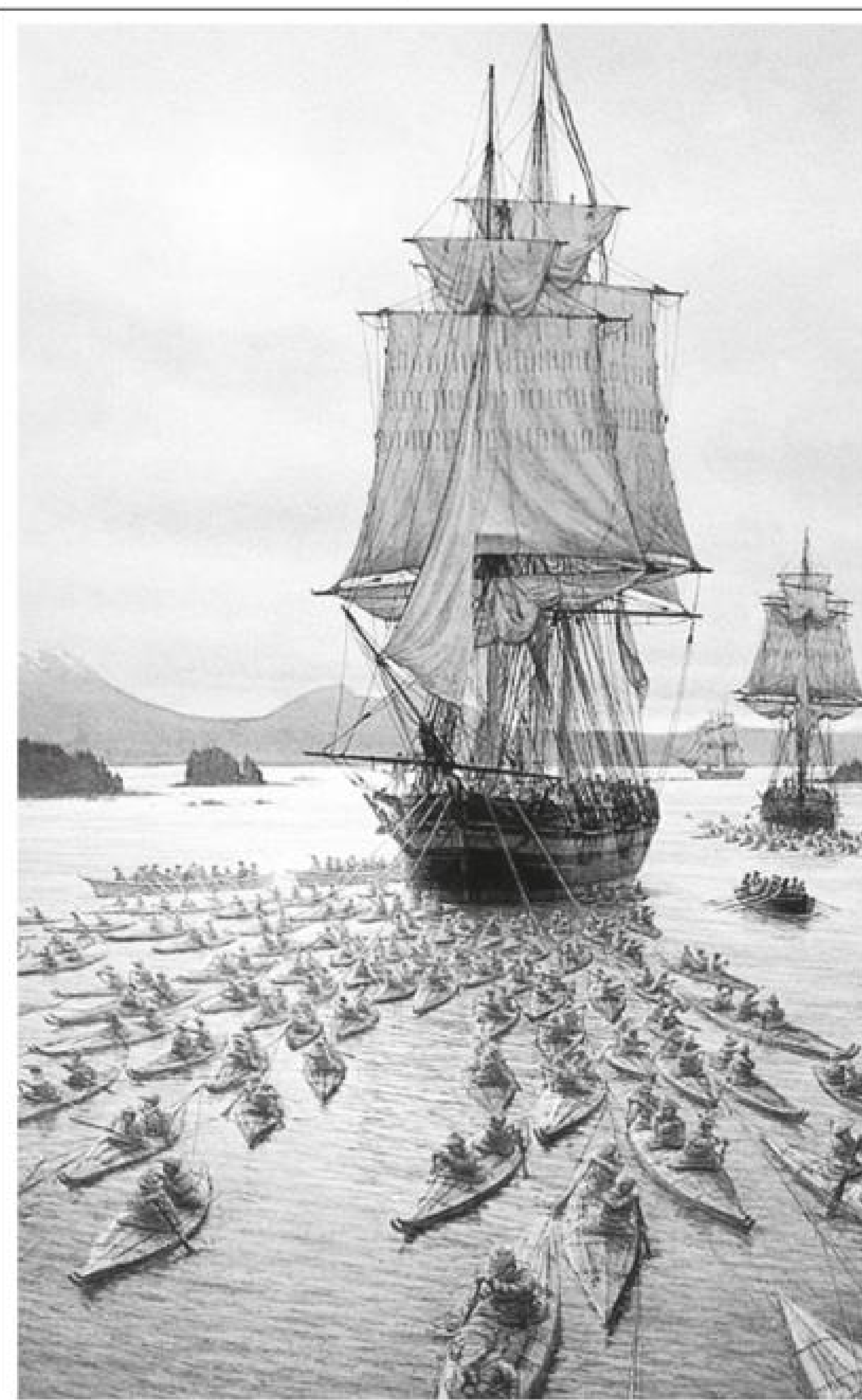
Но это все были купцы-промышленники... Большой интерес представляет «американская» судьба курского крепостного Тимофея Тараканова. Он родился в 1785 году, судя по всему, был одним из дворовых людей крупного помещика, винного откупщика и прокурора нижней расправы Курского наместничества Н.И. Переверзева. Вероятно, его отбытию в Америку способствовали деловые связи его хозяина с Иваном Голиковым. В Русской Америке жизнь Тараканова была полна невероятных приключений. Очень скоро он становится там вожаком байдарочной артели, что само по себе было делом очень опасным и требовало твердого, а порой и жестокого характера. На парусном судне партию байдарочников с их утлыми лодочками доставляли в промысловые места, где, собственно, и начинался их промысел. При этом острова и побережье населяли враждебные племена, относившиеся к чужакам очень жестоко... Скоро интересы русских добытчиков сместились к берегам Калифорнии. В 1808 году Тараканов (все еще крепостной) получил назначение «судовым старостой» на шхуну «Святой Николай» под командованием штурмана Н.И. Булыгина. Ему было поручено «...учинить описание всего берега Нового Альбиона, начиная от пролива Жуан де Фука, праваго мыса до бухты Драковой, а последнего мыса к гишпанскому Санкт-Франциско

порта, с обстоятельным исследованием известных портов и неизвестных бухт, проливов и островов с яркими местами», а также осуществить обширную программу исследований... Но скоро «Святой Николай» был выброшен штормом на берег близ устья Квилеут-Ривер. После долгих скитаний часть экипажа была захвачена индейцами в плен. Штурман Булыгин сложил с себя полномочия командира, и команда единогласно передала их Тараканову... Оказавшись в плену, Тараканов сумел занять среди них завидное положение, что использовал для помощи своим товарищам по несчастью. В мае 1801-го уцелевшие были выкуплены и доставлены на Ситку американским шкипером Т. Брауном. Вскоре Тараканов вновь направляется в плавание к берегам Калифорнии, где кроме промысла сражается с индейцами и испанцами... С промысловыми целями Тараканов и его партия кадыкцев побывали на Гавайских островах... Но это всего лишь короткое изложение приключений курянина, который до 20 лет не видел моря...

Только в 1818 году Тараканов получил вольную. Через некоторое время он вместе с сыном возвращается в тихий купеческий Курск, но в нашем городе, судя по всему, не задержался. Во всяком случае, этот период жизни Тараканова документально не подтвержден. Очевидно он вместе с сыном вернулся на Дальний Восток, хотя Тараканов-старший к тому времени уже разменял восьмой десяток лет...

Жизнь любого из упомянутых выше курян достойна стать сюжетом для приключенческого романа или основой сценария кинофильма. Какой уж там Фенимор Купер или Майн Рид!..

По материалам **Александра ЗОРИНА**



Промысловый шлюп и каякеры, которыми руководил курянин Тимофей Тараканов.



# БАШНЯ НА УЛИЦЕ СОНИНА

## Факты и предположения...

Сколько раз мы с вами проезжали на общественном транспорте мимо старой башни, что выходит на улицу Сони́на. Мало кто знаком с ее историей, а ведь это самое древнее строение Знаменского монастыря. Многие курские историки относят его возведение к восьмидесятым годам 18 века, но есть и такие, кто отодвигает сей момент на 100 лет - к восьмидесятым годам века 17-го. По данной версии, это одна из четырех башен, что изображены на абрисе 1722 года. Была на нынешней территории электроаппаратного завода и вторая: ее снесли в начале шестидесятых годов прошлого века. В былые времена (по мнению сторонников более ранней версии) башни неоднократно перестраивали и реконструировали. В частности, деревянные шатровые кровли уже после начертания абриса (1722 год) сменили полусферическими.

Справедливости ради отметим, что кроме абриса едва ли не единственный документ, на который можно сослаться в данном споре (когда же все-таки построили башню на улице Сони́на?), это план курского Знаменского собора 1785 года. На нем она обозначена как *намеченная к строительству*. Это был период, когда Курск начинал активно перестраиваться согласно генплану 1782 года, и «мелкие» монастырско-архитектурные задумки на фоне первоочередных градостроительных задач того периода вовсе не были обязательными к исполнению. Скажем, до того, как активно приступить к строительству нового Знаменского собора, нужно было выполнить целый комплекс масштабных подготовительно-сопутствующих работ: засыпать старый крепостной ров, построить здание *присутственных мест* (на углу нынешних улиц Сони́на и Луначарского), снести несколько старых зданий на монастырском подворье... Вполне понятно, что в этих условиях перспективная планировка монастыря во многом осталась нереализованной – как любой генплан...

Признаюсь, что мне ближе версия, согласно которой нынешняя башня строилась в восьмидесятых годах 17 века, но, боюсь, что это на уровне эмоций - обидно за древний город, в котором нет ни одного здания того периода. Однако здесь есть один маленький довод - на уровне гипотезы. Дело в том, что нижняя часть башни (примерно наполовину) выполнена из крупного кирпича, размеры которого свойственны как раз 17 веку, а вот верхняя - из кирпича, приближенного по размерам к нынешнему. Напрашивается предположение: старинную башню (что на абрисе) достраивали и реконструировали, тогда же сменив шатровую кровлю на нынешнюю. Может быть, как раз поэтому на плане монастыря 1785 года эта и вторая (разрушенная) башни отображены как *намеченные к строительству*? Понятия *реконструкция* тогда не было...

Если соотнести сравнительно условный в планировочном смысле абрис 1722 года, гораздо более строгий план 1785 года, все новации городского акрополя в 1782-1826 годах и его сегодняшнее планировочное состояние, то вполне можно предположить, что башня на улице Сони́на стоит в той же точке, где ее возвели к 1680 году. Подновили в конце 18 века - и все.

Впрочем, сегодня мы не ограничимся лишь теоретически-кабинетным экскурсом в историю. Вашему покорному слуге (сотоварищи) недавно удалось побывать внутри этого сооружения. Начать описание увиденного там стоит с того, что у башни в ее нынешнем состоянии - два этажа с отдельными входами. Это результат технической реконструкции последних десятилетий. Оба входа выполнены в прямоугольных металлических коробках, сваренных из швеллера. Но при этом старого входа, где арочная кирпичная кладка была без всяких железобетонных или металлических

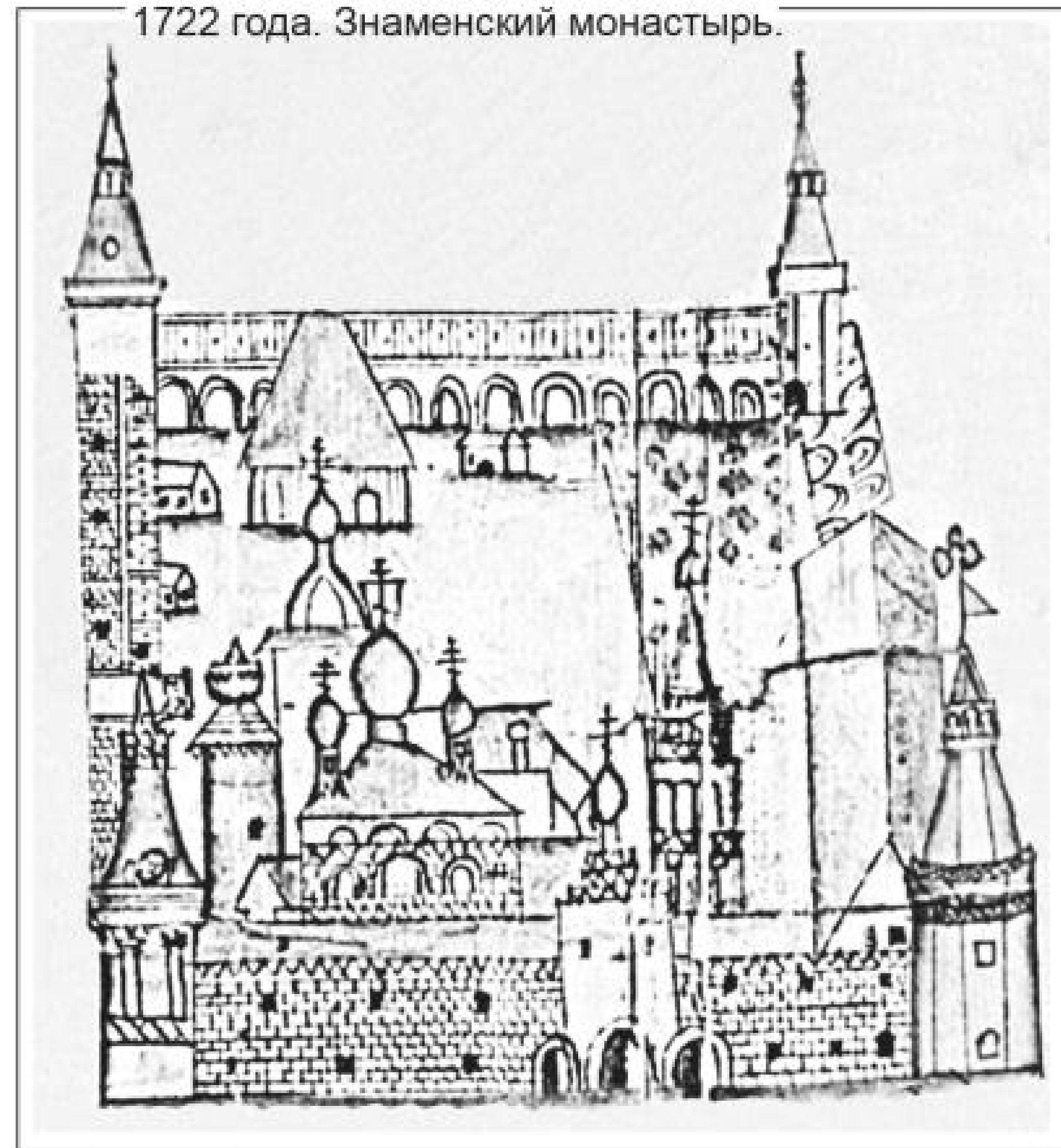
Башня в 1912 году.



Башня в 1944 году



Фрагмент абриса курского острога 1722 года. Знаменский монастырь.



Воскресенский храм и башня в 1911 году.







Башня изнутри. Просторные ниши на двух уровнях, — по 8 в каждом. Так бы она выглядела, если бы не была разделена по вертикали деревянным полом-потолком. Провалившийся в центре цементный пол-стяжка нижнего уровня.

На территории завода была еще одна башня - копия нынешней. Ее снесли еще в 60-е годы.



перемычек, обнаружить не удалось. Стоит добавить, что башня у основания со стороны монастырского подворья если и засыпана землей, то гораздо меньше, чем сегодня. Нынешний первый этаж сооружения имеет земляной (из утрамбованного строительного мусора) пол с небрежной цементной стяжкой поверху. Стяжка эта растрескалась и к центру заметно опустилась, выявив какие-то локальные провалы. Если судить по шлейфам песка, которые тянутся снаружи от двери к этим самым провалам, во время ливней и весенних паводков вода свободно уходит куда-то вниз. Куда?.. И здесь в самый раз вспомнить о фрагменте какого-то подземного сооружения, обнаруженного недавно под цокольным этажом Воскресенского храма, от которого башня совсем рядом. Тогда вопрос: нет ли какой-то подземной коммуникации между этим самым подземельем с самым нижним, спрятанным под слоем земли этажом башни? И не на этом ли уровне скрыт настоящий вход в нее?..

И еще. На упомянутом выше перспективном плане Знаменского монастыря 1785 года есть маленькая пометка совсем рядом с нынешней башней: «Колодезь возобновить». И здесь вопрос: какой именно «колодезь» имелся в виду? Тот ли, 20-метровой глубины, что указан в описи курского острога 1651 года, или колодец-тайник, к которому в сторону Тускари вел подземный ход (согласно той же описи) длиной около 50 метров? Кстати, до сих пор ведутся споры: в чем разница между *колодцем* и *колодезем*? Во всяком случае, этимология здесь разная.

Рискнем предположить, что когда во второй половине 17 века куряне строили Знаменский монастырь в камне, они заимствовали некоторые функции крепости. В том числе и «тайник» - ход к потаенному «колодезю». И если так, то наверняка их не устроил бы деревянно-земляной ход в варианте столетней давности - его нужно было модернизировать в кирпичном варианте. И если уж продолжить сие предположение, то откуда на территории монастыря должен был начинаться этот ход? Согласитесь, башня в монастырской стене со стороны обрыва к Тускари подходит более всего. Понятное дело - в самом нижнем, подземном (или полуподземном) этаже... Потом надобность в вертикальном колодце (около 20 метров глубиной) и в подземном колодце-тайнике отпала: появился Иорданский спуск (судя по всему, построенный специально для подъема воды конной упряжью), а скоро и вовсе — водопровод, одна из первых веток которого пришла именно в монастырь. А про ход к колодцу-тайнику забыли...

Кстати, на фотографиях начала 20 века видно, что вход в башню находится примерно на том же уровне, что и сегодня (на первый этаж), но он уже тогда поднят от уровня земли примерно на полтора-два метра. А если считать от подножия башни со стороны нынешней улицы Сониной - и того больше. То есть (как вариант), минус-первый этаж башни спрятали уже давно, а с ним (за ненадобностью) и подземный ход к тайнику...

Но даже если не принимать всерьез предположение о старинном подземном ходе к потаенному колодцу, уже сам возраст этой башни должен заставить нас относиться к ней с большим уважением. Если ее возвели в 17 веке, то это самое древнее здание в нашем регионе, а если все-таки (что вряд ли) в конце 18-го, - то самое старое на территории курского акрополя. Но в любом случае нужны гораздо более основательные исследования, чем это удалось вашему покорному слуге...

В.К.



# “ЛЕТАЮЩАЯ ТАРЕЛКА” ИНЖЕНЕРА УФИМЦЕВА

«Сферопланов» конструкции курского изобретателя было два. Первый построили летом 1909 года: круглое в плане крыло, такое же круглое горизонтальное оперение на плоской расчалочной ферме и трехколесное шасси с носовым колесом. Аппарат снабдили оригинальным двухцилиндровым двигателем (20 л.с.) конструкции Уфимцева с оригинальным четырехлопастным воздушным винтом, который тоже был придуман Анатолием Георгиевичем.

Крыло состояло из круга-рамы диаметром всего 3,4 м площадью 9 м<sup>2</sup> с шестью планками-нервюрами, имевшими выгиб кверху в форме параболической пологой дуги с полотняной обтяжкой поверху. Рама была расчалена к трем парным бамбуковым стойкам, несшим велосипедные колеса. Вертикальная хвостовая ферма, также бамбуковая, была частично затянута полотном и образовывала «флюгер» (воздушный киль). «Сфероплан» №1 испытывался, делал пробежки, но от земли так и не оторвался...

«Сфероплан» №2 отличался лишь основными размерами: площадь круглого крыла уже 36 м<sup>2</sup>, площадь руля высоты 4 м<sup>2</sup>, вертикальная бамбуковая ферма соответственно увеличена и усложнена. Законченный постройкой в июне 1910 года самолет испытывался, но взлететь тоже не смог. Испытания и доработка были перенесены на 1911 год, но налетевший в январе шквал разрушил самолет.

Мнения экспертов относительно причин этой неудачи разошлись. Кто-то считал, что виной всему - незнание изобретателем-самоучкой основ аэродинамики и недостаточная мощность двигателя.

Впрочем, кого из авиаторов тех времен можно было остановить сухой теорией?..

Однако неудача русского изобретателя не остановила других конструкторов. Самолеты с круглым (в плане) крылом испытывались с тех пор неоднократно, но это инженерное решение так и не прижилось в авиации по причине плохой управляемости таким летательным аппаратом.

Вот что писала о сфероплане Уфимцева газета «Утро России» от 18 (05) января 1910 года

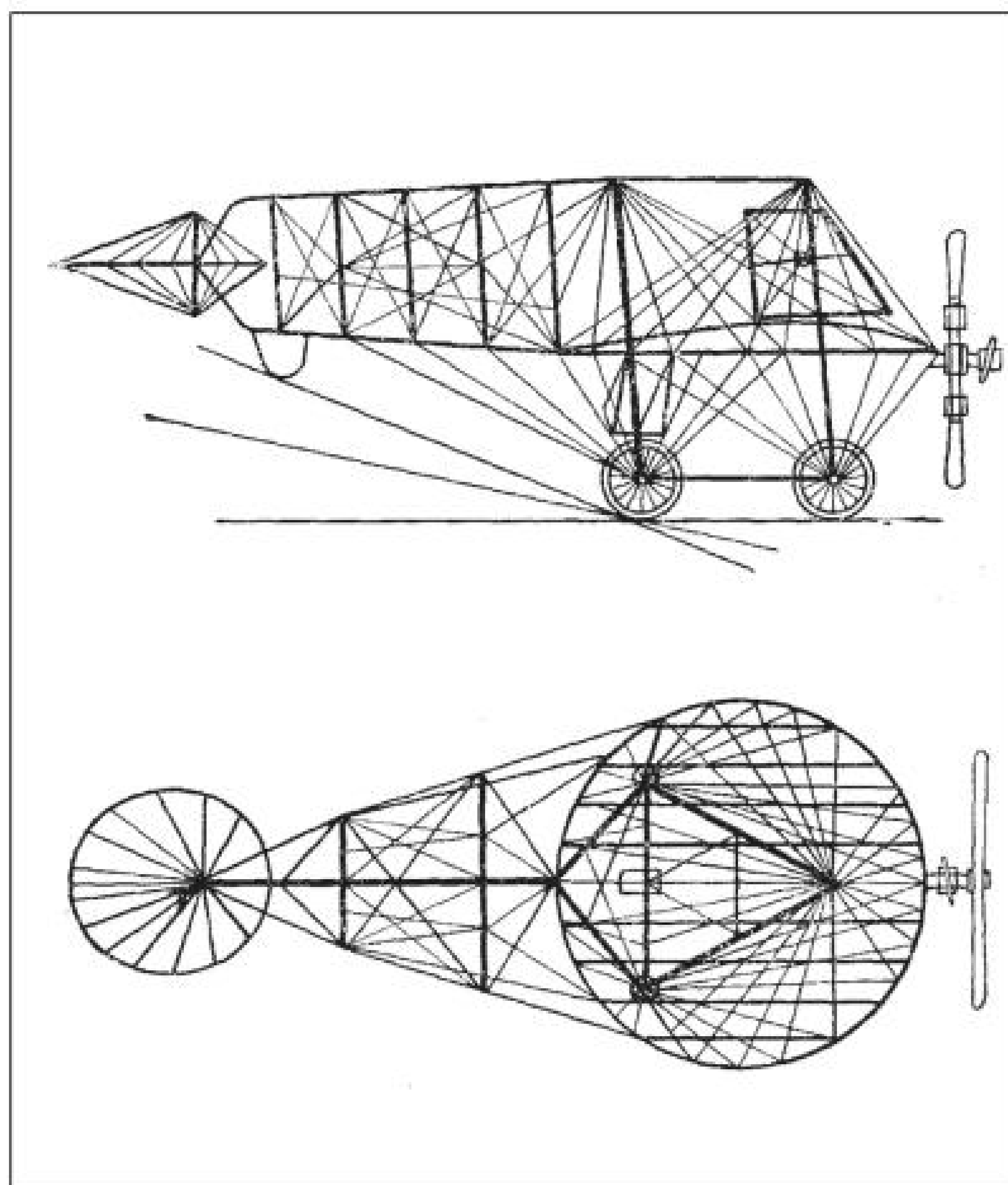
## Новый летательный аппарат

КУРСК, 4-го января. Местный изобретатель Уфимцев заканчивает постройкой летательный аппарат нового типа (кольцевой сфероплан). Изобретатель работает уже около года. Для эксплуатации изобретения уже организовалось торговое товарищество.

