

нають Дуброво и Рольи въ своемъ Обзорѣи⁷⁸⁾. Существованіе Комитета и въ послѣдующіе годы подтверждается провѣдѣтвомъ Округа Путей Сообщенія въ 1850 г. и слѣдующіе годы перепиской объ отпускѣ денегъ на наемъ помѣщенія, отопленіе, содержаніе канцеляріи Комитета и содержаніе нижнихъ чиновъ судоходства, а потъ рапорта на имя начальника Курской губерніи (дѣло канцеляріи 1850 г., по архивной описи № 227) оказывается, что Александринское по р. Семи сообщеніе 3 января управленію и дано въ гражданское вѣдомство, и что управленію сообщеніи были: въ 1850 г. инженеръ-подполковникъ Самойловъ, а въ 1856 г. инженеръ-подполковникъ Строколевскій. Въ настоящее время непрерывнаго сообщенія по р. Семи нѣтъ, сооруженія разрушены и лишь на пространствахъ 80 верстъ въ 1904—1906 г.г. производилось грузовое движеніе между с. Березняки и Благоугодновскимъ сахарнымъ заводомъ⁷⁹⁾. Изъ свѣдѣній, собранныхъ Комитетомъ, считаемъ не лишнимъ привести нѣкоторыя изъ нихъ. Прежде всего слѣдуетъ указать, что сооруженіи судоходства по проекту Пузыянова, несмотря на множество неблагопріятныхъ обстоятельствъ, обошлось все таки въ 717513 руб. дешевле суммы, предложенной Михайловымъ и одобренной Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія въ 1866—1872 р. Изъ составленныхъ Комитетомъ правилъ судоходства видно, что время плананія судовъ определено съ 15 мая по 15 октября. Штакембергъ полагалъ, что по количеству и силѣ воды, которыми располагаетъ рѣка, можно было въ теченіе 16 часовъ пропустить 48 барокъ. Барки должны были быть длиною 45, шириною 15 аршинъ, высотой 5—6 футовъ, съ осадкою весною до 20 вершковъ. Такія барки могли поднять грузъ въ 5400 пудовъ; лѣтомъ же съ осадкою 14 вершковъ груза 3180 пуд. и съ осадкою до 10 вершк. груза 2000 пудовъ. Для тяги судовъ людьми съ грузомъ въ 5400 пудовъ требовалось черно-рабочихъ 7 человекъ, 2 лошадя, рабочихъ на носу 2 и на кормѣ 20 человекъ и для тяги съ грузомъ въ 2000 пуд. 3 чер-

⁷⁸⁾ Дуброво и Рольи въ своемъ Обзорѣи, упоминая о помѣщеніи, занимаемомъ въ Курскѣ Комитетомъ Судоходства, говорятъ, что р. Семи, приведена въ судоходное состояніе съ большими затрудненіями. По ихъ мнѣнію, сдѣлать собственны для зѣбѣ по этому сообщенію нѣтъ, судоходство выгодно для легковѣсныхъ и нѣжныхъ товаровъ, поэтому трудно и даже невозможно опредѣлить цѣнность сплава этой рѣки, а значитъ и времени существованія Александринскаго судоходства и по полнотѣ его нельзя сказать, какое вліяніе эти системы могутъ имѣть, особенно на благосостояніе жителей и промышленности Курской губерніи (Обзоръ стр. 16—18). И дальѣ продолжаютъ тѣ же лица (31 ст. Обзоръ въ Курской губ. гдѣ находится одна верховная рѣка, кроме Семи, по только нѣтъ никакой надобности имѣть водные пути сообщенія, при устройствѣ шоссе, по двумъ главнымъ направлениямъ отъ Г. въ М. и отъ М. въ З., по утверждению можно сказать, что они принесутъ даже вредъ въ промышленномъ и торговомъ отношеніи, потому что смѣли бы будутъ препятствовать необходимому провѣдѣтви губерніи, которое часто испытывать уже остаточно изъ недостатковъ водныхъ путей.

⁷⁹⁾ Дѣло Курскаго Окружнаго Суда, Гражд. Суд., 2 ст. 1904 г. № 253, по иску Благоугодновскаго сахарнаго завода къ Курскому Губернскому Земству.