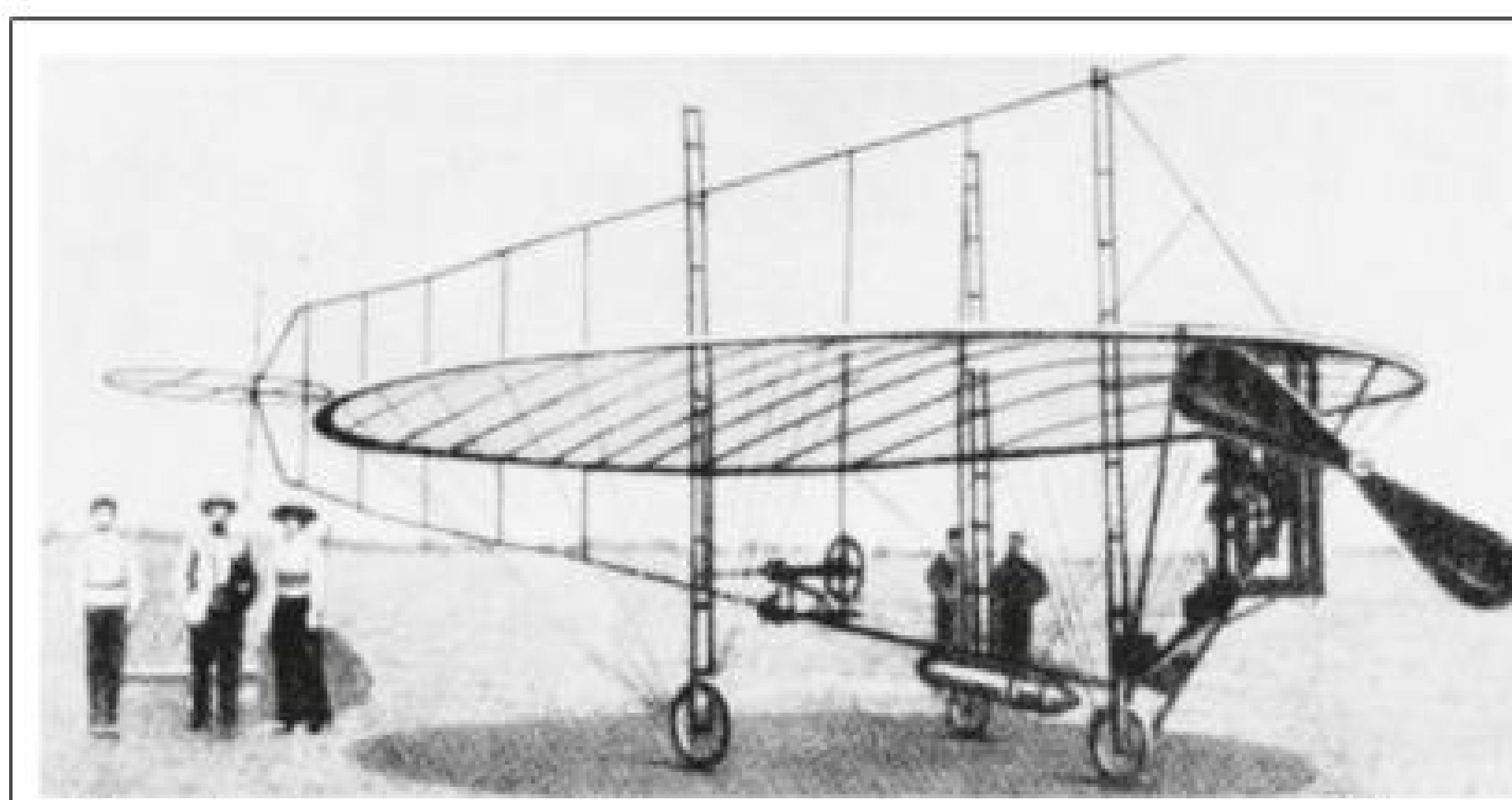
26 октября 1909 года А.Г. Уфимцеву выдано охранное свидетельство на «кольцевой сфероплан». «Сфероплан» имел крыло круглой в плане формы, такое же круглое горизонтальное оперение на плоской расчалочной ферме и трехколесное шасси (с носовым колесом). Аппарат был снабжен двухцилиндровым двигателем (20 л. с.) его же конструкции с четырехлопастным воздушным винтом тоже собственной конструкции. Две лопасти воздушного винта были прикреплены к цилиндрам двигателя, а две - к носку картера. Такое крепление лопастей было сделано впервые в мире, так же, как и круглая форма крыла и оперения. «Сфероплан» испытывался, делал пробежки, но от земли не отрывался и был перестроен в следующий, более крупный аппарат.



Анатолий Уфимцев



Сфероплан 1, который так и не взлетел



Сфероплан 2

Площадь крыла гораздо больше, чем у первой модели, мощность двигателя выше, но и этот летательный аппарат не взлетел



Двигатель, изобретенный Уфимцевым применялся на его сферопланах.



## ГОРОД ИХ ПОМНИТ

**АНТИМОНОВ**, Сергей Иванович (15.VI.1880 – 8.V.1954) — комедийный актер театра и кино, драматург. Родился в Курске в купеческой семье. Окончил пять классов Курского реального училища, работал приказчиком. В юношеском возрасте полюбил актерское ремесло, пробовал писать. В 1900-м обратился к Немировичу-Данченко с просьбой «...пригласить в театр на простую работу, не требующую специальности, с тем, чтобы я присматривался к артистической деятельности и учился актерскому мастерству». Но получил отказ... Однако год спустя пришло письмо, где сообщалось «...при Художественном театре открывается театральная школа — бесплатная. Для поступления нужно прочесть стихи и басню, а для учения необходимо иметь правожителство в Москве...». На экзамен прибыло 400 человек на 30 мест, Антимонов был принят по настоянию артистки Е. М. Раевской. Будучи студентом, участвовал в постановках Московского художественного театра (МХТ). После окончания в 1903-м актерской школы играет в провинциальных театрах в Твери, Самаре, Екатеринбурге, Моршанске, Херсоне, Нежине, Красноярске, Белгороде. В те же годы пишет и ставит пьесы и водевили, печатается в периодике. В 1908-м его пьеса «Притча о любви» была выбрана в качестве бенефиса для блистательной провинциальной актрисы Марии Яроцкой, которая скоро стала его супругой. Работает в петербургском театре «Кривое зеркало», в Саратовском театре имени Карла Маркса, потом в Москве: Театр сатиры, в театрах «Кривой Джимми», «Вольный театр», «Камерный театр»... С середины 1930-х Антимонов много снимается в кино. Знаменитый режиссер-комедиограф Г. Александров пригласил его на роль шпехстальмейстера в одну из лучших своих комедий «Цирк», затем на роль дворника Охупкина в кинофильме «Волга-Волга». Работает на киностудии «Союздетфильм», во Всесоюзной студии эстрадного искусства... Фильмография: «Цирк» (шпехстальмейстер, 1936), «Партийный билет» (Куликов, 1936), «На Дальнем Востоке» (Янков, 1937), «Волга-Волга» (дворник Охупкин, 1938), «Ленин в 1918 году» (Поляков, 1939), «Степан Разин» (астраханский воевода, 1939), «Любимая девушка» (швейцар, 1940), «Русский вопрос» (1947), «Весна» (1947).

**БАСОВ**, Владимир Павлович (28.VII.1923 – 17.IX.1987) — актер кино, народный артист СССР (1983), режиссер и сценарист. Родился в селе Уразово Курской губернии. Во время войны 1941-1945 годов - капитан, командир батареи 424-го мотострелкового полка 14-й артиллерийской Рижской дивизии, затем - заместитель начальника оперативного отдела 28-й отдельной артиллерийской дивизии резерва Главного командования. Награжден орденом «Отечественной войны» I степени, орденом «Красной Звезды» и медалью «За боевые заслуги». В 1952-м окончил режиссерский факультет Всесоюзного государственного института кинематографии (мастерская М. Ромма и С. Юткевича) и в том же году начал работать как режиссер киностудии «Мосфильм», поставив в 1953-м телеспектакль «Нахлебник». Всего, как режиссером, им было создано 19 кинофильмов и написано 13 киносценариев. Как актер кино дебютировал в 1954-м в эпизоде своего же фильма «Школа мужества», после чего снялся в 74 фильмах.

Лауреат Всесоюзного кинофестиваля в номинации «Первый приз среди художественных фильмов» за 1964 год; лауреат Государственной премии имени братьев Васильевых за роль в фильме «Факты минувшего дня» (1982). Наиболее известные фильмы, в которых снимался Владимир Басов: «Я шагаю по Москве» — (1963,



Николай Волков —  
в кинофильме  
«Старик Хоттабыч»



Владимир Басов  
в кинофильме «Приключения  
Букратино»



Сергей Антимонов  
в кинофильме «Волга -  
Волга»

полотер); «Операция «Ы» и другие приключения Шурика» (1965, суровый милиционер); «Щит и меч» (1968, Бруно); «Преступление и наказание» (1969); «Бег» (1970, Артур Артурович, «Тараканий царь»); «Приключения Буратино» (1975, Дуремар); «Дни Турбиных» (1976, Мышлаевский); «Москва слезам не верит» (1979, Антон)...

**ВОЛКОВ** (Настоящая фамилия – Агуров), Николай Николаевич (23.III.1900 – 25.X.1985) – артист театра и кино, народный артист Украинской ССР (1956), заслуженный артист РСФСР (1972). Родился в городе Обояни Курской губернии. Выступать на сцене начал с 1921-го после окончания Бакинской театральной студии. Работал в театрах Баку, Казани, Перми, Иванова, Одессы. В кино начал сниматься в 1942-м (в фильме Сергея Юткевича «Швейк готовится к бою») и сыграл более чем в сорока фильмах: романтическая фантазия Александра Птушко «Алые паруса», комедия Владимира Фетина «Полосатый рейс», историческая лента Юлия Карасика «Шестое июля», героическая комедия Виталия Мельникова «Начальник Чукотки». Однако наибольшую известность приобрел как Хоттабыч в картине «Старик Хоттабыч», снятой Геннадием Казанским по книге Л. Лагина...

Подготовил В.К.



# РЕДКИЕ ФОТОГРАФИИ - СПОРТ

Команда по хоккею с мячом "Динамо" - Курск. 1947 год - ровно 70 лет назад



Фотография из архива Валентина Бурцева.

Слева направо:  
 Протошин Борис  
 Андреев Геннадий  
 Подселихин Евгений  
 Блабров Борис  
 Золотухин Анатолий  
 Рымаренко Леонид  
 Фоким Николай  
 Протошин Лев  
 Сошников Иван  
 Муратов Лейтик  
 Камуцкий Вадислав



Был в Курске и женский хоккей с мячом.



Со времен верхнего снимка прошло 18 лет, но хоккей с мячом в Курске все так же уважают. 1965 год, чемпионат мира по этому виду спорта проходит в Москве, Свердловске, Архангельске и в Курске... 26 февраля, толчея перед кассами стадиона "Трудовые резервы" - предстоит матч между командами Норвегии и Финляндии.



Старый хоккейный мяч.



# РЕДКИЕ ФОТОГРАФИИ

Здание 2-й женской гимназии на улице Московской (Ленина).  
На заднем плане - колокольня Ильинского храма.



Фотодополнение к материалу Олега Радина "В поисках Малевича."

Мост через Тускарь в районе Барнышевского рынка. Фотография начала 20-го века.





# ЗАПИСКИ СТРАННИКА

Автор записок - саратовский священник, Герасим Скопин, который в 1787 году совершил путешествие в Киев через Курское наместничество. Простым языком он заносил в походную тетрадь все, что видел в пути, интересуясь преимущественно церковностью, подробно описывая виденные им храмы, монастыри, служения, но не обделяя вниманием и другие детали. Проход Герасима Скопина через Курск совпал с ожидавшимся проездом с юга России императрицы Екатерины II, ради которого он прожил в городе несколько дней...

«Дневная записка» (так озаглавлена тетрадь) это, по сути, дневник, где автор не пропустил ни одного дня. Он полностью помещен в издании саратовского ученого архивного комитета «Саратовский исторический сборник», выдержки из которого мы предлагаем вниманию читателей:

- 1 июля (1787 год) пришел в город Курск, прежде - в Ямскую слободу, которая называется пятая часть города; выстроена по форме изрядно, есть и каменное строение...

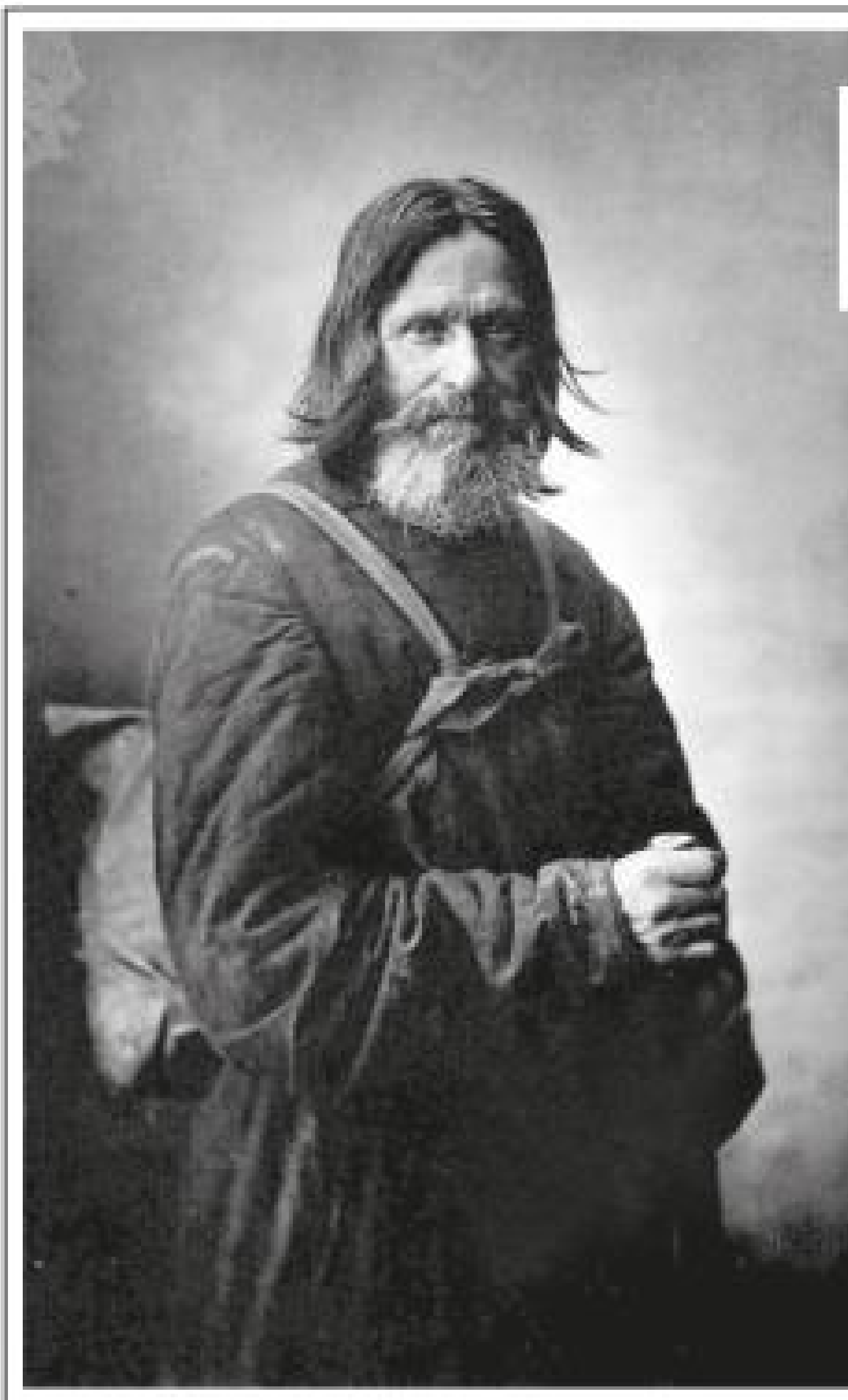
- 2 числа, вставши, ходил по городу, которой по форме весь выстроен, и каменного много строения, и улицы камнем выстланы все (?). Дом наместнический («КЛ» - в восточной части Красной площади) деревянный и подмазан, издалека будто каменный...

- 4 числа был у обедни в соборе, который стоит близ мужского монастыря. Он против приходских церквей мал и низок, и колокола весьма малы. После обедни ходил по базару («КЛ» - на Красной площади), на котором народу очень много было, потому ныне десятая пятница; и здесь небольшая ярмарка, на которой ходили градские дьячки, смотрели, или искали сельских дьяков. Ежели, какого увидят в бороде, то, взяв его, тащат к архимандриту: чего он бороду не бреет? Или, взяв с него магарич, отпускают.

- 6 числа, то есть в воскресенье, был у обедни в церкви Благовещенья Богородицы; не очень богатая, на самом базаре, называется более «Пятница» - по приделу. Колокольня у ней отломана, да и церковь, говорят, будет сломана. («КЛ»: эту старинную церковь действительно скоро после проезда императрицы снесут)... Во всем городе Курске нет теплых церквей и обычая того нет. А поют везде по-малороссийски (!). И часов публичных в городе никаких нет. (Замечание автора относительно отсутствия в Курске публичных часов не случайно - Герасим Скопин имел при себе самодельные солнечные часы, которыми постоянно и, судя по всему, с удовольствием пользовался. Но в пасмурные дни они были бесполезны, в такие моменты путешественник пишет «...весь день без часов».)

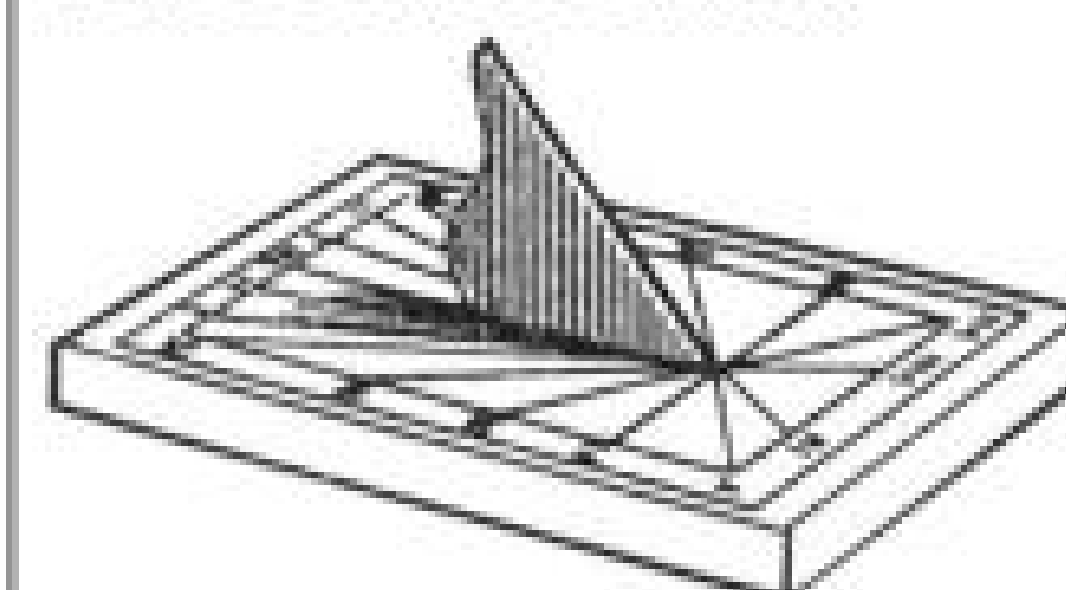
- 7 числа поутру ходил смотреть сделанные от купечества триумфальные ворота. Называются Херсонские, весьма изрядные: столбы каменные, выкрашены наподобие мрамора, и высокие. Наверху ангел сидящий, держа одною рукою трубу, в которую трубят, под ним в сиянии золотом царский вензель, который ангел придерживает другою рукою. Под вензелем мешец с цветами, сыплющимися из него на землю. И все оное сделано на обе стороны. От оных в поле, поодаль сажени 4, сделаны каменные же пирамиды четыре. На верху их сделаны большие яблоки позолоченные, в середине их в золотых полях четырех царств вензели, или гербы: московской, казанской, астраханской и сибирской. И все весьма хорошо сделано. Еще подалее от оных ворот в поле сажени сто или более сделаны так же каменные две высокие пирамиды, наподобие столбов, белые. На верху их поставлены черные двуглавые орлы, обычно держа скипетр и державу, и при них две каменные же сделаны будки. Сказывали, что все это стоит более 2000 рублей...

- 8 числа ходил поутру смотреть другие ворота, дворянские, называемые Московские. Столбы деревянные, выкрашены наподобие мрамора, у столбов по обе стороны на досках вырезаны и написаны языческие боги с их надписями, которых наизусть не упомяну. Одаль так же сделаны две пирамиды каменные с орлами и бутками.



Так мог выглядеть странник Герасим Скопин в 1787 году.

А это его карманные солнечные часы, которые упоминаются в повествовании.



- 9 числа ходил поутру за город, смотрел учение в лагере полка тульского при генерале Каменском.

- 10 числа был у обедни в церкви у Сергия Чудотворца (Сергиево-Казанский собор), которая весьма богато устроена, двухэтажная, покрыта белым железом, главы вызолочены (!), ограда каменная с решеткою железною, местами позолоченною. В верхнюю церковь вход с двух сторон, ступени чугунные, думаю, нарочно на заводе сделанные. Иконостас с резьбой весьма хорошей, вызолочен по полименту, позади клиросов балдахин такой же работы и на них резные ангелы. На иконостасе вместо креста резной Саваоф удивительной работы. Стены все убраны щикатурой, и все сделано прекрасно и хорошо, и есть чему подивиться. Обстоятельнее и описать не умею... («КЛ»: - сегодняшний фасад собора пристроен позже).

Нынешний день приказано все улицы песком усыпать. И много от царицы проезжали чрез город. Иные во дворах заезжали кушать, а иные нет...

- 11 числа ходил поутру смотреть, как тульской полк переходил из лагеря на другое место с церемониею - на место, где стоят в лагерях два полка шаровской и ростовской, - и смотрел на обвахте смену разных полков с музыкою, где почти и обедню прогулял.

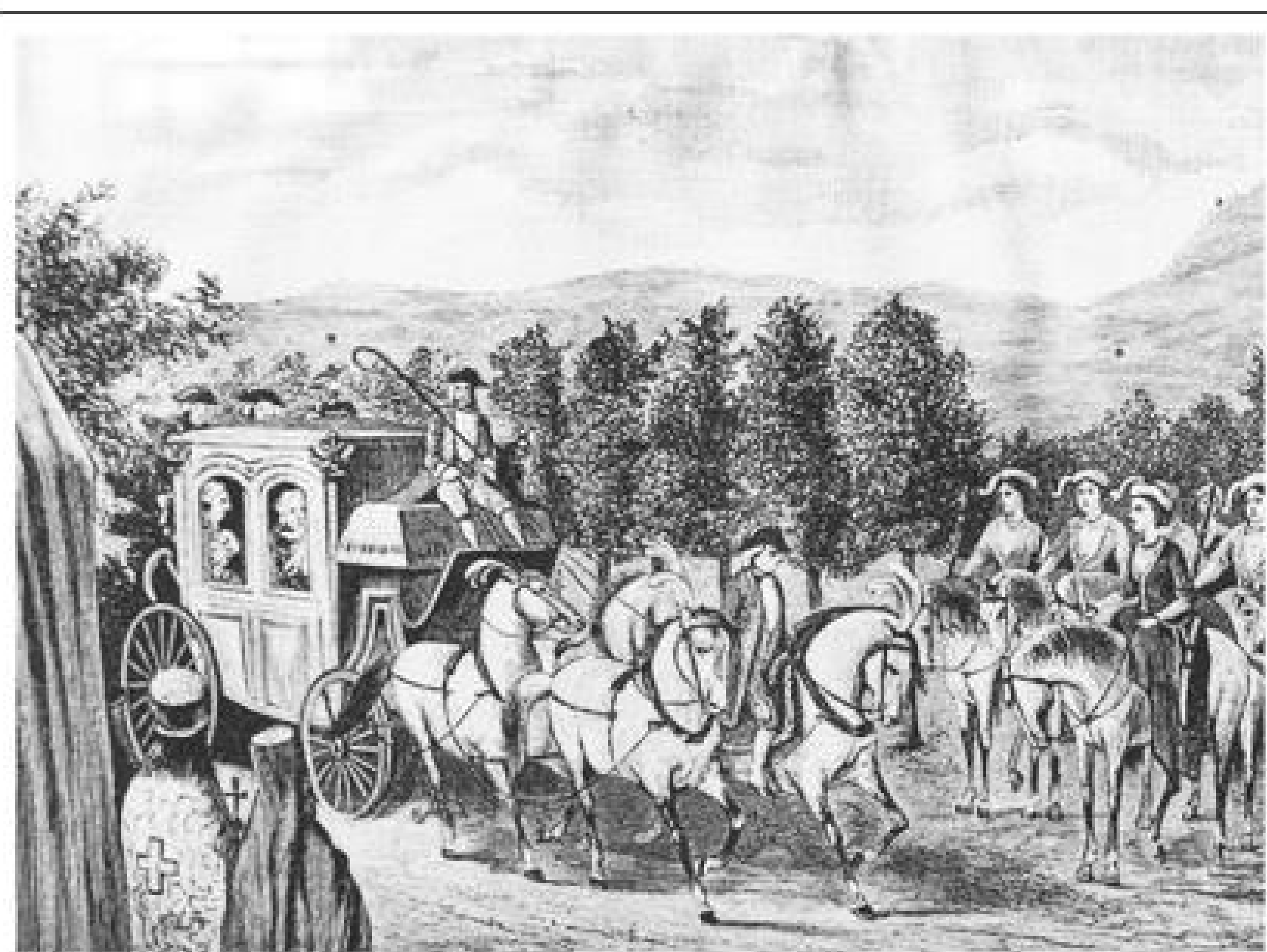
- 13 числа... И ныне опять улицы усыпали песком... От царицы много проезжали.

- 14 числа, поутру улицу, называемую Херсонскую (Дзержинского) выслали травую, лавки все запереть приказано, также и работать публично не велено. Я на базаре купил к завтраму лапти, дал 4 копейки. (Предыдущие лапти Герасим Скопин купил 31 мая, стало быть, активный пешеход мог пользоваться этой обувью не более двух недель)... Пошел к воротам херсонским, там уже давно приготовились: городничий со своими драгуны верхами, а дворянство так же верхами выехали в поле далеко, и купеческой голова с лучшими купцами вышел пешком. Недалеко от ворот поставлены были цехи со значками; у самых ворот народного училища дети с учителем. На триумфальных воротах на сделанном месте стояла музыка.

В городе по улице на горе поставлены были купеческие лучшие молодницы сто, а на другой стороне купеческих девиц - двести, и все в лучшей купеческой одежде, и всякого народа великое множество. Солдаты стоящих в серых зипунах на публичных местах отгоняли далее. И меня так же отогнали - затем, что и на мне был серый зипун. Я было весьма опечалился, что, ждав такое время, видеть не сподоблюсь.

Во втором часу пополудни начался благовест в большой колокол в монастыре, и священство начали



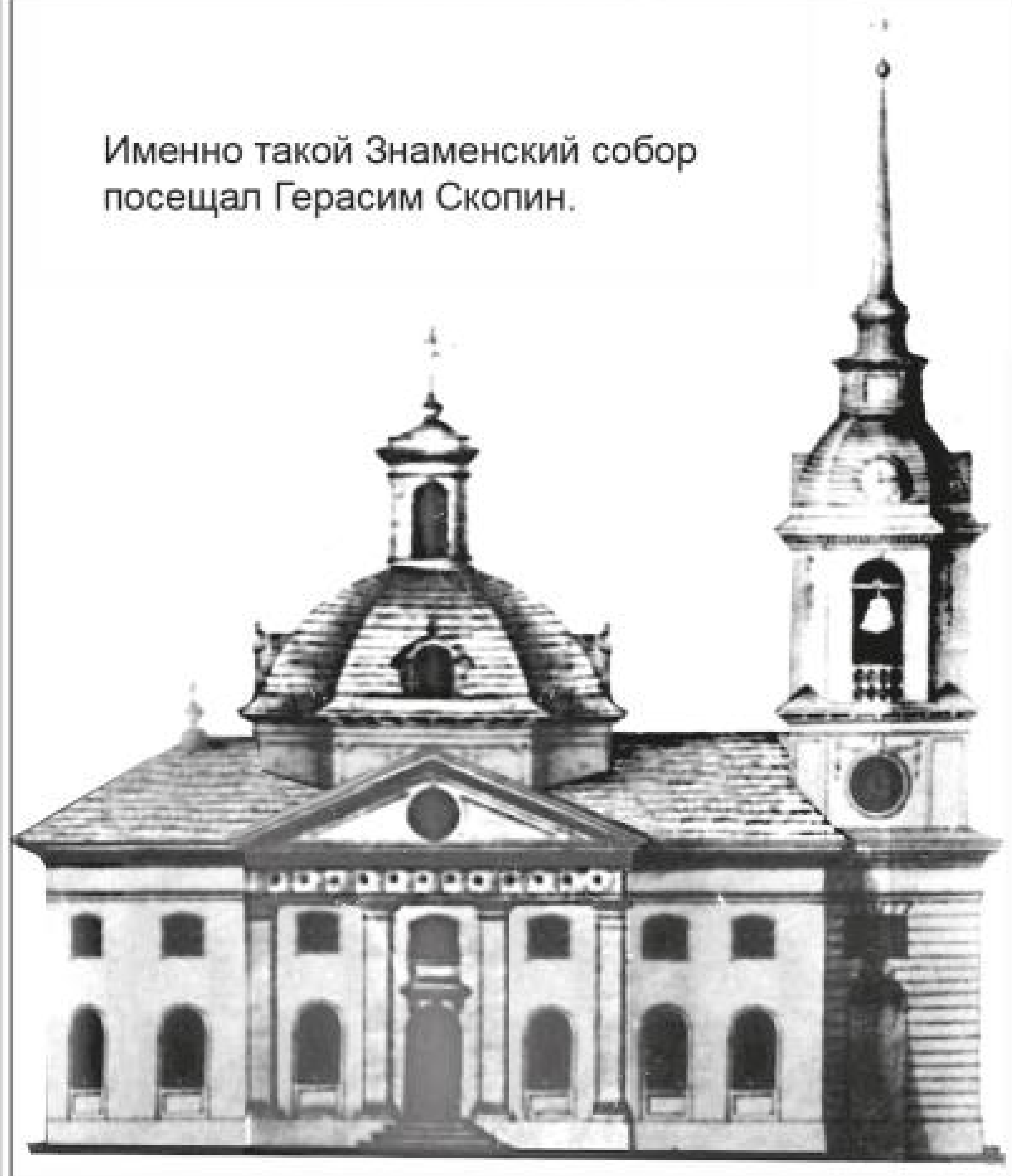


В таком экипаже императрица путешествовала в свои южные владения, в нем же возвращалась через Курск.



Императрица Екатерина II в 1787 году.

Именно такой Знаменский собор посещал Герасим Скопин.



собираться к монастырю в лучшей одежде. На редком увидишь суконную рясу, а все шелковые и плисовые, а хотя на редких и суконных, то самого лучшего сукна. Собравшись все и архимандрит, вышли и стали недалеко от дворца, на дороге, в лучших ризах с одним только крестом; а придворные безпрерывно ехали в 4, в 6 и 8 лошадей. На начале 5 часа из вестовой пушки выпалили и тотчас началась пушечная пальба и во всех церквах звон; и в лагерях стоящие три полка палили из ружей беглым огнем, мимо которых было шествие. Я вдруг испугался и обрадовался, так что из глаз потекли слезы. Тут уже и солдаты перестали отгонять и всякой себе избирал лучшее место к смотрению, где кто хотел. Я стал недалеко от церкви, мимо которой близко будет шествие. Прежде ехали драгуны по два в ряд - со своими трубами, и с ними - городничий, а потом - дворянство так же по два в ряд верхами в штатном платье ехали тихо. Потом ея величества карета, под которой заложено 12 лошадей белых, весьма тихо ехала. Приблизилась к оной церкви, где я стоял, близко. Священник с диаконом встретили с крестом и поднесли к самой карете. Она изволила приложиться из кареты в окошко, где и я сподобился очень близко видеть в лицо. По счастью моему, что я стоял с левой стороны, на которой она изволила сидеть в карете. Их всего сидело 5 человек, с нею рядом сидела одна женщина по правую сторону, а она изволила сидеть по левую сторону, а напротив их сидело две женщины да один мужского пола. И простой народ - даром, что в серых кафтанах - уцепились за карету, бегут за нею и заглядывают ей в лицо. Тут никто не смел отогнать до самого дворца, и как подъехали к крыльцу, изволила из кареты выйти в покои, то и перестал звон и пальба из пушек. И народу у дворца было великое множество до самой ночи, и почти в самые окошки смотреть, но никто отогнать не смел.

Город весь иллюминирован фонарями и плошками. По большой улице поставлены были плошки по обе стороны на земле через две сажня плошка от плошки. У иных дворянских дворов поделаны были вензеля царские и другия фигуры, так же у магистрата городского - вензель с плошками и надпись у многих: «усердие и радость».

• 15 числа не рано вышел я ко дворцу. Народу давно стоит великое множество, где купечество приходили во дворец и архимандрит с двумя монахи, и несли на одном блюде хлеб, а на другом - не видал что (закрыто салфеткою). От дворца к монастырю дорогу выслали травую, а от святых ворот до церкви послано было красное сукно. И народу великое множество дожидалось. Благовеста довольно было. Потом сказали, что не изволит к обедни быть. И после скоро на стол накрыли, тотчас и кушанье поставили. Видно всю было (потому что окошки были открыты): как изволила садиться кушать с прочими и водку как наливала, поднесенную с подносом, и кушала. От сей радости, что все сие видел, и я пошел за здоровье ея величества выпил на 3 копейки вина и во весь день проел десять копеек. (Герасим Скопин ежедневно писал о том, сколько он «проел», как правило эта сумма не выходила за пределы 2-4 копеек) Выпивши, смотрел с прочими парадную карету и называемую линейку круглую: все вызолочено и обито бархатом, называемый «рытый золотой», и обе покрыты белым холстом. И тотчас стали лошадей закладывать, и походная карета подъехала в 1 часу пополудни. В карету изволили садиться только всех четыре персоны, все женщины. Сама изволила сесть по правую сторону. И началась пальба из пушек и звон во всех церквах и провожаема была так же драгуны, дворяны, купечеством и цехами за воротами со значками. И все так же было, как и при встрече, только не было детей, девиц и молодниц, а смотрели всяк по своей воле. Улица из утра выслана была травую. Выехав из города, очень скоро поехали. Лошади те же белыя...

По материалам сайта  
«Курск дореволюционный»



# НЕСБЫВШИЙСЯ ГОРОД



Как задумывали город послевоенные курские архитекторы? Скажем прямо - по всякому. И далеко не факт, что воплощенный вариант самый лучший... Скажем, на верхнем снимке: так в те времена виделась «Полугора», четная сторона улицы Дзержинского от Красной площади и ниже. Если судить по тому факту, что одноэтажные строения в квартале между улицами Луначарского и Колхозной еще не снесли - станция Курск-ветка еще действует, ее упразднят только в 1968 году. Девятиэтажные жилые дома стали актуальными в нашем городе в

начале 60-х и тогда считались передовым словом в архитектуре. Их не решились поставить на «Полугоре» - одном из самых примечательных участков исторического центра - только по той причине, что чисто технически «смушал» косогор. Так что, может быть, оно и к лучшему, что на этом месте до сих пор раскинулся пустырь. Но как все-таки распорядится этой площадкой город? Пора бы уже... На нижнем снимке - 12-этажное здание рядом с Домом советов - на территории Первомайского парка. Впрочем, парком на этой прорисовке и не пахнет...

Курские архитекторы всегда относились к Первомайскому парку весьма скептически. Начиная с середины 30-х годов практически в каждом проекте планировки Красной площади парк задействовался как свободная территория. Пример тому и эта прорисовка с 12-ти этажным офисным зданием.





# А ГДЕ У НАС СОЛНЫШКО НЫНЧЕ ВОСХОДИТ?

Снова возвращаемся к вопросу географической ориентации Знаменского собора. Напомним суть вопроса: если улица Ленина (Московская) проложена строго по линии юг-север, то здание храма смотрит фасадом несколько западнее, стало быть, алтарной частью (апсидой) не совсем на восток, а заметно севернее. Но ведь считается, что алтарь православного храма должен быть обращен строго на восток, а крест, подобно стрелке компаса, указывать направление - север-юг.

Впрочем, есть много примеров, когда это правило не соблюдается. Особенно в старых городах, где свою роль играет рельеф местности или давно сложившаяся схема направления улиц. Скажем, в районе Таганки (Москва) большинство церквей были ориентированы алтарями в гору, параллельно улицам, поднимающимся от реки. Троицкая церковь в Коньково обращена на север-северо-восток, по легенде - к Троице-Сергиевской обители, но также и по направлению близлежащего Калужского шоссе. Храм Христа Спасителя расположен по диагонали к сторонам света, как и снесенные кремлевские Вознесенский и Чудов монастыри. Встречаются в Москве и церкви юго-восточного построения, наподобие Михаила Архангела в Тропареве.

И еще. В средневековых русских городах при проектировании храмов компасом наверняка не пользовались. Церкви закладывали постройкой в начале теплого времени года. А где в наших широтах встает солнце в это самое теплое время года? На востоке, конечно, но слегка к северу. Вот вам и ориентация - на точку восхода, а не на восток в чисто географическом понимании. Большинство старых московских храмов поставлены именно так.

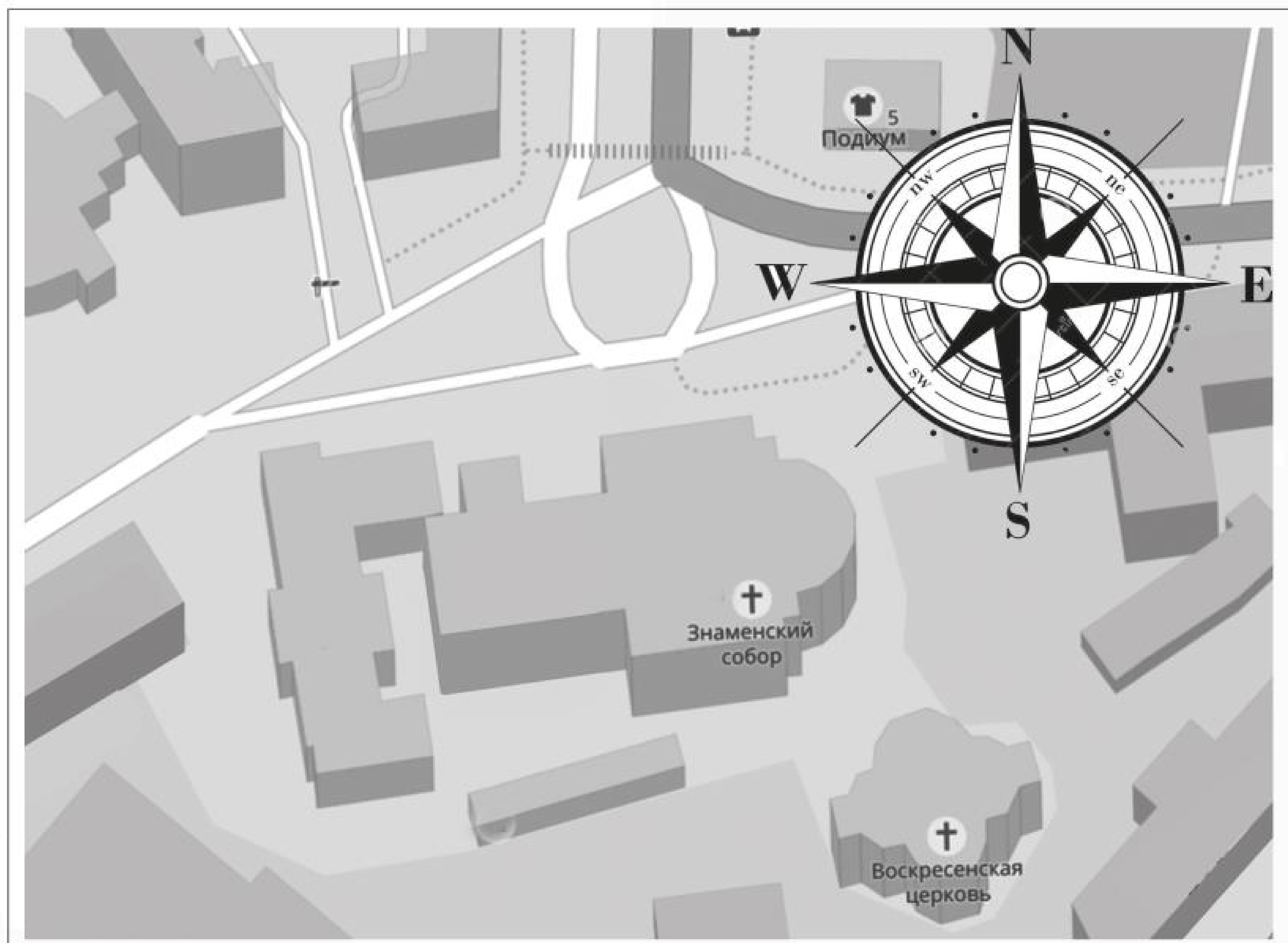
Но ведь нынешнее здание Знаменского собора начали строить уже в 1816 году, а к тому времени определить линию восток-запад определить было совсем несложно. Уже больше 30 лет как приняли к исполнению (в 1782 году) генплан реконструкции Курска, главная ось которого (улица Московская-Ленина) сориентирована строго по линии юг-север. Мало того, улица Московская к 1816 году уже существовала реально. То есть Знаменский собор формата 1816-1826 годов строили, прекрасно понимая, что он впадает в некоторое географическое противоречие с уже спланированной главной улицей. Может, дело в том, что поставили храм на место (и частично на фундамент) храма-предшественника, снесенного несколько раньше, а у того в 17 веке был свой «предтеча».

Но почему никому из градоустроителей, кто проектировал схему нового Курска, не пришло в голову оговорить на полях, что при возведении нового собора нужно ставить его соосно новой главной улице? Должно быть оттого что светские и церковные власти не всякий раз находили общий язык.

Значит, ориентирование по сторонам света нынешнего здания Знаменского собора это очень давние отголоски географической наивности времен средневековья? Выходит, что так...

Впрочем, есть еще одна очень интересная гипотеза. Согласно многим косвенным данным, сравнительно недавно Северный полюс находился не там где сегодня, а западнее - в районе Гренландии. Отсюда, дескать, и расположение старинных храмов (не только православных) и других сооружений минувших времен. Впрочем, это уже отдельная история с географией...

Виктор КРЮКОВ





# «ДОМ С БАШНЯМИ»

Охранная грамота

## I. Краткая история.

Этот заметный особняк, прозванный в народе «Дом с башнями», построен в последней четверти XIX века, как главный дом городской усадьбы. Он расположен в историческом квартале Курска на одной из основных его магистралей южного направления. Территории городской усадьбы представляла вытянутый в длину прямоугольник и размещалась внутри квартала улиц Херсонской (ныне ул. Дзержинского), Золотаревской (ныне ул. Гайдара), Пастуховской (ныне ул. Белинского).

К началу XX века усадьба была представлена трехэтажным на подвалах домом (ставшим доходным) и двумя полутрехэтажными флигелями (значительно перестроенными в наше время - кафе «Рандеву» и фирма «Еж») с четырьмя хозяйственными сараями (не сохранились). Сегодня все три объекта объединены одним почтовым адресом – ул. Дзержинского, 62.

На рубеже XIX - XX вв. это была усадьба дворянина Вячеслава Васильевича Толубеева. По данным, на 1911 г. он был старшим делопроизводителем 2-го стола первого отделения Курского губернского правления. Толубеев В.В. также был членом курского Общества любителей охоты.

Использование недвижимого имущества, помимо жилья для самого владельца, выражалось в сдаче помещений, квартир в наем.

В частности, по документам на 1904-1912 годы, здесь, в главном доме, помещалось управление Анонимного общества «Курского трамвая» (Бельгийского акционерного общества) во главе с директором Генрихом Львовичем Дальбру. Расположение Управления было удобно в непосредственной близости от центральной электростанции, соседствующей у ограды Георгиевской церкви против Георгиевской площади (ныне Пролетарский сквер близ ул. Дзержинского) и вагонным депо на улице Выгонной (ныне улица 50 лет Октября, территория магазина «Колос»). Это было первое место расположения Управления «Курского трамвая» и ориентировочно со времени открытия движения трамвая в Курске 18 апреля 1898 г. до 1913 г.. По данным на 1916 г. Управление располагалось уже по адресу: ул. Чумаковская, 4 - дом Кондрашова.

В 1910-х гг. на первом этаже здания был ресторан «Триумф».

Последним хозяином домовладения перед революцией и до муниципализации 1918 года стал курский купец Самуил Шаевич Черняк.

Затем дом стал ЖАКТовским, а с конца 1920-х гг. перешел в ведение Городского коммунального отдела. Старожилы отмечают, что «...в начале 1920-х гг. помимо квартир здесь располагался ТЕО-техникум с театральной студией, на первом этаже работал косметический магазин Панца, а в годы НЭПа – пивная Орловского спиртротреста».

В дальнейшем в течении XX века и до 2015 года трехэтажное здание по ул. Дзержинского, 62 использовалось как многоквартирный трехподъездный дом с торговыми помещениями и кафе на 1-м этаже.

Визуальное и историко-библиографические исследования позволяют говорить, что рассматриваемое здание сформировалось в последней четверти XIX – начале XX вв. Главный усадебный (затем доходный) дом, имеет изначальную достаточную сохранность объемно-пространственного решения, характер отделки фасадов и интерьера парадного лестничного холла. В целом здание являет образец городского особняка и доходного дома периода «кирпичного стиля». Архитектура здания времени эклектики соединяет мотивы классицистической стилизации и подражание романтическим формам средневекового рыцарского замка.

Безусловно, «Дом с башнями» является самобытным образцом сохранившейся городской усадьбы последней четверти XIX – начала XX вв., одним из неотъемлемых элементов пространственно-планировочной структуры градостроительной среды исторического города.

Объект представляет ценность с точки зрения архитектуры и градостроительства и является подлинным источником, свидетельствующим о строительной культуре Курска последней четверти XIX – начала XX вв.



Градостроительная значимость определяется визуальным акцентом здания в ряду безликой современной



## ДОМ С БАШНЯМИ

застройки центральной улицы исторической части города.

Немаловажным аспектом рассмотрения значимости объекта является и его история, в этом здании располагалось Управление «Курского трамвая» (ориентировочно со времени открытия движения трамвая в г. Курске 18 апреля 1898 года - до 1913 года).

Историко-культурная ценность здания также возрастает в связи с массовым сносом в последнее время в городе объектов историко-градостроительной среды.

Основную тревогу сегодня представляет то, что два года назад из дома выселили жильцов. Осталась в действии только торговля первого этажа – магазин и пивная.

В 2015 году здание признано памятником архитектуры - объектом культурного наследия регионального значения. Будем надеяться на его восстановление в пользу, например, музея городского электротранспорта и выставочных помещений.

### II. Краткое описание архитектуры и объемно-пространственного решения.

Зданию кирпичное, трехэтажное, под вальмовой кровлей. К основному Г-образному в плане трехэтажного объёму примыкает с запада угловая четырехуровневая башня лестничного холла, приближая план дома к Т-образной конфигурации.

Объемно-пространственная композиция включает в себя две разновременные постройки, соединенные воедино в результате реконструкции здания.

Первоначальный объем двухэтажного Г-образного в плане здания 1880-х гг. включает позднюю реконструкцию ориентировочно рубежа XIX-XX вв. в результате пристройки с запада лестничного холла и надстройки третьего этажа над всем объектом, в итоге делая здание Т-образным в плане.

Планировка дома смешанная, претерпевшая множественные ремонты и реконструкции. Общие габариты здания в плане - около 18 x 21 м. Высота - около 15 м.

Наиболее парадные и насыщенные декором главный северо-западный фасад и западный объем парадной лестницы наглядно демонстрируют две стилистически разновременные, но удачно соединенные при реконструкции постройки. В описании архитектуры их можно разделить на двухэтажный изначальный объем здания, надстройку третьего этажа и угловую западную башню парадного лестничного холла.

Кирпичная кладка главного фасада на высоту двух этажей имитирует крупную рустовку. Фасад представлен ровным ритмом крупных полуциркульных проемов (в количестве семи) в уровне первого и второго этажа и семью окнами с лучковым верхом третьего этажа. Все окна с фигурными наличниками. Окна второго этажа подчеркнуты протяженной по фасаду полочкой, под каждым окном простая прямоугольная филенка. Окна третьего подчеркнуты полочкой с рядом «сухарики». Этажи разделяют простые многорядные пояски – карнизы. Здание венчает профилированный карниз с рядом фигурных кронштейнов в чередовании с квадратными филенками. Второй и третий этаж разделяет широкий декоративный пояс, обогащенный аркатурным поясом и рядом «сухарики», который был венчающим карнизом до реконструкции здания. В центре пояса заметен треугольник фронтона, бывший фрагмент декора в уровне крыши первоначального главного дома усадьбы. Центральный вход закрыт кирпичной кладкой. По бокам угловых окон третьего этажа фасад акцентирован (на всю высоту этажа) четырьмя парными полуциркульными навесными пилястрами, расширяющимися кверху и переходящими выше карниза в формы, напоминающие круглые дозорные башенки крепости – турели.

Примыкающий с запада прямоугольный в плане массивный четырехуровневый объем лестничного холла трактован как донжон - главная башня замка, наиболее повышен по высоте относительно основного объема здания. Башня имеет пространство парадного лестничного холла с чугунными лестничными маршами на высоту трех этажей. Все проемы ее - с лучковым верхом и наличниками, подчеркнуты полочками с сухариками. Венчающий карниз и отделка фасадов вторят архитекту-

## Охранная грамота



ре третьего этажа здания. Четвертый уровень, чердак, имеет крупные круглые световые проемы. Скошенные углы башни, образующие неширокие грани, завершены в уровне карниза декором в виде парных турелей, что также подчеркивает его романтический образ. По всей вероятности башня имела первоначальную высокую шатровую кровлю, которая утрачена.

В целом после поздней реконструкции с устройством третьего этажа и лестничной башни здание приобрело завершающий образ романтического рыцарского замка.

Остальные – дворовые фасады не имеют насыщенного декора. Двухэтажный первоначальный объем здания в отличие от позднего 3-го этажа и лестничного холла прорезан полуциркульными крупными оконными и дверными проемами. Этажи разделяют ряды простых поясков – карнизов. Дворовые фасады в уровне третьего этажа имеют поздние прямоугольные окна.

Итак, объемно-пространственное решение и фасады здания бывшего доходного дома В.В. Толубеева сохранили свой первоначальный облик как базовый, при последующих разновременных (но стилистически единых) наслоениях, свидетельствующих о его строительной истории последней четверти XIX - рубежа XIX-XX вв.

В целом здание являет образец городского особняка и доходного дома периода «кирпичного стиля». Архитектура здания эклектична и соединяет мотивы классицистической стилизации и подражание романтическим формам средневекового рыцарского замка.

Автор благодарит хранителей фондов Курского областного краеведческого музея, Госархива Курской области, краеведа В.Б. Степанова, канд. ист. наук. Ю.В. Озерова и жителей дома ул. Дзержинского, 62, за помощь в воссоздании исторических фактов.



Елена ХОЛОВОДА



# МУНДИР КУРСКОГО НАМЕСТНИЧЕСТВА

9 апреля 1784 года для дворян и чиновников Российской империи была введена форма одежды, отличительной чертой которой являлись цвета мундирного «платья», присвоенные губерниям в соответствии с их местоположением на территории страны. Для северных губерний «назначили» светло-синий цвет, для средней полосы - красный, для южных - темно-вишневый.

Комплект форменной одежды состоял из суконного кафтана с отложным воротником и лацканами, камзола, штанов до колен, чулок, башмаков и черной треугольной (в горизонтальной проекции) шляпы. Принадлежность к определенной губернии устанавливалась по цвету приборного сукна воротников, лацканов, обшлагов, подкладки кафтана, камзола и штанов, а также металлического прибора пуговиц и шитья.

Одной из причин введения губернских мундиров была борьба правительства с роскошью в дворянской среде. Новый мундир демонстративно подчеркивал особый социальный статус чиновников и дворян, выделял их из толпы, но, в то же время, визуально уравнивал между собой без какого-либо различия в сословной принадлежности, знатности рода или материальном положении.

У данного нововведения был и экономический аспект - пошив нового обмундирования должен был способствовать продаже сукна и стимулировать развитие отечественной промышленности.

Именной указ генерал-губернаторам от 6 мая 1784 г. подтверждал намерение правительства «вводить оные /мундиры/ в употребление для обоего пола жительствующих в губернии ... предпочтительно всякому излишнему наряду и украшению».

В том же 1784 году появилось и специальное издание, знакомившее с новым обмундированием всех, кому об этом требовалось знать по роду службы. Альбом под названием «Мундиры, всеимилостивейше пожалованные ее императорским величеством Екатериной II ... всем губерниям и наместничествам Российской губернии» был подготовлен и выпущен Х. Шембергом. Каждый лист данного издания украшали цветные гравированные изображения мужской фигуры в мундире и герба определенной губернии, что наглядно демонстрировало связь отдельных элементов губернских мундиров с территориальной геральдикой. Повторно эти иллюстрации были воспроизведены в альбоме «Изображение губернских, наместнических, коллежских и всех штатских мундиров», изданном в 1794 году. За исключением изменений, принятых для мундира Тульской губернии, данная публикация полностью повторяла содержание альбома 1784 г.

В текстовом разделе, посвященном Курскому наместничеству, было отмечено «Мундир, кафтан красный с голубым воротником и косыми обшлагами с четырьмя по разрезу пуговицами, подбой, камзол и пуговицы белые. Герб, в серебряном поле синяя полоса и на оной три летящие куропатки».

Губернские мундиры образца 1784 года просуществовали 12 лет. В этой одежде, регламентированной правительственными указами, курское дворянство и чиновничество приветствовало Екатерину II, возвращавшуюся из Крыма в 1787 году.

Между тем исследователи приводят данные о более ранних образцах форменной одежды для служащих губернской администрации и органов дворянского самоуправления, отличных от мундиров 1784 г.

В 1781 году, после утверждения «нового расписания» губерний и генерал-губернаторств, местным властям в преддверии празднования 20-летия правления Екатерины II предписывалось самостоятельно установить «одинаковые цвета» для мундирного «платья» своих губерний, опираясь на цветовую гамму губернских



гербов, утвержденных императрицей. Покрой и комплектность предметов обмундирования не регламентировались и соответствовали моде того времени. Дополнительно указом от 23 октября 1782-го «дозволялось» «носить таких же цветов платье, не только при должностях находящимся, но всему дворянству... губернии обоего пола», что с восторгом было воспринято в дворянской и чиновничьей среде. За короткий период 1781- 1782 годов губернскими властями совместно с представителями дворянского сословия были разработаны не только образцы новых мундиров, но и установлена их иерархия, а также способы ее обозначения - эполеты, пуговицы, изменения в покрое и т. д.

Нет сомнений в том, что введение губернских мундиров в 1781-1782 годах имело для Курска особое значение. Город активно перестраивался в соответствии с новым планом, приобретая аккуратный «регулярный» вид. Появление на улицах чиновников и представителей «первенствующего» сословия в однообразной форменной одежде стало ярким свидетельством «благоустроенности» города и его жителей в «европейском» понимании этого слова.

Сергей ПАХОМОВ



# КОГДА ЗАЗВОНИТ КОЛОКОЛ?

Отдадим должное задумке архитектора: зеркальная стена здания «Курскпромбанка», правильно подобранный угол - и вот отражение Ильинского храма стало едва ли не фирменным знаком этой финансовой организации.

Если бы зеркало еще умело отражать то, что когда-то было неотъемлемой частью храма - его разрушенную колокольню. Но законы оптики здесь бессильны. Впрочем, смогли же в Курске восстановить звонницу Знаменского собора и его малые главы. Не пора ли подумать и об Ильинском храме, где когда-то крестили маленького Прохора Мошнина, где он получил первые понятия о православии, и мысль о служении Богу запала в его душу навсегда. Пусть это было и не в нынешней каменной церкви, а в другой, деревянной, что стояла здесь прежде. Впрочем, в свой единственный приезд в родной город батюшка Серафим наверняка посещал новый храм и душа его радовалась просторным соразмерным сводам, стройному куполу и красивому колокольному перезвону...

Можно ли воссоздать часть здания, если на его месте воздвигли другое - солидное и красивое, давно уже ставшее одним из украшений Курска? Его не подвинешь, не потеснишь. Но ведь и при строительстве новой колокольни (звонницы) Знаменского собора никто не ставил задачи скопировать первоначальное архитектурное решение - по ряду технических причин это было трудновыполнимо. Выход был найден, и к нынешнему варианту звонницы уже привыкли, хотя вначале многие недовольно ворчали.

Стало быть, и в случае с Ильинским храмом нужно искать архитектурный компромисс. Впрочем, Марк Теплицкий - известный архитектор, автор многих курских зданий - уже в середине девяностых предложил конкретное решение. По его задумке, колокольня (не декоративная, а вполне действующая) должна расположиться на северо-восточном углу Дома книги, слегка выступая в плане за его контуры. Нынешние качества этого здания не будут ущемлены, а процесс строительства не повлияет на функционирование. Кто, как не Марк Львович знал особенности того и другого здания, ведь именно он - автор проекта большого книжного магазина, украсившего город. Но как получилось, что в 1950-м под застройку была выбрана именно эта площадка?

Марк ТЕПЛИЦКИЙ в одной из своих книг рассказывал:

«К разработке проекта Дома книги я приступил в 1950 году. Участок для строительства на углу улиц Ленина и Бебеля был определен по настоянию директора «Облкниготорга» Полубабкина. Дело в том, что до 1941 года крупный по тем временам книжный магазин располагался неподалеку, но здание было сильно повреждено при бомбежке, и на его руинах уже после войны начали строить здание УВД. Заказчик («Облкниготорг») был

весьма заинтересован в том, чтобы новый магазин появился в центре города как преемник разрушенного.

Вначале площадку отвели на участке, где сегодня стоит здание универмага - угол Ленина и Почтовой. Но там старые строения сохранились лучше, к тому же в них размещались городская библиотека и «Политпросвет». А на нынешнем месте оставался только фундамент полностью разрушенного сравнительно небольшого дома. Впрочем, была еще и колокольня. Мне жалко было сносить часть храма, и я обратился к городским властям (в частности, к городскому архитектору Кремлеву) с предложением пересмотреть решение. По этому вопросу даже собрали совещание, где присутствовали духовные лица из Москвы и Курска. Как раз они-то и заявили, что здание храма для них ценности не имеет.

Надо сказать, что к пятидесятому году церковь была изрядно повреждена: на фасадах обозначились трещины, барабан колокольни серьезно пострадал от бомбежек, а ее шатер был полностью разрушен.

Много позже, в середине девяностых годов, нынешний владыка Белгородский Иоанн (в бытность свою в Курске) собрал архитекторов и попросил их подготовить варианты восстановления колокольни Ильинского храма. Откликнулся я один, но из этой задумки ничего не получилось. Я неоднократно обращался к владыке Ювеналию, но тогда денежные средства в первую очередь требовались на восстановление Знаменского собора. Вопрос отложили на «потом», а затем он и вовсе был снят с повестки дня...».

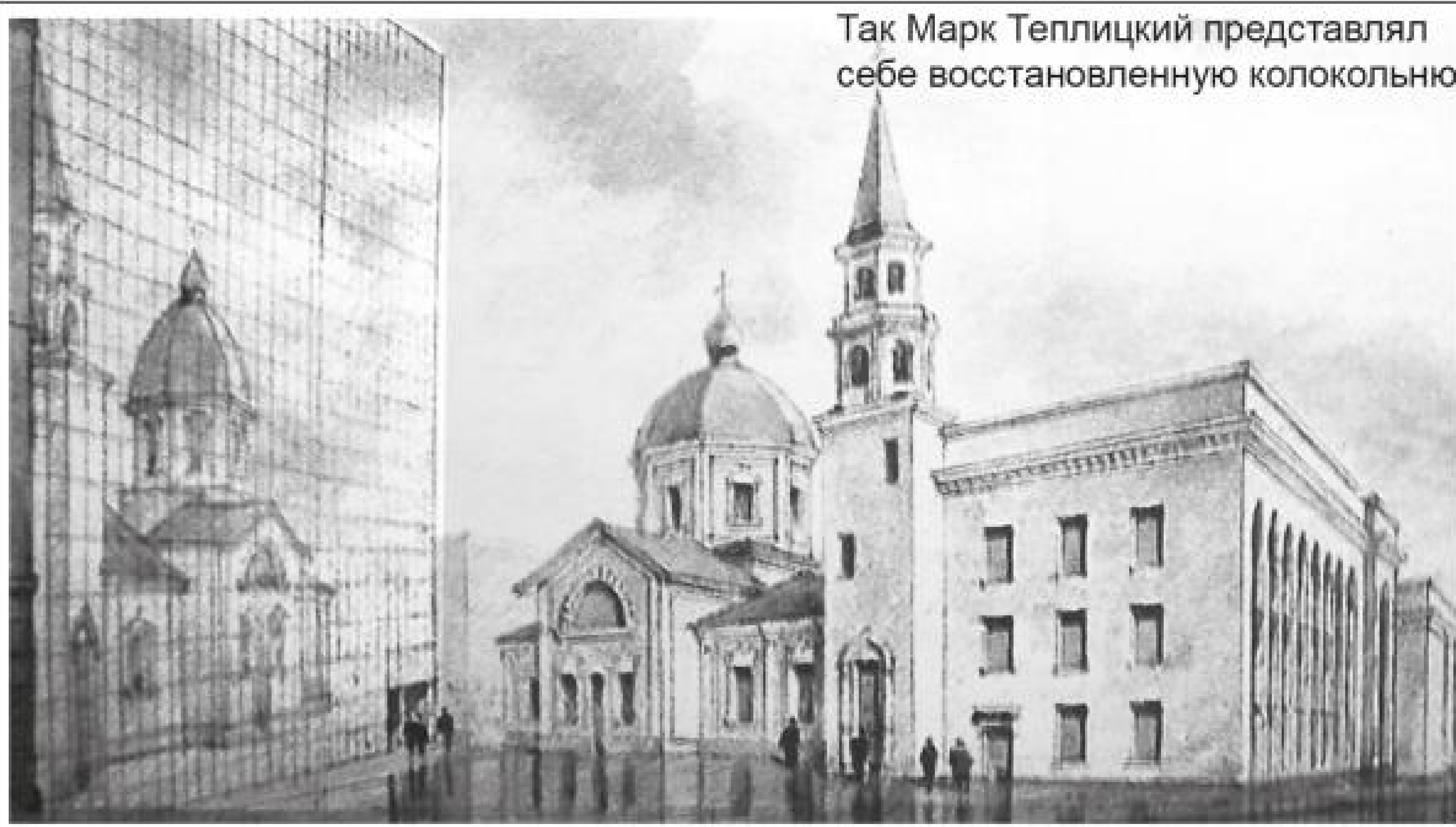
Сегодня можно вспомнить и другие предложения по восстановлению колокольни Ильинского храма. Скажем, сделать ее отдельно стоящей за основным зданием храма или непосредственно перед «зеркалом». Тот и другой варианты имеют свои плюсы.

Кстати есть интересные варианты использования площадки рядом с Ильинским храмом и помимо колокольни. Скажем, установить там стелу-памятник родителям Серафима Саровского. На эту тему в недрах городского комитета архитектуры несколько лет назад даже разработали эскизный проект, но он так и остался «картинкой»...

Не знаю как вас, но меня более всего греет идея восстановить колокольню Ильинского храма - в той или иной форме. Почему во множественном числе? Одна из них будет в Зазеркалье, где ее тоже заждались... **В.К.**

P.S. В 2018 году Ильинскому храму (в его нынешнем каменном виде) исполнится 250 лет. Чем не повод, чтобы всерьез подумать о восстановлении звонницы? И внести этот пункт в перечень неотложных дел, которые предстоит сделать до 1000-летия Курска.

Колокольня Ильинского храма в 1911 году.



Так Марк Теплицкий представлял себе восстановленную колокольню.



# ДЕМОНСТРАЦИЯ - ЭТО ОБЯЗАТЕЛЬНО...

Демонстрации на 1 Мая и 7 Ноября за годы советской власти стали неотъемлемой частью нашей жизни. Конечно же, празднование Октябрьской революции было самым главным праздником страны. А потому каждое предприятие или организация, участвовавшие в этой демонстрации, должны были основательно к ней подготовиться. Тон задавала автомашина, особым образом украшенная, которая возглавляла колонну. Но задолго до самой демонстрации проект праздничного оформления

этого автомобиля нужно было согласовать в соответствующих инстанциях и только потом... На этих снимках 1983 год - 66-я годовщина Октябрьской революции. Можно заметить портреты Генерального секретаря КПСС Юрия Андропова, которого на демонстрациях будущего года уже не будет... Всмотритесь в эти фотографии, может быть, узнаете кого-нибудь, а то и самого себя. Некоторых предприятий, чьи коллективы шли тогда в праздничных колоннах, давно уже нет в рядах действующих...









# ГОРОД ПРИКАЗАНО ОСТАВИТЬ...

Уже в первый месяц войны в райвоенкоматы города было подано около 1500 заявлений от добровольцев. Среди них было 400 заявлений от женщин. В городе стало производиться вооружение: гранаты, горючая смесь для борьбы с танками. В первые же дни войны были созданы истребительные батальоны для охраны предприятий, поддержания порядка в городе и борьбы с диверсантами. Несколько тысяч жителей города добровольно вступили в четыре полка народного ополчения. Для противовоздушной обороны создали 409 групп самозащиты. В них участвовало более 11 тысяч жителей. Более 20 тысяч человек работало на строительстве оборонительных рубежей вокруг города. В самом Курске были построены огневые точки и баррикады.

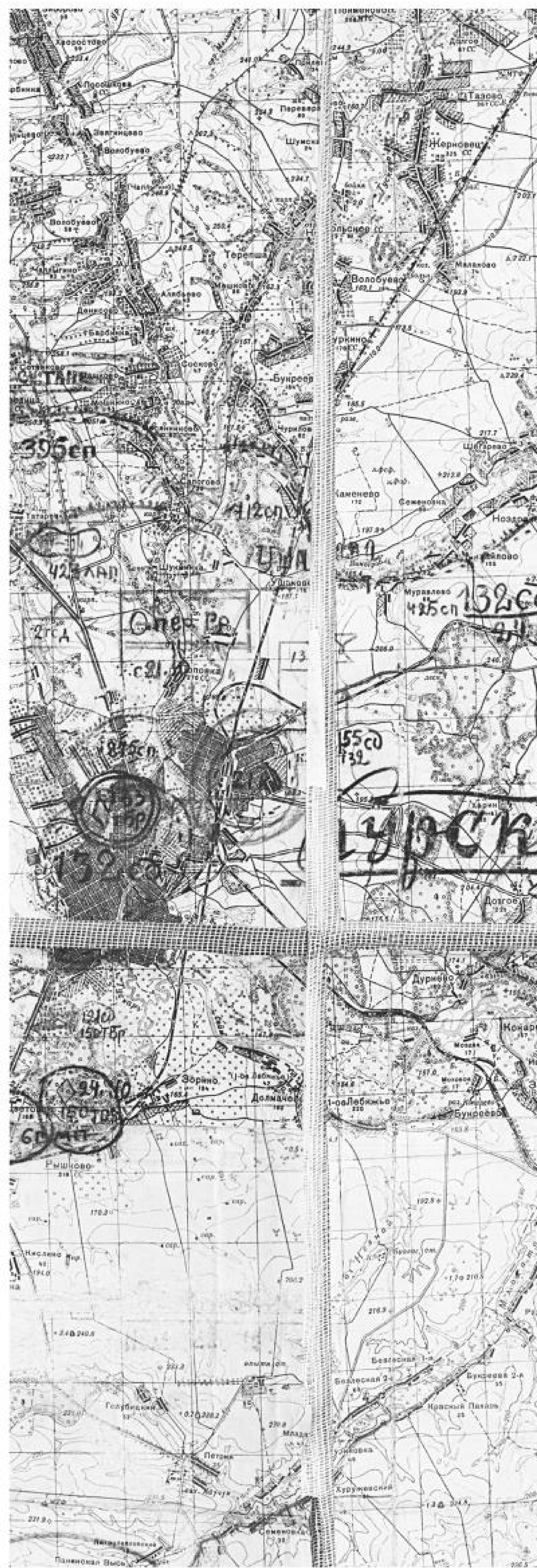
29 августа 1941 года вражеская авиация подвергла первой бомбежке Курский железнодорожный узел. С этого дня немецкие самолеты почти ежедневно появлялись над городом. 13 сентября Курский областной комитет партии принял решение о мобилизации коммунистов и комсомольцев, сыгравшее значительную роль в укреплении обороны города. В октябре, когда гитлеровские войска приблизились к городу, рабочие северного и западного паровозных депо и вагоноремонтного пункта построили бронепоезд, не имея ни чертежей, ни материалов, и передали его частям Красной Армии. Затем был построен еще один бронепоезд.

Более месяца части 2-й гвардейской стрелковой дивизии, полки народного ополчения и истребительные батальоны сдерживали вражеские войска на дальних подступах к городу. Но с каждым днем фронт приближался к Курску. Обороняли его солдаты 2-й гвардейской стрелковой дивизии, несшей к тому времени значительные потери, и полки народного ополчения, в которые влились и бойцы четырех истребительных батальонов Курска.

Комиссар полка народного ополчения Ленинского района К. Иванов, докладывая в обком партии о боевых действиях полка во время обороны города, писал, что «...бой за Курск начался 2 ноября 1941 года, в 7 часов 30 минут утра. В течение первой половины дня бойцы 3-го батальона вели бои в районе кирпично-трепельного завода, что у Фатежского шоссе. Здесь врагу был нанесен серьезный урон: только одна 9-я рота уничтожила не менее 300 фашистов. В середине дня батальон отошел на следующий рубеж, который занимали бойцы 1-го и 2-го батальонов. Несколько часов длился бой. Только во 2-й половине дня под давлением превосходящих сил противника, когда создалась угроза обхода, полк занял новый рубеж - баррикады по улицам Ленина, Гоголевской и Мирной. На этом рубеже полк вел бой до вечера 2 ноября...»

Фашисты много раз пытались захватить баррикады на улицах Ленина и Гоголевской, но это им не удавалось. Установленный немцами на площади против медицинского института миномет сразу был уничтожен группой бойцов во главе с командиром и помощником командира 1-й роты Григоряном и Коротких, которые вели обстрел из окон второго этажа бывшего здания обкома партии. Тогда немцы подтянули противотанковую пушку, из которой открыли огонь прямой наводкой по баррикадам. Но наши бойцы уничтожили ее «прислугу».

Бой на баррикадах длился около четырех часов и только к шести вечера, когда вражеские подразделения, выйдя по садам к улице Челюскинцев, обошли наших бойцов, ополченцы отступили к дрожжевому заводу, а затем переправились у Боевой дачи через реку Тускарь. После приказа командования в ночь на 3 ноября Курск был оставлен нашими войсками.



Фрагмент оперативной карты 13-армии. —————  
Оборонительные бои за Курск. Многие войсковые части,  
обозначенные на карте, в начале 1943 года будут  
сражаться за освобождение нашего города.



# ТРАКТИРНАЯ МАРКА – ИЗ ЧАСТНЫХ КОЛЛЕКЦИЙ КУРЯН

Металлические жетоны, так называемые «трактирные марки», появились в середине XIX века и поначалу имели чисто служебную, учетную функцию. Они предназначались для внутреннего расчета между официантами, кассой и посетителями в трактирах и ресторанах, играли роль современных кассовых чеков. Писатель Гиляровский, описывая в своей книге «Москва и москвичи» рестораны и трактиры, вспоминает: «Каждый из половых (официантов) получал утром из кассы 25 рублей медных марок от 3 рублей до 5 копеек штука и, передавая заказ гостя, вносил их за кушанья, а затем обменивал марки на деньги, полученные от гостя». Позже их стали применять вместо мелочи при расчете с клиентами. Но только с одной особенностью – отоваривать жетоны можно было только там, где ими с вами рассчитались.

Подобие трактирных марок-жетонов применялось различными потребительскими обществами, клубами, частными гостиницами, ресторанами, трактирами и игорными домами (вспомните современные *фишки*), их изготовлением занимались штамповочные мастерские по заказам частных предприятий. Впрочем, ни одна из них не ставила своих меток на жетонах, поэтому определить, в каком городе или мастерской они изготавливались, было невозможно.

Нередко заводы выдавали своим работникам часть заработной платы таким суррогатом денег, которые можно было отоварить только в магазинах, принадлежавших этому предприятию. Такое платежное средство рабочие называли «фофанами» (дурак, разновидность щелбана). «Угольные печатки» еще в конце XVIII и в XIX веке применялись на частных владельческих заводах Урала для расчета с крестьянами, доставлявшими на завод топливо (древесный уголь). Эти носили исключительно учетную функцию; были и *водопроводные марки*, выпущенные от имени городской управы и городских водопроводов для получения населением города воды из водопроводных будок и бассейнов. На марках обозначалось количество ведер воды, которое имел право получить обладатель этой марки; марки с натуральным или товарным обеспечением: «обед», «завтрак», «1 фунт мяса» и т.п., которые выпускались различными организациями как своеобразный кредит для своих служащих и клиентов; *игральные марки*, служившие условной разменной единицей при карточной игре.

Иногда несколько фирм, выпустивших свои «деньги», договаривались между собой о взаимном «отоваривании» чужих и своих, и тогда их «сфера хождения» расширялась.

Скоро начали появляться бумажные платежные марки, более простые в фабричном изготовлении и защищенные от подделки. Эти на французский манер в России уже называли бонами. Впрочем, в хождении оставались и металлические. Номинал бон-жетонов был самый различный: от ½ копейки до 20 рублей. Форма бон-жетонов самая разнообразная: круглая, квадратная, ромбическая, фигурная, треугольная, шестиугольная, восьмиугольная и др. Для изготовления металлических использовался самый различный материал: медь, бронза, латунь, алюминий, цинк, свинец, олово, железо, жест, пластмасса.

Это платежное средство просуществовало в СССР до середины 30-х годов, хотя и не соответствовало требованиям постановления ЦИК СССР и Совета Народных комиссаров от 25 июня 1930 года, запрещающих выпуск каких-либо денежных суррогатов.





# ИЗ ИСТОРИИ СНОСА В КУРСКЕ СТАРИННЫХ ЗДАНИЙ

## Благовещенская церковь

Здание музыкального колледжа на улице Ленина (дом №75) как бы объединило два дореволюционных здания: Конопатовскую церковно-приходскую школу и стоящую рядом, буквально разделенную со школой воротами Благовещенскую (Воскресенскую) церковь. Воздвигнутая в начале XIX века в царствование Александра I, она стала преемницей двух старинных и наилучших храмов города, когда-то стоявших на Красной площади: Воскресенского собора и Благовещенской церкви.

История новой каменной Благовещенской церкви началась с большого пожара, случившегося в августе 1781 года на Красной площади, когда вокруг Воскресенского собора запылали сотни деревянных лавок городского базара. В бушующем огне сильно пострадал и сам собор. Епархиальные власти приняли решение построить новую Воскресенскую церковь на северной окраине Курска, вблизи проезжей дороги на Москву, для чего выделили земельный участок в 1500 квадратных сажень. Были переданы ризница, иконостас и колокола Воскресенского собора. Хранителями церковного имущества назначили курских купцов Ивана Климова и Петра Сушкова, по распоряжению которых всю церковную утварь и облачения временно поместили на хранение в ризницу Сергиевской церкви (ныне Сергиево-Казанский собор). Весь кирпич от разборки сгоревшего собора решили использовать при строительстве нового храма.

Церковь заложили в 1788 году и из-за недостатка средств начали строить в три этапа: сначала правый придел, затем левый и в последнюю очередь центральную часть храма с куполом и колокольной. Первоначально стройка шла так успешно, что уже в начале 1792 года в правом ее приделе совершалось богослужение.

В том же 1792 году была упразднена пришедшая в ветхость Благовещенская церковь на Красной площади. Вся ее церковная утварь, строительный материал от разборки стен, 156 рублей наличных денег были переданы новостроящейся Воскресенской церкви. Указом духовного правления было велено ее именовать теперь Благовещенской, а Ильинскую церковь, стоявшую на месте когда-то существовавшего Божедомского монастыря (место нынешнего Дома книги), куда тем же указом был переведен притч сломанной Благовещенской церкви, впредь должны были именовать Воскресенским градским собором.

Темпы строительства Благовещенской церкви вскоре замедлились, к тому же в ходе строительства обнаружились крупные недоделки, заставившие священника строящегося храма Слюнина пожаловаться в духовное правление. Была создана комиссия в составе городничего, архитектора Н. Я. Алексеева и других, которые признали постройку надежной, найдя в десяти местах лишь незначительные переделки. Но рано утром 20 октября 1799 года Благовещенская церковь развалилась почти до основания.

Однако прихожане не пали духом и уже в следующем году решили вместо обрушившейся церкви построить на том же месте храм по новому архитектурному проекту, двухэтажный, о чем и было отправлено 14 мая 1800 года прошение в духовное правление. Губернатор А. М. Веревкин распорядился о скорейшем возведении Благовещенской церкви. Закладку здания совершили 2 июля 1800 года, а в декабре 1801 года нижняя церковь была готова и 16 декабря освящена.

В нижнем храме были устроены два престола: главный - Благовещенский и Великомученицы Параскевы-Пятницы. Здесь установили тот же иконостас и те же иконы, что находились в прежней Благовещенской церкви, или, как в простонародье ее называли, Пятницкой. Нижняя церковь сначала была неотапливаемой (только в 1837 году ее сделали теплой), пол выложен из

тех же железных плит, которыми был вымощен Воскресенский собор на Красной площади. Впоследствии пол заменили на деревянный. Верхний храм строился гораздо медленнее нижнего и был освящен только летом 1809 года.

Благовещенская церковь в городе пользовалась широкой известностью еще потому, что там установили древние колокола с разобранных колоколен храмов на Красной площади. Самый большой из них благовестил еще далеким нашим предкам, другой, весом в 38 пудов, сзывал курян на «вече».

В 1906 году рядом с этой церковью, на месте небольшого здания церковно-приходской школы на средства инженера Конопатова построили двухэтажное здание двухклассной церковно-приходской школы для девочек. Фасад Конопатовской школы и теперь хорошо просматривается в левой части нынешнего здания с более крутой крышей и легко узнаваемой заложенной входной дверью.

В начале тридцатых годов прошлого века в здание бывшей Конопатовской школы перевели музыкальный техникум. В 1934 году решили перестроить здание Благовещенской церкви, хранительницы древнейших церковных принадлежностей города Курска, и соединить его со зданием школы. Однако реконструкция затянулась. В это время учащиеся техникума ютились в одной аудитории перестраиваемого здания. Техникуму не хватало помещений, из-за чего срывались учебные занятия, у него не было даже своего концертного зала. Все это получили учащиеся и преподаватели музыкального техникума в 1939 году, когда перестройка была завершена.

Во время Отечественной войны реконструированное здание сильно пострадало. Его восстановили в 1946 году. Проект внутренней отделки концертного зала музучилища был разработан архитектором А. П. Шелякиным. После войны зал долгие годы служил областной филармонии для организации музыкальных концертов. В нем выступали Святослав Рихтер, Эмиль Гилельс, Павел Лисицян, Игорь Ойстрах, Зара Долуханова, Леонид Коган, Яков Зак и Мстислав Ростропович!

По материалам  
Владимира СТЕПАНОВА

Улица Московская (Ленина), на заднем плане - Благовещенская церковь.





Здание музыкального училища после освобождения Курска



Так выглядела в 1953 году часть квартала улицы Ленина, где и сегодня располагается музыкальный колледж.



Икона Параскевы-Пятницы, которой был посвящен один из пределов храма.

Эскизный проект восстановления Благовещенского храма. Автор - архитектор Наталья Спиридонова.



Если верить старинным картам Курска, в начале 19 века во дворе храма было озеро, из которого в сторону Тускари вытекал небольшой ручей.



# ПОЖАРНАЯ КАЛАНЧА

Гена Каминский (о котором наш журнал уже писал) вместе с Лидой и Гришей - детьми курского брандмейстера Скляренко - на автомобиле едут кататься по городу.

...Сказочно быстро проехали родную Театральную (ныне Щепкина) улицу, а когда выехали на оживленную улицу Троцкого (ныне Дзержинского), шофер стал часто клаксонить, нажимая левой рукой красную резиновую «грушу», издававшую к радости ребят квакающие резкие звуки через черный металлический рожок.

Цель поездки ребятам не совсем была ясна и только когда автомобиль проехал под высокой аркой Московских триумфальных ворот и лихо свернул на Подвальную улицу (ныне Павлова), им стало понятно, что брандмейстер ехал в 5-ю пожарную часть.

Водитель остановил машину у двухэтажного здания пожарного депо, выстроенного в самом начале двадцатого века. Первый этаж дома был каменный, с тремя большими воротами для проезда пожарных обозов, а второй - деревянный, предназначенный для дежурства пожарной прислуги. Позади депо стояла высокая краснокирпичная башня псевдоготического стиля.

Она имела вид уступчатого здания, увенчанного по углам высокими вентиляционными башенками с острыми конусообразными крышами. Из маленького двухэтажного домика поднимался вверх граненый каменный ствол водонапорной башни, заканчивающийся смотровой площадкой.

Одновременно с задачей служить целям городского водопровода башню с самого начала предполагалось использовать для противопожарной службы города - так было записано в контракте городской Думы с обществом водоснабжения и газоосвещения о строительстве этого сооружения в 1872 году.

В XIX веке каланча сначала одиноко стояла на зеленой лужайке, отчего казалась очень высокой. Ныне она окружена большими зданиями, а нижняя часть бывшей водоканалки давно засыпана грунтом, и только ствол каланчи, как из холма, поднимается ввысь.

Высокий статный Скляренко, с черными «английскими» усами, легко вышел из автомобиля и пошел в депо, а ребята остались в машине, ожидая возвращения брандмейстера.

Через некоторое время Скляренко вернулся к автомобилю в сопровождении могучего в телосложении «дяди», напоминавшего собой скорее циркового борца, чем пожарного, одетого в серые брезентовые брюки и трикотажную футболку с белой шнуровкой на груди.

- Ребята, вылезайте! - сказал брандмейстер. - Вы пойдете с дядей Петей на каланчу смотреть на город.

Лида тут же отказалась, так как много раз лазила на деревянную каланчу, стоящую у своего дома на улице Большевиков. Мальчики же в сопровождении грузного пожарного пошли во двор депо и, минуя кустарники орешника, подошли к цокольному входу сложенной из лицевого кирпича башни.

Когда вошли в ее полутемную нутрь, стали молча подниматься по винтовой металлической лестнице, спиралью уходившей вверх вокруг толстущей трубы, представлявшей из себя по существу напорный резервуар, в который наверх с помощью насоса подавалась питьевая вода и огромный столб воды «давил» на расположенный в цоколе башни большой водный бассейн. Отсюда вода самотеком разливалась по магистралям города.

Поднимались на башню нудно и долго. Ребята шли впереди, а дядя Петя, подстраховывая, шел сзади, иногда в тишине давая указания:

- Не подпрыгивайте! Смотрите перед собой!

В полумраке, наконец, показался вход на верхнюю галерею, а когда добрались до него, радостно вышли на обзорную площадку, по которой ходил дежурный



пожарный, все время всматриваясь в ближайшие окрестности. Отсюда человек в пожарной каске видел любой источник дыма. Стоило появиться подозрительным струйкам или клубам дыма от пожара, как наблюдатель дергал веревку, и с каланчи звонко летели вниз звуки бронзового колокола. Пожарные, на бегу одеваясь, выбегали на вызов. Быстро открывались тяжелые ворота депо, и вот уже вереница громыхающих лошадиных пар мчалась по улицам Курска. Впереди неслась линейка, за ней громыхали бочки с водой, следом везли насос...

Был яркий солнечный день. Небо без облаков... С каланчи город просматривался как на ладони. Геня быстро отыскал взглядом свой дом и родной большой балкон на фоне зелени садов, расположенный совсем рядом с каланчой 4-й пожарной части, где жила семья Скляренко.

Перед ребятами раскинулась сетка улиц старинного города, разбитая на правильные прямоугольники, обрамленные линиями красных крыш зданий, внутри которых буйствовала яркими красками зелень садов. Изредка вырисовывались сквозь изумрудную растительность крупные кирпичные коробки зданий, хорошо смотрелись церкви и соборы города.

- Вон дом Альпина! - Геня Каминский восторженно тыкал пальцем вдаль, где ярко прорисовывалось красным пятном здание на улице Троцкого, до революции принадлежавшее лесопромышленнику. Теперь многие куряне обращают внимание на красочный жилой дом, возведенный в начале прошлого века в стиле модерн на улице Дзержинского - напротив филиала «Курскпромбанка».

Гриша Скляренко тут же отыскал белоснежное здание бывшего казначейства, построенное в стиле эпохи Возрождения, в котором теперь размещается монтажный техникум.

Походив кругами по кольцевой смотровой площадке и насытившись прекрасными видами, мальчики услышали голос дяди Пети:

- Ну что, ребята, пора...

Стали спускаться с башни, теперь уже первым шел дядя Петя, а за ним, хватаясь за холодные поручни, довольные, полные ярких впечатлений Гриша и Геня.

**Владимир СТЕПАНОВ**



# ГОРОД ЗНАТНЫЙ И СТАРИННЫЙ

Летом 1781 года наш город посетил естествоиспытатель и путешественник академик Василий Зуев. Через шесть лет он издал «Путешественные записки от Санкт-Петербурга до Херсона в 1781 и 1782 годах». В них академик отразил свои впечатления от тогдашнего Курска, только что ставшего центром наместничества. «...За пять верст не доезжая до города, проехали мы подгородную Ямскую слободу, в которой переменяют лошадей только те, которые не заезжают в Курск, а едут прямо в Белгород; она стоит на ровном месте в виду пригородного уступа и состоит из многих хороших деревянных и каменных изб с изрядною каменною церковью (Введенской храм)».

Путешественник решил не делать короткую остановку в Ямской слободе, а сразу же направился в город: «Мы, не переменяя лошадей, отправились прямо в Курск и, переехав реку Тускарь вторично, поднялись на крутой тот уступ, с которого при Коренной пустыни спустились и которым доехали до самого города Курска. При подъеме на сей знаменитый взлог должен я был несколько остановиться для осмотра имеющихся в нем каменоломен. Взлог сей на верху покрывается по большей части глинистою или иловашною (серой, сухой - В.С.) землею; под глиною лежит в сем месте толстый слой истрескавшегося белого мергеля, оный в глубину составляет небольшую полосу, и то кажется, не везде синего цвета, ниже которой лежит, так сказать, кора или череп, основание сего взлога составляющая так что плотностью своею составляет довольно твердую на неизвестность пространство под землею простирающуюся, непрерывную плиту...». Ученый описал район нынешней улицы Перекальского.

Зуев покинул Курск 13 августа 1781 года, и в том же месяце произошел ужасный пожар, от которого выгорел весь тогдашний центр. Вот его впечатления о городе до жестокого пожара: «Город Курск знатный и старинный, принадлежавший прежде к Белгородской губернии, стоит на вышеописанном взлогистом уступе при реке Тускари. Дома по большей части деревянные беспорядочные и по дороговизне леса, который привозится из дальних мест, нехорошие. Церквей всех 17, в том числе три деревянные... Обывательских домов всех числом 2340, в том числе каменных купеческих четырнадцать; кузниц каменных и деревянных около шестидесяти; лавок торговых каменных и деревянных более ста, питейных домов 30; улица прямая по большой дороге только одна, прочия все неправильные; ныне старанием господина губернатора (Свистунова) начали все вымощивать ломаемым в помянутом уступе плитняком.

...Жителей в городе, сверх некоторого числа дворян, - купцы числом 1071, мещане 2688, однодворцы 1602, малороссияне и других званий, всех с вышепоказанными около шести тысяч душ мужского полу...».

После устройства на ночлег и прогулки по городу путешественник нанес визит вежливости губернатору: «На другой день, имея честь быть у господина губернатора Петра Семеновича Свистунова, известного сего как по душевным дарованиям, так и сочинениями своими в ученом свете мужа. Ласкою его превосходительства и оказанными во все время бытности моей в сем городе милостями я был весьма доволен: и как в короткое время нельзя мне было узнать всего того, что до наместничества сего любопытного касается, то его превосходительство управлял уже несколько лет и Белгородскою прежде губернией, и Курским ныне наместничеством, не мало мне способствовал, что знать о сих местах было можно...».

Вид с берега Тускари на старое здание Знаменского собора. На переднем плане - здание присутственных мест.



Рисунки военных топографов конца 18 века. Именно таков был Курск, когда его посетил Василий Зуев.

Купеческие лабазы, лавки и амбары в нижней части улицы Херсонской (Дзержинского) - примерно там, где сегодня располагается площадь перед цирком.



Академик Петр Зуев



# ДОРОГИ В ГОРОДЕ

На фотографиях пятидесятих годов (не говоря уже о более ранних) улицы Курска практически свободны от автомобилей. Из постоянных участников дорожного движения - разве что полудеревянные трамвайчики и милицейские мотоциклы с колясками. Тем не менее именно тогда была поставлена задача расширить многие из городских магистралей. Началось это с первого генерального плана, который был сформирован в 1947 году, а позже многие из вошедших в него задач переместились в новые генпланы, добравшись едва ли не до наших времен.

То есть, уже сразу после войны, когда город значительной своей частью лежал в руинах, в среде градостроителей было четкое понимание того, что рано или поздно улицы Курска станут интенсивно заполняться транспортом. И мы с вами знаем, что эти архитекторы в конце концов оказались трижды правы...

Впрочем, справедливости ради надо отметить, что еще в середине тридцатых годов (когда понятия *генплан* в Курске не существовало) на прорисовках многих из архитекторов мы видим широченные центральные улицы без трамвайного движения. Эта идея не давала покоя специалистам уже тогда.

Одним из первых планировочных нововведений было соединение соосных в те времена улиц Радищева и Мясницкой. Пришлось снести значительную часть жилой малоэтажной застройки. Это произошло еще до войны, когда генплана 1947 года не было и в помине. На карте 1935 года улицы еще разделены, а на немецкой карте 1942-го слиты в одну. Одновременно с проведением этих работ городские власти задумали расширить проезжую часть, там, где Радищева впадает в улицу Дзержинского. Для этого, ничуть не сомневаясь, снесли Никольский храм. Однако после войны довести дело до логического завершения никто не удосужился и сегодня, распавшись здесь на два рукава, улица Радищева превращается в два «бутылочных горла», при том, что правым из них (со стороны Театра кукол) мало кто пользуется. Заметьте – это на самом крутом участке.

Так или иначе, но из тупиковой улицу Радищева сделали третьей в городе по пропускной способности (после улиц Ленина и Дзержинского). Представьте себе (с точки зрения автоситуации нынешнего Курска), что такое решение не было бы своевременно принято и реализовано...

Впрочем, в рамках обозначенной выше темы в историю пропускной способности курских улиц можно заглянуть и глубже. К примеру, Херсонская (ныне – Дзержинского) уже в начале XIX века была задумана самой широкой в городе с серьезным запасом относительно реальных потребностей того времени, и с тех пор не увеличилась ни на метр. Мост через Кур, по которому она проходила, тоже обладал завидными габаритами по ширине и был построен столь крепко, что под землей служит курянам по сей день. Стоит вспомнить и тот факт, что восточная часть Херсонской (от Кура до Красной площади) была проложена позже западной - по оврагам и откосам, что потребовало серьезных землеустроительных работ. До появления этой магистрали спуститься в сторону Кура с Горы (так в те времена называли участок Красной площади и окрест) можно было только по дороге, которая проходила по нынешней улице Луначарского, петляя между крутыми оврагами...

Но вернемся в относительно недавние времена. Новая *красная линия* четной стороны улицы Ленина начиналась со строительства гостиницы Центральной. До войны несколько восточнее в старинном здании тоже располагалась гостиница – Ленинградская (Полторацкого). В угоду этой новой *линии* и во исполнение задачи расширить улицу Ленина (Московскую) тогда был снесен многие старинные дома. Но удалось ли добиться желаемого эффекта? На архитектурных прорисовках того времени видно, что к новому зданию гостиницы Центральной вдоль широченной улицы Ленина примыкает тротуар, вполне соизмеримый со своим собратом на

нечетной стороне. Так было задумано, но позже решили часть автомобильного движения убрать под землю, устроив (открытым способом) тоннель под тем самым широким тротуаром, который радует глаз и сегодня. Автомобили, поднимаясь в сторону Красной площади, должны были входить в тоннель на верхней части полугоры и транзитом следовать до площади Перекальского. Задумку удалось реализовать лишь наполовину: роскошной ширины тротуар остался на радость горожанам, но от автомобильного тоннеля отказались.

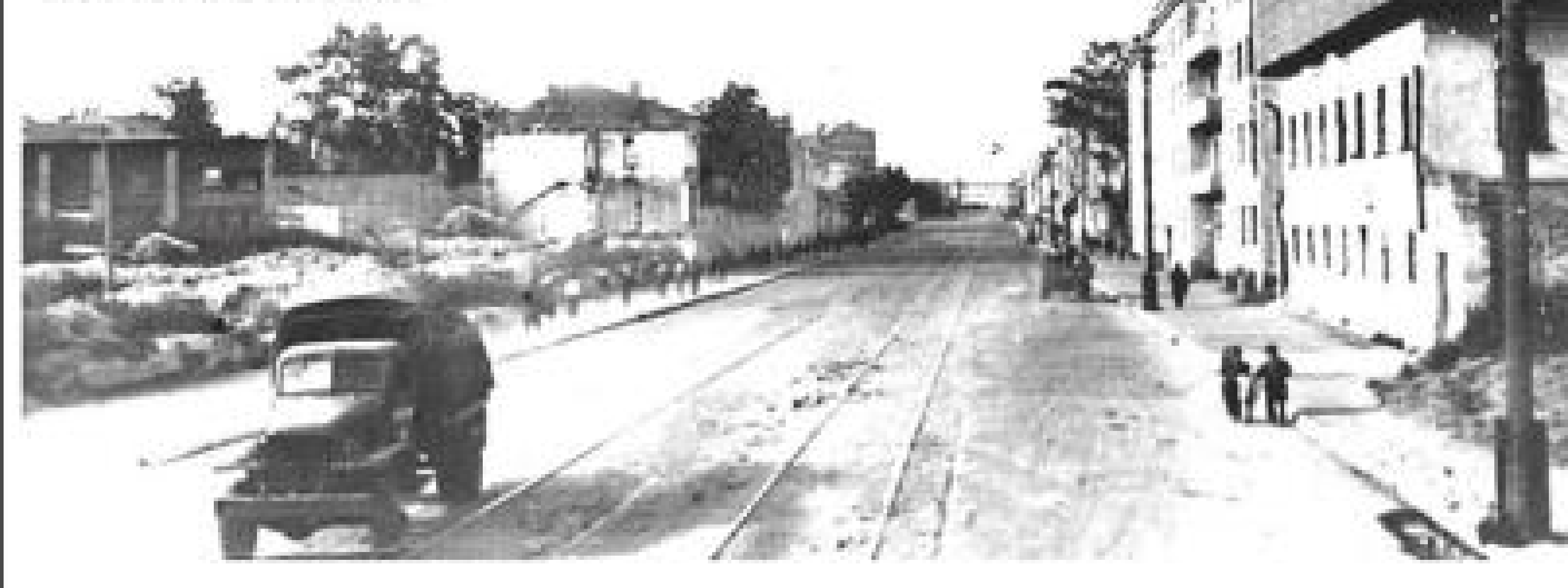
Может быть, стоит вернуться к тротуару четной стороны центральной улицы? Не слишком ли это расточительно для города, все более переполненного транспортными проблемами? Скажем, обустроить еще одну полосу движения для общественного транспорта, или хотя бы разместить здесь вместительные карманы для парковки.

В пятидесятые годы решили раздвинуть и улицу Горького – за счет смещения *красной линии* ее западной стороны. С тех пор новый формат строго соблюдался при возведении здесь всех новых зданий. Это наверняка повлияло бы на пропускную способность, если бы улица была по-настоящему востребована автомобилистами. Как и улица Сергиевская в начале XIX века, улица Горького упирается в Мирную. Планировочные решения последних генпланов, предусматривавших ее продление, сегодня надежно забыты. Впрочем, есть и другая проблема: улица Горького с другой стороны пресекается Первомайским парком. Прямой связи с улицей Сониной нет – для этого пришлось бы прокладывать через парк полноценную магистраль... Впрочем, почему бы и нет - Первомайский давно уже трудно назвать настоящим парком...

Кстати, проезжую часть улицы Горького так и не расширили, хотя по обе стороны появились широченные газоны. Как говорится, «не по Сеньке шапка».

Коль уж упомянули улицу Сонины (ранее – Верхняя Набережная, Мурановская), то ее нынешнее предназначение (пропускать значительную часть автотранспорта в обход улицы Дзержинского) было задумано в генплане 1947 года: расширить, заасфальтировать, обустроить угол с улицей Луначарского. Впрочем, уже с конца 1945-го она использовалась как технологическая дорога при строительстве электроаппаратного завода... Если погрузиться в историю еще глубже, то на абрисе 1722 года как раз на месте улицы Сонины внутри крепости от одной проезжей башни к другой проходила дорога. Ею наверняка активно пользовались еще в XVII веке, поскольку другого спуска с городского холма в юго-западную сторону не было. На карте первой четверти XIX века этой улицы просто нет. Здание присутственных мест (примерно на месте нынешнего угла улиц Сонины и Луначарского), построенное в 1793 году, тянулось до самого склона в сторону Тускари, перекрывая возможные путевые развязки. На карте 1902 года улица графически уже присутствует, но без названия – как третьестепенная. На более поздних дореволюционных планах она обозначена как Мурановская. То есть, так или иначе, куряне вернулись к использованию этой дорожной артерии, ранее надолго позабытой, и сегодня она загружена очень серьезно.

Свободная от автотранспорта улица Ленина в послевоенные годы. С тех пор многое изменилось...





# ДОРОГИ В ГОРОДЕ



Фрагмент карты Курска 1896 года.

Улица Фроловская (часть улицы Радищева) и многие другие улицы центра еще тупиковые.

Одним из проектных вариантов увеличения пропускной способности улиц центра (параллельных улице Ленина) было значительное расширение Семеновской, оборудование на ее пересечении с улицей Ватутина развязочного решения и строительство автомобильного моста через реку Кур в сторону Сороковой (Бойцов 9-й дивизии). Это было предусмотрено в генплане уже конца пятидесятых, продолжено в последующих, но реализовать задумку не удалось, хотя к ее исполнению тогда приступили.

Транспортных решений, радикально повлиявших на транспортную ситуацию, в 19 веке было много. Скажем, в Курске, на месте нынешнего цирка, до 1968 года находилась железнодорожная станция Курск-ветка, к которой тянулся рельсовый путь от основного вокзала в Ямской. Сразу после строительства в 1868 году Московско-Курской железной дороги горожане позаботились о своем комфорте: все под боком, не надо трястись на извозчике. Что там говорить – разумно. Мало того, железнодорожная станция практически в центре города позже использовалась и для других целей. Скажем, отсюда в тридцатые годы проложили короткую технологическую железнодорожную линию для строительства ТЭЦ на берегу Тускари. В 1943 году на Курск-ветку заходили трамвайные платформы, и с их помощью развозили по городу значительные грузы.

Если уж о трамваях, то к разумным решениям можно отнести и то, что в конце 19 века был принят для воплощения проект двухсторонней трамвайной линии, а не однопутной – этот вариант активно рассматривался. Вышло дороже, но гораздо перспективнее. Общеизвестно, что Курск стал третьим городом в России, где появилась трамвайная линия. Кроме вполне справедливой гордости курян, это дало толчок в техническом развитии города: электростанция, путевое хозяйство, бульжная мостовая, которая и сегодня местами прячется под асфальтом...

Кстати, вопрос о целесообразности трамвайных путей на улице Ленина поднимался в курской архитектурной среде уже в конце пятидесятых годов. Уклон улицы Дзержинского в отдельных ее точках по нормативам почти на грани допустимого для трамваев, что тоже заставляло искать альтернативные варианты – особенно после падения трамвая с Кировского моста.

О наболевшем. Многие из улиц центра, выходящие на улицу Ленина, даже в варианте одностороннего движения сегодня забиты автомобилями - движущимися и припаркованными. Не пора ли глобально пересмотреть их устройство с точки зрения ширины газонов (чаще всего – неухоженных) и наличия там прочей растительности? Именно это было сделано несколько лет назад на улице Гоголя: срубили старые тополя, оборудовали парковочные карманы. Однако и там использованы далеко не все резервы... Впрочем, на Гоголя стали парковаться все, кому не лень, и улица сегодня снова забита автотранспортом.

И в завершение. Каким бы красивым город не был внешне, система его транспортных коммуникаций должна развиваться не вдогонку возникающим проблемам, а опережая их. Судя по всему, именно это качество становится основным. Процесс такого развития нескорый, и каждое поколение курян должно вкладывать в него свою лепту. В этом плане есть чему поучиться у наших предков, которые, даже не зная, что такое автомобиль, многое сделали для того, чтобы мы с вами если застревали в пробках, то ненадолго...

Понятно, что нынешний Курск по многим параметрам в десятки раз превышает тот, где два века назад закладывались планировочные перспективы городских дорожных коммуникаций. Мы сегодня в само понятие «транспорт» вкладываем совершенно иной смысл. И все же - спасибо курянам прошлых поколений. Впрочем, со временем кто-то наверняка тепло и вполне справедливо вспомнит и нас с вами. **В. К.**



# ШЕЛ ТРАМВАЙ ЧЕТВЕРТЫЙ номер

ПРОДОЛЖЕНИЕ ТЕМЫ...

6 ноября 1947 года, за день до празднования 30-летия Октябрьской революции, Курск облетела страшная новость: с Кировского моста упал в Тускарь трамвай с пассажирами и многие погибли. Объективной информации не было, слухи об этом происшествии ходили самые разные, но скоро они как-то сами собой сошли на нет. Тем более, что скоро, как водится, нашли «стрелочников»... Случись такое в наши времена (не дай Бог), первая мысль – теракт. По сдержанным рассказам пострадавших в той аварии граждан, членов их семей и очевидцев, им было велено соответствующими органами не разглашать ее подробности – во избежание нежелательных разговоров и толкований.

Принято считать, что основной причиной аварии послужил обрыв центральной тормозной тяги на вагоне серии X № 1 в пути следования и неправильные действия водителя – она должна была своевременно применить электрический тормоз. В результате вагон развил высокую скорость на уклоне улицы Перекальского, не вписался в поворот рельсового пути при входе на мост, сошел с рельс и упал в реку Тускарь...

Начались проверки и экспертизы, в результате которых было установлено, что центральные тормозные тяги заготовительного цеха Курского трамвая производились с грубым нарушением правил технической эксплуатации. Кроме того было отмечено, что нарушались правила, запрещающие ставить водителей на *тяжелый профиль пути* водителей, имевших ранее аварии и допускавших нарушения ПТЭ.

В приказе с грифом секретно, изданном по произошедшей аварии, министром коммунального хозяйства РСФСР В. Говорковым весьма жестко была обозначена ответственность: «Данная авария произошла вследствие расхлябанности трудовой и технической дисциплины со стороны работников подвижного состава и службы движения, отсутствия контроля в депо по приемке запасных частей вагонов, неправильного подбора и расстановки водительских и руководящих кадров, а также отсутствия контроля со стороны руководства управления трамвая и непринятия необходимых мер по обеспечению безопасности движения».

Одним словом, в курской трамвайной системе посыпались снятия с должностей выговоры и прочие взыскания.

Во избежание подобных ситуаций в других трамвайных хозяйствах страны Минкомхоз РСФСР обязал министров АССР, заведующих край-, облкомхозов, начальников управлений и директоров трамвайных предприятий РСФСР провести в декабре 1947 года и январе 1948 года проверку расстановки водительского персонала и руководящего состава, связанного с работой на маршрутах с тяжелым профилем и систематически осуществлять контроль по выполнению приказа Главтрамвая № 38 от 10.12.1946...

Четверо пассажиров погибли сразу, трое умерли в больнице, тяжелые травмы получили пятеро, небольшие – 14 человек. Для больных по предписанию лечащих врачей выдавалось литерное питание. Всех пострадавших посещали на дому ответственные работники Исполкома горсовета. К 20 декабря 1947 года семьи пострадавших получили талоны на необходимые вещи (обувь, телогрейки, пальто, галоши, платья, белье) и дрова. Похороны организовывал Горсовет. Часть пострадавших получили инвалидность и им в короткий срок были назначены пенсии.

Использованы материалы  
Ильи ШПАКОВА

По одной из версий, трамвай серии X, прежде чем попасть в аварию, двигался не от площади Перекальского, а со стороны вокзала и как раз это многое объясняет. На этом пути он уже миновал Кировский мост и начал подниматься по улице Перекальского к площади, и вот тут что-то произошло: вагон остановился, а потом стал все быстрее скатываться назад к мосту, в режиме заднего хода не вписался в довольно резкий поворот трамвайного пути, сошел с рельс и упал в воду. Если бы он изначально двигался от площади, то шел бы по правому рельсовому пути (если смотреть со стороны площади Перекальского) и тогда при сходе с рельс (в сторону, противоположную повороту) ему пришлось бы пересечь еще и левый рельсовый путь, который наверняка помешал бы падению...

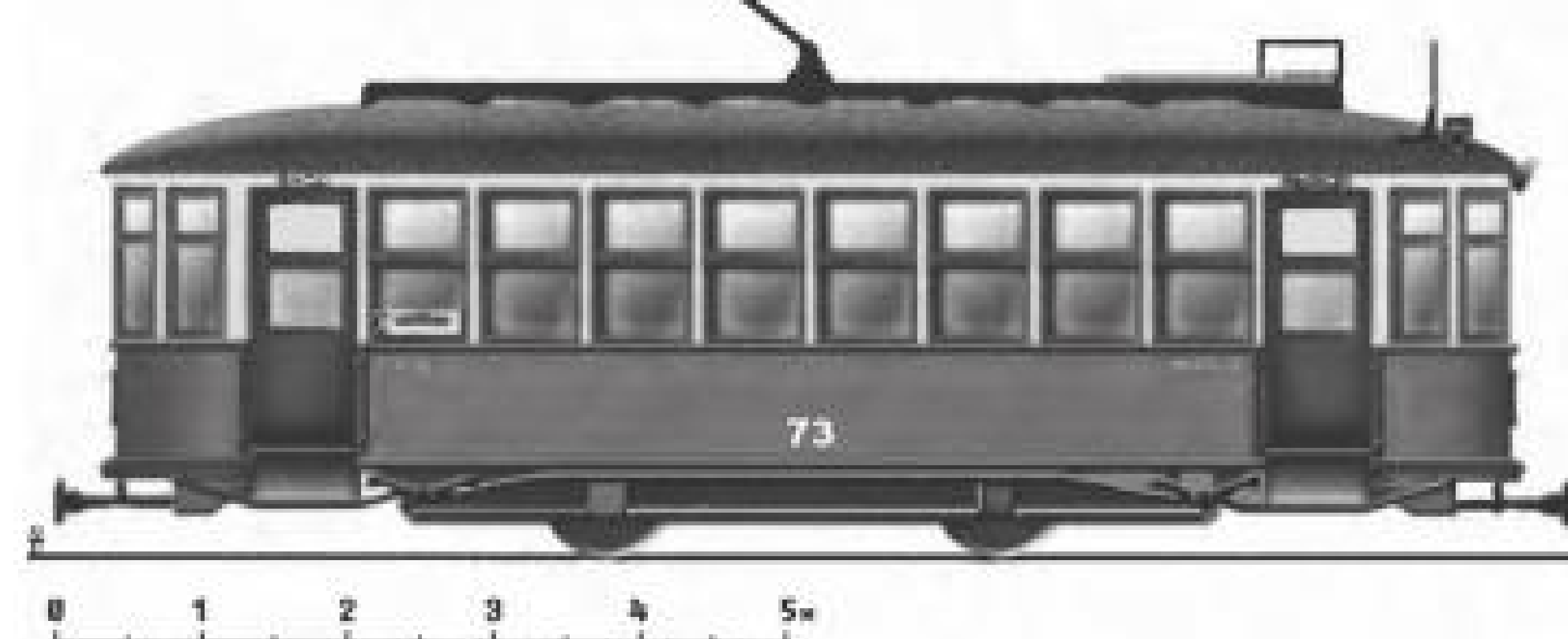
Но что произошло на середине подъема к площади? Уж тут-то тормозные тяги (к стати у трамвая этого типа их было две) пока не причем – они сыграют свою роковую роль позже...

В Курске с самого начала трамвайного движения (1898 год) проблемы холмистого рельефа присутствовали и налагали свои ограничения. В наш город тогда даже приезжали учиться: как эксплуатировать этот вид транспорта в условиях крутых подъемов и спусков. Скажем, уклон улицы Херсонской (Дзержинского) гораздо больше, чем улицы Перекальского, тем не менее, аварий подобных происшествию 1947 года, там никогда не было. Дело в том, что трамваи, с самых первых моделей, были устроены очень надежно – начиная с особенностей асинхронного электродвигателя. То есть, если бы двигатели (а их в трамвае серии X было два) на середине подъема к площади вышел из строя, или прекратилась бы подача электричества, вагон ни в коем случае не покатылся бы назад сам по себе. Механический тормоз вагона (а можно было еще тормозить и электродвигателем) – колесно-колодочный, с двусторонним нажатием колодок; привод тормоза – пневматический (с одним тормозным цилиндром) и ручной. Для хранения запаса сжатого воздуха использовались два (!) автономных резервуара с предохранительными клапанами. Источником сжатого воздуха являлся компрессор, приводившийся в движение от одной из осей вагона. То есть, сжатый воздух подкачивался постоянно. Электрическая часть вагона серии X включала в себя двигатели, пускотормозные сопротивления, ручной контроллер непосредственного управления для коммутации силовых

Весна 1944 года, Кировский мост. Хорошо заметен поворот трамвайной линии (и дороги в целом) при въезде на мост.



Трамвай серии X, послевоенный вариант.





электрических цепей вагона... Система была рассчитана на предотвращение любых аварийных случаев. Другими словами, для того, чтобы случилось то что произошло 6 ноября 1947 года, нужно было какое-то невероятное стечение обстоятельств.

Стоит вспомнить, что в акте технической экспертизы указывалась поломка тормозной тяги (которых тоже было две), но не компрессора или резервуаров со сжатым воздухом. Кроме того, за такую серьезную аварию с человеческими жертвами в 1947 году наверняка кого-нибудь посадили — если не как врага народа, то за халатность. Но этого не произошло. Мало того, вагоновожатая, через некоторое время после завершения следствия, продолжала исполнять все те же профессиональные обязанности. Отсюда предположение: настоящие причины той аварии нужно искать в архивах ФСБ...

Надо сказать, что Кировский мост 1947 года был построен как деревянно-металлический еще в 1914 году и тогда вовсе не предназначался для трамвайного движения. В основном — для гужевого транспорта. Он неоднократно модернизировался и подновлялся, но его техническая суть оставалась неизменной. Кроме того, во время ВОВ мост дважды серьезно пострадал от взрывов: в 1941-м и в 1943 годах. Тогда ремонтировали его исключительно в дереве. Во время оккупации немцы сняли рельсы со всех трамвайных путей в Курске и вывезли.

Согласно СНиПов на особо опасных участках трамвайного пути (в первую очередь — на мостах и на поворотах) должны укладываться специальные рельсы повышенной безопасности (с дополнительным бортиком)

Т62. Это правило действовало и в тридцатые годы, когда укладывали трамвайный путь в сторону вокзала в Ямской, но когда уже после освобождения города трамвайную линию начали восстанавливать, данным требованием временно пренебрегли — во всяком случае, так мне рассказывал очень опытный путеец-ветеран. Поставили на Кировском мосту рельсы Т62 к ноябрю 1947 года или нет — можно только гадать.

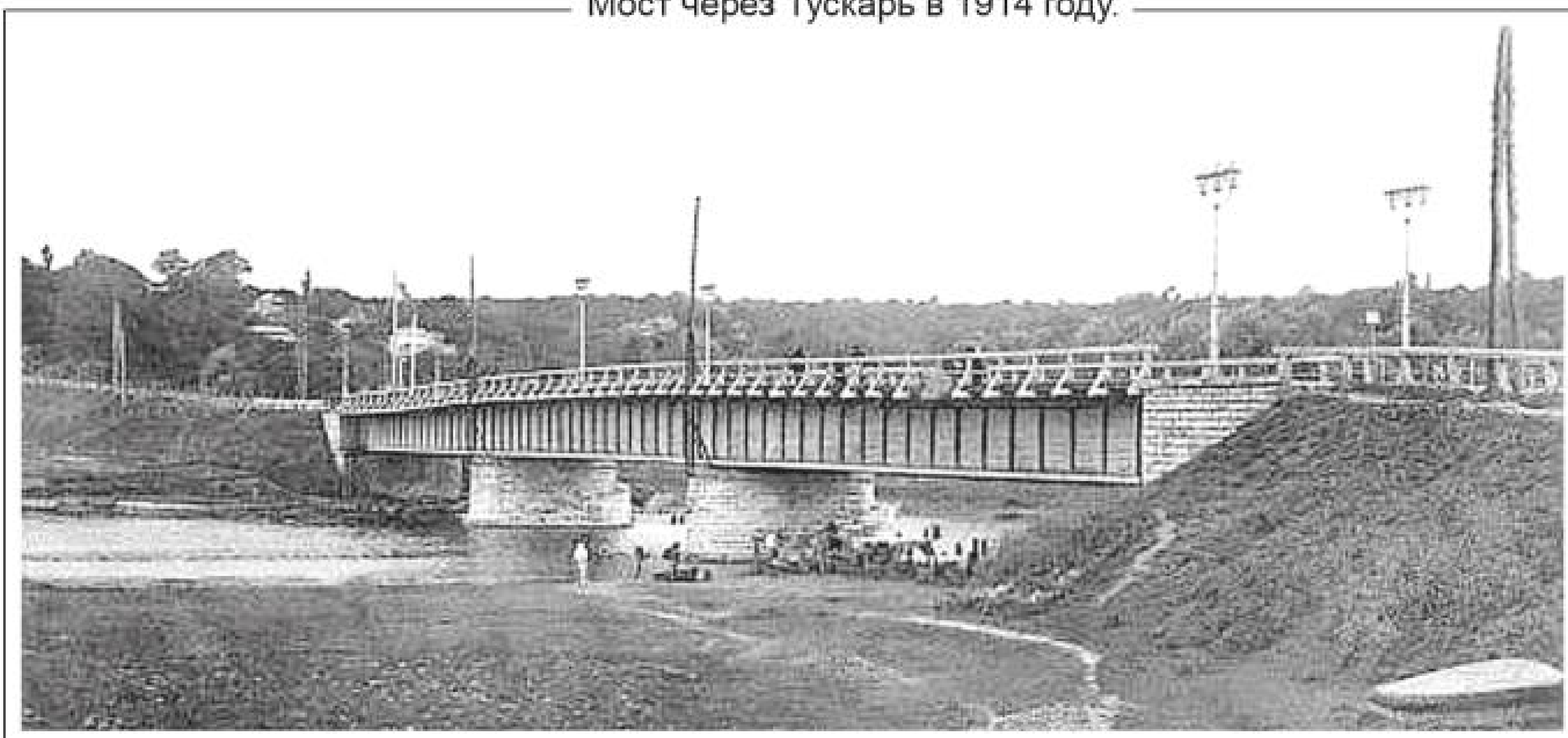
Так или иначе, но как раз после той трагической катастрофы курское руководство задумалось о строительстве нового Кировского моста. В первую очередь нужно было устранить опасный поворот при въезде на мост со стороны площади Перекальского. Для этого предстояло как бы распределить его на всем пути от площади до моста. Это решение было тем более актуальным, что новый мост пришлось сместить несколько ниже по течению. Его открыли 6 ноября 1955 года — ровно через 8 лет после той страшной катастрофы.

Так или иначе, но сегодня любой вид транспорта при спуске с горы въезжает на мост по прямой — даже с учетом того факта, что второй Кировский мост стал именно там, где располагался мост 1914 года.

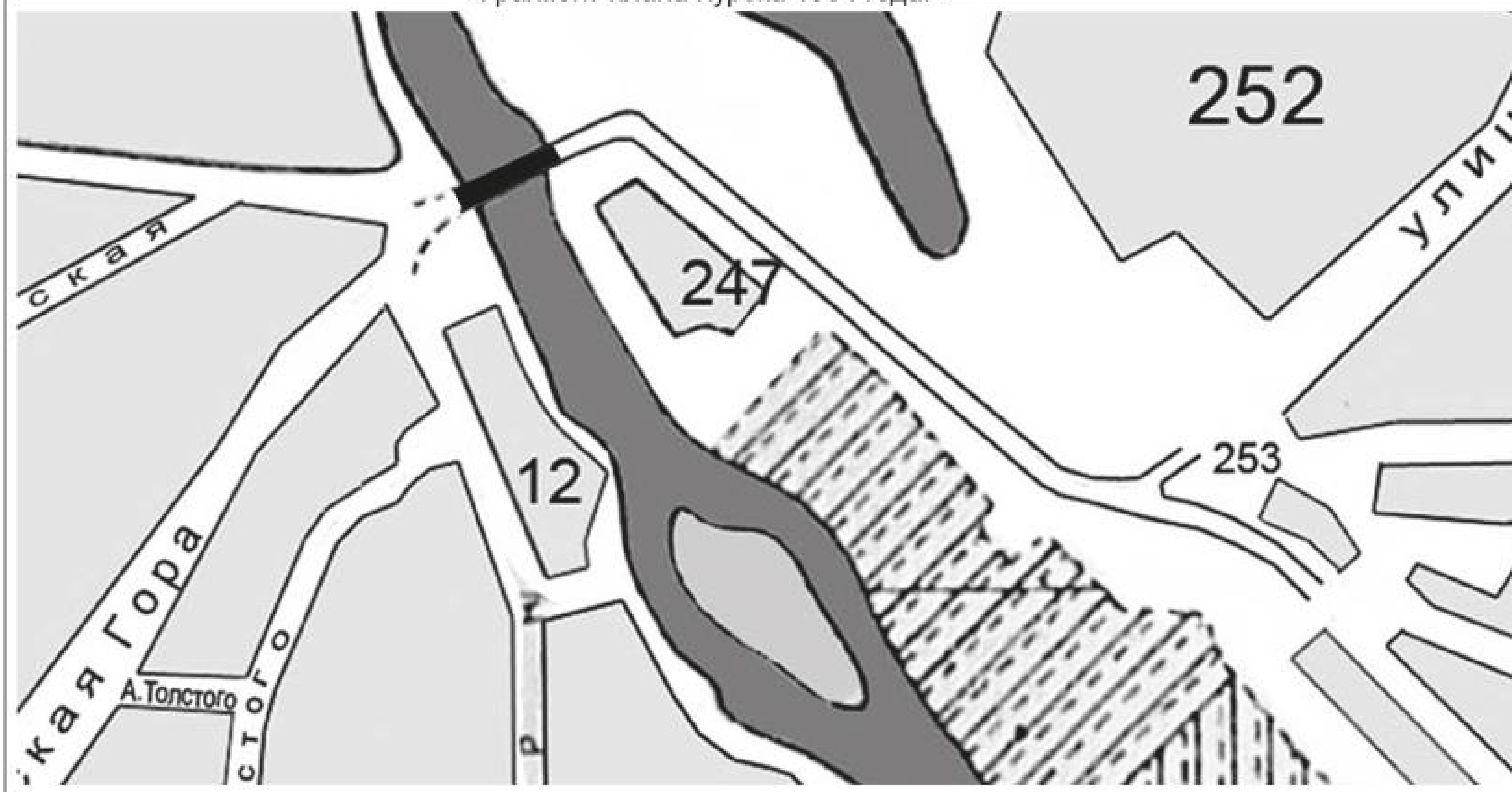
И еще. Сегодня в Интернете можно найти любую информацию о серьезных трамвайных авариях в России и в СССР на протяжении многих десятилетий. Но только не о падении трамвая с моста в Курске. Об этом — ни слова...

**Виктор КРЮКОВ,**  
который будет благодарен  
трамвайщикам-профессионалам  
за поправки и замечания

Мост через Тускарь в 1914 году.



Фрагмент плана Курска 1934 года.





# ФОТОДОПОЛНЕНИЕ

К материалу "Памятник Ленину и окрест". Стр. 39.  
Фотокомпозиция В.Крюкова.



К материалу о Богословском храме - стр.29.  
Здание церковно-приходской школы, построенное инженером Конопатовым



Рисунок И.Ликоренко

К материалу "Когда зазвонит колокол"- стр. 23. Ранний проект здания "Курскпромбанка".  
Здесь Ильинский храм отражался бы дважды и со значительными искажениями.





# ГОРОД ИХ ПОМНИТ...

В жизни знаменитого авиаконструктора Семена ЛАВОЧКИНА наш город сыграл немаловажную роль. Детство, юность, учеба в гимназии - именно тогда в характере формировались качества, которые позволили добиться многого.

Семен Алексеевич Лавочкин (Семен Айзикович Магазинер) родился 11 сентября 1900 года в Смоленске в семье учителя. Он появился на свет за три года до первого полета братьев Райт, а покинул этот мир в 1960-м, всего за год до первого полета человека в космос...

«Когда я был маленьким, - вспоминал он уже в зрелые годы, - мне всегда страшно хотелось мастерить, чтобы увидеть задуманное воплощенным. И тогда я понял: мало придумать, еще надо осуществить. А теперь я вижу, как это важно, - с детства приучать свои руки осуществлять то, что задумала голова...».

В 1917 году, окончив Курскую гимназию с золотой медалью, Семен Лавочкин собирался поступать на юридический, втайне мечтал об актерской карьере, но получилось совсем по-другому: вместо университета он попал на фронт...

В 1920-м его демобилизовали из пограничной дивизии для продолжения учебы, и он поступил в МВТУ. Это учебное заведение - настоящий центр авиационной науки - стало стартовой площадкой для многих деятелей отечественной авиации. Один из отцов русской авиации - Николай Жуковский - читал там лекции с 1909 года и был первым наставником Лавочкина.

Вторым наставником «ветродуя» (так в Бауманском называли тех, кто выбрал своей специальностью аэродинамику) был известный конструктор Андрей Туполев, возглавивший практическую работу в созданном на базе Бауманки Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ).

После защиты диплома (у Туполева) молодого инженера направили на работу в КБ, возглавляемое французским авиаконструктором Ришаром, но вскоре Лавочкин перешел в конструкторское бюро, которое возглавлял Дмитрий Григорович, а в 1938-м вернулся к Туполеву.

За год до начала Великой Отечественной войны Лавочкин вместе с коллегами Владимиром Горбуновым и Михаилом Гудковым выпустил свой первый истребитель - ЛаГГ-1. Машина неплохо показала себя во время испытаний и пошла в серию - под наименованием ЛаГГ-3.

Легендарная лавочкинская «пятерка» - Ла-5, «ласточка», свое боевое крещение получила в 1942 году в небе над Сталинградом, вступив в бой с новой моделью «Мессершмитта» - Me-109G2. Вскоре началось массовое производство Ла-5, а его создатель получил первую звезду Героя Социалистического Труда. На Ла-5 с бортовым номером 75 летал трижды Герой Советского Союза Иван Кожедуб, на нем же он открыл счет своим победам - 62 сбитых вражеских самолета. Герой Советского Союза Александр Горовец в битве на Курской дуге в одном бою уничтожил девять фашистских бомбардировщиков. Подвиги наших летчиков стали возможны во многом благодаря отличным летным качествам и мощному вооружению самолета Ла-5: его боезапас составлял 340 снарядов.

Немцы тоже по достоинству оценили нового воздушного противника, специально для нейтрализации этой машины модифицировав свой серийный истребитель «Focke-Wulf 190». «Внимание! В воздухе Ла-5!», - предупреждали немцы своих пилотов.

Летом 1943-го немцам повезло: в качестве трофея им досталась незначительно поврежденная «ласточка» новейшей модификации - Ла-5ФН. Машина была отремонтирована и подвергнута всесторонним испытаниям в научно-исследовательском центре Люфтваффе. Летчик-испытатель Ганс-Вернер Лерхе в подробном отчете признавал: «...Эффективность элеронов Ла-5ФН

выше, чем у Me-109, время виража у земли меньше. Русский истребитель превосходит FW-190A-8 в разгонных характеристиках и скороподъемности вплоть до высоты 3000 м, обладает лучшей скороподъемностью на более крутых углах наклона траектории...».

Следующей задачей для авиаконструкторов стало создание самолета, который был бы способен легко подниматься на высоту до 14 километров наравне с немецкими истребителями и самолетами-разведчиками. Надо было спешить: 1944 году немцы уже имели реактивный Me-262. Новая модель Ла-7 стала лучшим из советских истребителей того времени.

Работа по созданию реактивного истребителя продолжилась после окончания войны. Одновременно три ведущих КБ - Микояна-Гуревича, Яковлева и Лавочкина - решали сложные и принципиально новые для того времени технические задачи. В 1946 году взлетел МиГ-9, в тот же день спустя несколько часов стартовал Як-15. Истребитель Ла-150 испытывался лишь через несколько месяцев. В этом проявилась свойственная Лавочкину обстоятельство: он не мог выпустить машину в небо, если работа не выверена до мелочей и не проведена солидная предварительная подготовка к испытаниям.

В послевоенные годы КБ Лавочкина выпустило еще несколько реактивных истребителей - серийных и экспериментальных. В их числе самолет со стреловидным крылом Ла-160, а также Ла-176, на котором 26 декабря 1948 года впервые в СССР был достигнут звуковой барьер. В сентябре 1950-го Лавочкин начал разработку зенитной ракеты В-300 и авиационной Г-300, а затем - сверхзвуковой стратегической крылатой ракеты «Буря» (Ла-Х) - первого отечественного летательного аппарата, рассчитанного на длительный полет в атмосфере со скоростью, трижды превышавшей скорость звука.

Но в 1960 году Никита Хрущев объявил, что страна более не нуждается в боевых самолетах. Разработки новых моделей остановили, был «заморожен» и проект крылатой ракеты Лавочкина, закрыта работа над всепогодным перехватчиком Ла-250 «Анаконда», а само КБ было передано вновь образованному министерству общего машиностроения.

Все это, конечно, стало для Семена Алексеевича ударом. Преследовали его и неудачи с испытаниями зенитно-ракетного комплекса. Впрочем, в присутствии главного конструктора они прошли более чем успешно, но большое сердце не выдержало, а грамотных врачей на полигоне не оказалось...

Член-корреспондент Академии наук СССР, генерал-майор инженерно-авиационной службы, четырежды лауреат Сталинской премии, дважды Герой Социалистического Труда Семен Алексеевич Лавочкин умер от инфаркта 9 июня 1960 года.

Он не смог осуществить многие из своих замыслов. И все же его жизнь - пример того, сколь много человек может достигнуть, даже если он следует не своим желаниям и стремлениям, а одному только вызову времени...





# ПАМЯТНИК ЛЕНИНУ И ОКРЕСТ...

Красная площадь Курска в 1782 году возникла на бумаге - мыслью проектировщика, коему было велено перепланировать старый город на новый манер. Воплощалась эта задумка непросто - нужно было убрать с территории будущей площади не только следы сгоревших обывательских домов, но и старые храмы, мешавшие замыслу. Мало того, предстояло засыпать обширный крепостной ров...

С тех пор Красная площадь Курска (за которой долго еще в городском быту сохранялось название «Торг») менялась порой до неузнаваемости. Вначале она вполне соответствовала планировке 1782 года: огромное, почти пустое пространство, над коим с 1826 года царили огромный купол и колокольные башни нового Знаменского собора... Потом куряне решили построить в восточной части площади деревянный губернаторский дворец с обширным подворьем, потом строение безжалостно снесли и устроили на его месте плац для солдатской шагистики... Постепенно все больше начали проявлять себя торговые ряды, купеческие лабазы, магазины и лавки. С некоторых пор курян захватила идея создания на Красной площади парков и скверов... Так или иначе, но к началу 20 века просторная площадь превратилась во вполне обычную (хотя и достаточно широкую для провинциального города) улицу, по обе стороны от которой шумел торг... Кстати, та часть площади, что примыкала к монастырю, скоро получила самостоятельное название - «Знаменская», гораздо меньше насыщенная торговой суетой...

Времена менялись, особенно после 1917 года, но наша главная площадь долго сохраняла свою обывательски-торговую направленность: лабазы, торговые ряды, магазины...

Когда в 1924-м, после кончины вождя, возникла задумка установить на Красной площади Курска памятник Ленину и для этого среди горожан начали собирать деньги, неожиданно возникла заминка - где ставить постамент со скульптурой вождя? Подходящей точки для этого просто не нашлось. Негативную роль сыграл тот факт, что на главной площади не имелось ни одного областного учреждения партийного или советского толка - сплошь торговля. То есть нужно было сначала реконструировать саму площадь или хотя бы просторную площадку, а уж потом ставить престижный памятник. Мешало и то, что с 1928 года Курск перестал быть областным центром, и у него просто не было соответствующих финансовых возможностей, да и амбиции приходилось выравнивать по статусу - «по Сеньке и шапка»...

Исполнение задумки с памятником вождю мирового пролетариата затягивалось... Тем не менее к концу лета 1933 года на площадке вокруг будущего памятника Ленину снесли старые здания, провели планировку и благоустройство. 1 сентября в том же году железобетонный памятник работы скульптора Петра Яцыно торжественно открыли.

Лужайка вокруг монумента вождю с самого начала предполагалась как общедоступное место для отдыха - с лавочками и клумбами. Тем более что здание Дома советов станет актуальным только в 1934-м (когда Курску вернут-таки статус областного центра), а строить его начнут только в 1938-1939 годах...

Кстати, по градостроительным концепциям тех времен (и много раньше) знаковые архитектурные сооружения в городах не следовало прятать за насаждениями. То есть - никаких высоких деревьев! Если всмотреться в архитектурные разработки Красной площади, выполненные курскими архитекторами в 30-е годы, ничего выше 2-3 метров вы там не увидите. А уж памятник вождю должен обозреваться без помех, со всех сторон - от самого подножия пьедестала. Чтобы не получилось, что бронзовая голова великого человека в некоторых ракурсах тщетно старается выглянуть из-за пожелтевших «голубых» елей.



Надо сказать, что уже в 1940 году специально для Курска ленинградский скульптор Борис ШАЛЮТИН разработал и изготовил макет нового памятника - бронзового. То есть железобетонный курян уже не устраивал, несмотря на то, что деньги на него собирали всем курским миром. Новый монумент собирались установить к завершению строительства Дома советов, но помешала война, а сам скульптор погиб в Ленинграде во время одного из артобстрелов.

Памятник Ленину работы Петра Яцыно немцы снесли еще в декабре 1941 года. Место было свободно... Сразу после войны на главной площади Курска, одного из наиболее пострадавших в жестокое время города, решили установить новый памятник Ленину - к 1949 году. Но как раз тогда (1949 год) правительство СССР решило выделить 200 млн рублей не только для восстановления Курска, но и для модернизации его центра. То есть все архитектурное пространство Красной площади подлежало коренному видоизменению в формате «архитектура победителей». Эта работу необходимо было завершить, а уж потом устанавливать памятник вождю работы одного из самых престижных в то время скульпторов - Матвея Манизера. Именно поэтому нынешний монумент появился на Красной площади только в 1956 году...

Вернемся к пространству вокруг памятника. Вначале его задумали как простой в оформлении и доступный для любого горожанина сквер - по аналогии с тем, что разбили в 1933 году. И заметьте - никаких «голубых» елей или иного растительного апломба. Но потом лавочки убрали, а площадка окрест все больше приобретала мемориальные качества, не хватало только памятников размером и рангом помельче (среди голубых елей) - как у кремлевской стены в Москве. Дом советов тогда все больше отгораживался от остального Курска, прятался за спиной бронзового Ленина и за престижной растительностью...

Но обратите внимание: с западной стороны Первомайского парка благополучно растут ели той же породы, что и окрест главного в области памятника. Причем высадили те и другие одновременно. Тогда почему последние зачахли? Неужто под строгим взглядом вождя - даже бронзового? Скорее всего, дело в том, что задолго до революции 1917 года как раз на этой линии стояли массивные каменные здания торговых заведений, которые специализировались на мясе и рыбе. А стало быть - глубокие подвалы-ледники. Как мне рассказывали курские архитекторы, выбиравшие место для нынешнего памятника, бурение показывало там обширные пустоты. Стало быть, корни елей упирались в сводчатые потолки ледников и постепенно отмирали.

Как же задумали курские градостроители этот самый, несомненно знаковый участок, вокруг памятника сегодня? В самый бы раз открыто обсудить данное (профессиональное) решение, а не сводить его до уровня очередной «веселой картинки». Однако не могу отделаться от предчувствия, что там снова посадят ели того же оттенка и со столь же коротким веком.

На мой взгляд, пребывание на главной площади города бронзовой фигуры вождя получит дополнительную мотивацию, если площадка окрест будет выполнена максимально просто и без всякого мраморного «забора»: аккуратный газон с полевыми цветами, по которому будут бегать дети... **В.К.**



## ПАМЯТНИК ЛЕНИНУ И ОКРЕСТ

Спортивный парад в Курске на Красной площади в 1928 году. Еще не снесли массивные купеческие лабазы в северо-восточной части площади. Под ними - глубокие подвалы-ледники.



Послевоенные годы, сквер рядом с Домом советов только формируется.



1944 год.





## “НЕ ИМЕЮ ВОЗМОЖНОСТИ СДЕЛАТЬ ЧТО-ЛИБО...”

31 июля 1901 года в 9 часов утра случился обвал части косогора у Пушкинского сада (ныне парк им. 1 Мая), который разрушил магистральную трубу городского водопровода, дом мещанки Павловой и другие строения, имелись человеческие жертвы. Для выяснения причин обвала губернатором была образована комиссия под руководством губернского архитектора.

Сразу выяснилось, что чертежей по устройству в Курске в 1872-1874 годах водопровода попросту нет. Это обстоятельство значительно затруднило поиск причин произошедшего.

Из заявлений домовладельцев 2-й Сергиевской улицы выяснилось, что заливание их жилищ водой из лопавшейся магистральной водопроводной трубы случалось уже не раз, но городская управа об этих случаях ничего не знала и, естественно, никаких мер не принимала. Первый из таких случаев произошел еще в 1887 году, при губернаторе Косаговском, когда городским головой был П.П.Сапунов: ночью, нижний этаж дома Анастасии Ждановой был залит водой, вытекавшей из окон на улицу. Солдаты из казармы, находящейся на берегу Тускари, повытаскали ее детей и слепого мужа. Месяца через два все повторилось. Жданова заявила о случившемся приставу 1-й части Кунцевичу и городскому голове, но те мер не приняли, тогда она подала письменное заявление губернатору Косаговскому, он прислал арестантов, и те откопали от ее построек землю... С тех пор за 14 лет труба лопалась много раз, и вода заливала двор.

Выслушав жителей, исследовав место катастрофы, водонапорную станцию, и фрагменты водопроводной магистрали, комиссия пришла к выводу, что единственной причиной обвала послужила течь магистральной водопроводной трубы. Причем течь эта, как отметила комиссия, по всей вероятности была не интенсивной, но продолжительной. Поэтому вода не выбивала наружу, а пропитывала почву, способную по своему насыпному характеру и рыхлому составу принимать значительное количество влаги. Течь, скорее всего, была в соединительных спаях трубы. По мере пропитывания почвы произошло оседание грунта, который в момент катастрофы переломил своей тяжестью водопроводную магистраль, а вода, хлынувшая под полным напором, способствовала более интенсивному его сползанию, что и привело к катастрофе. Кроме того, комиссия отметила, что способ укладки магистрального водопровода выбран неправильно. Вместо перпендикулярного (по направлению к уклону) способа укладки магистрали был применен диагональный, что привело к недостаточной сопротивляемости магистрали.

Действие водопровода было возобновлено 8 августа по временной схеме, но способ прокладки трубы имел те же недостатки, как и у разрушенной магистрали: такое же косое направление и раструбное соединение. Курская городская дума на своем заседании 16 мая 1902 года принимает постановление: предложить обществу водоснабжения составить план на прокладку постоянной магистральной водопроводной трубы с применением фланцевых соединений. Однако общество водоснабжения в ответ на это заявило, что оно «устройство новых магистральных труб нагнетательных с фланцами на свою ответственность взять не может и должно поэтому предоставить управе исполнить эту работу своими силами и средствами, без всякой ответственности со стороны общества за последствия...».

В этой ситуации городская управа признает себя некомпетентной в разрешении данного специального технического вопроса и просит губернатора принять меры к скорейшему разрешению вопроса, т.к. промедление в замене временной трубы может повлечь повторные обвалы.

14 августа 1902 года губернатор пишет городской

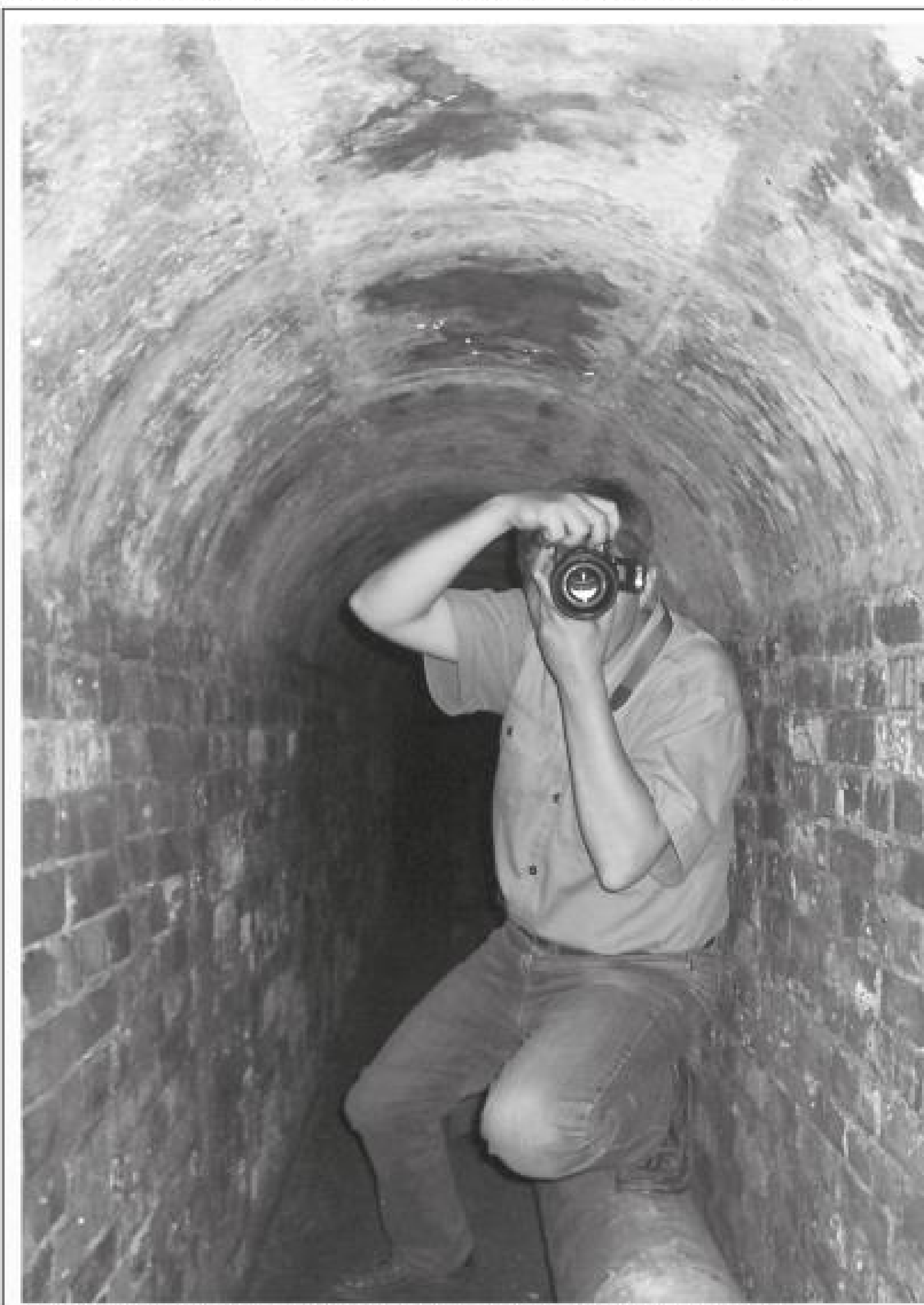
управе: «...Я входил уже в отношение с правлением общества водоснабжения, но оно обвиняет городское правление в несговорчивости, а потому я не имею возможности сделать что-либо к удовлетворению настоящего ходатайства управы».

По материалам  
**Анатолия СТРЕЛКОВА**

Справедливости ради.

Постараюсь выступить в роли адвоката городских властей тех времен в этом давно минувшем деле. Они вовсе не сидели сложа руки в ожидании новых неприятностей от магистральной трубы, что подавала воду с берега Тускари на городской холм. Наоборот – работа была проделана очень большая. Специально для укладки трубы выкопали и обложили кирпичом подземную галерею (в полный рост человека, общей длиной около 100 метров), которая, на этот раз, тянулась не наискосок, а строго по образующей холма. Толстостенные чугунные трубы зафиксировали на специальных подпятниках, что должно было способствовать общей жесткости конструкции. Применили в конце концов и фланцевые соединения, но лишь в той части трубы, где она от некрутого подъема (под 25 градусов) переходит к вертикальному направлению – там чугунные трубы заменены железными, к которым и приварены фланцы. Впрочем, есть основания полагать, что сделано это было уже гораздо позже описанного выше происшествия... А в остальном (примерно 4/5 общей длины) положены были чугунные трубы (они находятся там и сегодня со свинцовой уплотняющей набивкой... Кстати, на кирпичных стенах галереи сохранились многочисленные следы аварий, когда вода разливалась очень обширно, и, судя по всему, стояла там подолгу.

Не знаю, как насчет чугунной трубы и фланцев, но саму подземную галерею можно использовать по назначению хоть завтра - исполнено надежно. **В.К.**



Журналист-фотограф Валерий Безугольников в подземной галерее под Первомайским парком фотографирует вашего покорного слугу.





Район парка им. Дзержинского на немецкой аэрофотокарте 1943 года



Здание Богословского храма в 60-е годы.

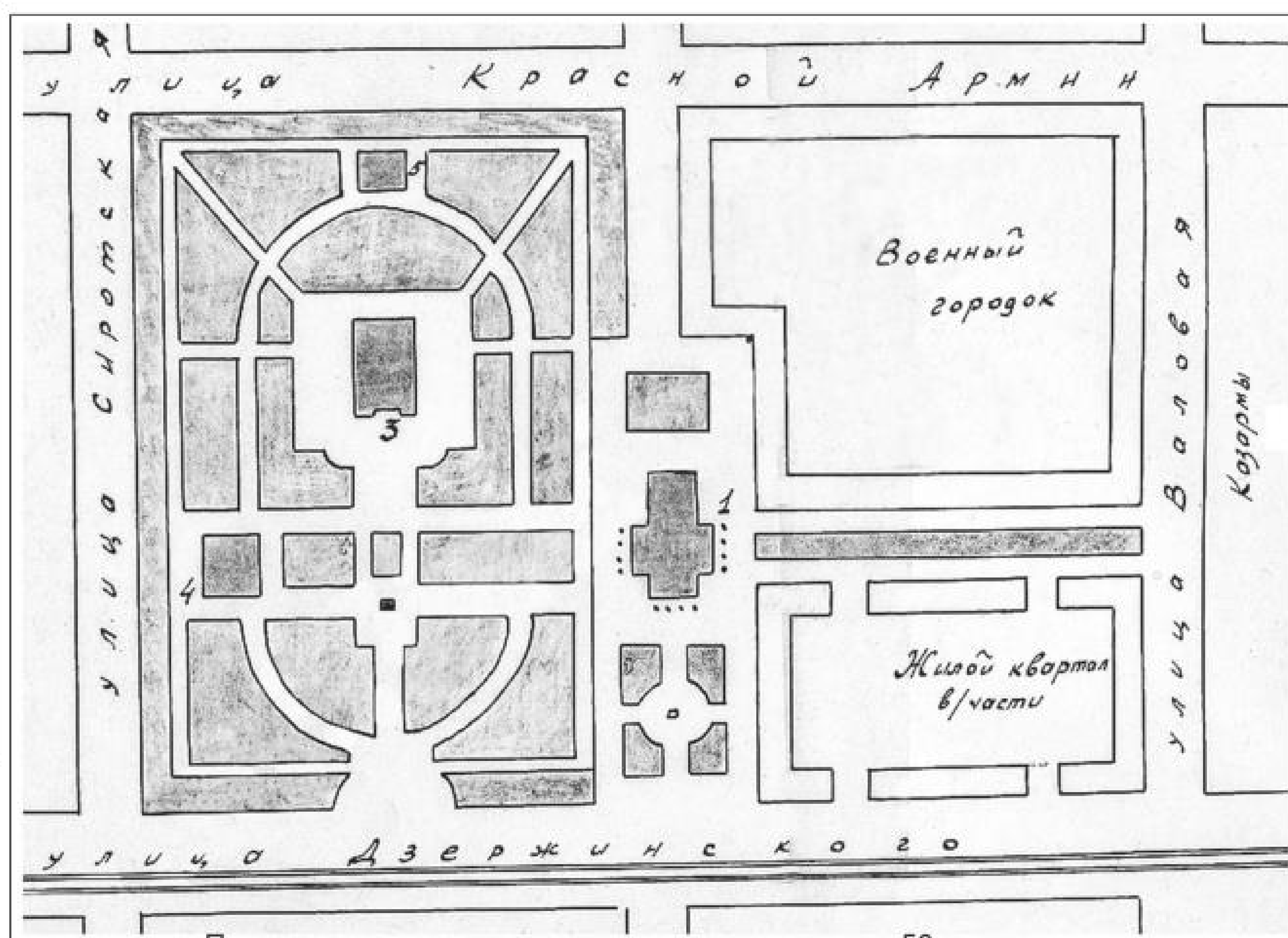


Одна из актуальных тем нынешнего Курска - модернизация парка имени Дзержинского. Судя по всему этот уголок нашего города скоро приобретет весьма достойный вид и содержание. Но стоит поговорить и об интереснейшей и поучительной истории этой части Курска, а с ней и Богословского храма, что скромно прячется неподалеку за кронами деревьев. Именно об этом пойдет речь в следующем номере "Курской летописи" - в новой рубрике "История, как прикладная наука".

**ПО МАТЕРИАЛАМ ИЛЬИ ШПАКОВА.**



Богословский храм сегодня



Планировочное решение парка и окрест в начале 50-х годов



# Курская ЛЕТОПИСЬ



В планах составителей журнала "Курская летопись" - рассказать о краеведе и художнике Израиле Михайловиче ЛИКОРЕНКО. К его акварелям старого Курска, наполненным любовью и уважением к уголкам нашего славного города, мы будем обращаться постоянно...



По дороге  
к 1000-летию

