

Бирюкова Анна Борисовна

**ФОРМИРОВАНИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВО УЛИЧНОГО И ПЛОЩАДНОГО ПРОСТРАНСТВА
СРЕДНЕВОЛЖСКИХ ГОРОДОВ В КОНЦЕ XVIII - СЕРЕДИНЕ XIX В.**

В статье рассматривается состояние уличного и площадного пространства дореформенных городов Среднего Поволжья, анализируются способы организации и благоустройства городских дорог, тротуаров и площадей. Цель настоящей публикации заключается в выявлении причин неудовлетворительного состояния дорожной сети в дореформенных провинциальных городах. По результатам исследований автор делает вывод: во второй трети XIX в. положительная динамика в решении проблем городского благоустройства прослеживается, главным образом, в губернских и крупных торговых городах региона. К середине XIX в. не только власти, но и сами горожане приходят к осознанию необходимости создания дорожной инфраструктуры как фактора развития торговли и повышения качества жизни в провинции.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/3-1/11.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2015. № 3 (53): в 3-х ч. Ч. I. С. 56-60. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/3-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

“RŪSIYYAH” BY AHMAD IBN FADLĀN AS SOURCE ON TOPONYMY OF THE MIDDLE VOLGA BASIN

Belenov Nikolai Valer'evich, Ph. D. in Pedagogy
Volga Region State Socio-Humanitarian Academy
belen1982@rambler.ru

The article aims to analyze toponymic material contained in the medieval source “Rūsiyyah” by Ahmad ibn Fadlān relating to the Middle Volga basin. The analysis of the toponyms was carried out taking into consideration data on the ethnic history of the region; special attention was paid to the hydronyms as the most stable forms in toponymy. The analysis of the toponyms was made with reference to two different variants of the source translation.

Key words and phrases: toponymy; the Middle Volga basin; ethnic history; medieval historical sources; Volga Bulgaria.

УДК 93(47-57)

Исторические науки и археология

В статье рассматривается состояние уличного и площадного пространства дореформенных городов Среднего Поволжья, анализируются способы организации и благоустройства городских дорог, тротуаров и площадей. Цель настоящей публикации заключается в выявлении причин неудовлетворительного состояния дорожной сети в дореформенных провинциальных городах. По результатам исследований автор делает вывод: во второй трети XIX в. положительная динамика в решении проблем городского благоустройства прослеживается, главным образом, в губернских и крупных торговых городах региона. К середине XIX в. не только власти, но и сами горожане приходят к осознанию необходимости создания дорожной инфраструктуры как фактора развития торговли и повышения качества жизни в провинции.

Ключевые слова и фразы: средневожские города; городское благоустройство; дореформенная эпоха; мощение и выравнивание улиц; тротуары; городские площади и дороги.

Бирюкова Анна Борисовна, к.и.н., доцент
Самарский государственный технический университет
annabir@mail.ru

ФОРМИРОВАНИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВО УЛИЧНОГО И ПЛОЩАДНОГО ПРОСТРАНСТВА СРЕДНЕВОЛЖСКИХ ГОРОДОВ В КОНЦЕ XVIII – СЕРЕДИНЕ XIX В.:

Изучение проблем городского благоустройства провинциальных городов Российской империи в отечественной историографии осуществлялось, главным образом, на материалах второй половины XIX – начала XX в. Всплеск интереса к обозначенной проблематике в новейшей историографии городоведения связан, во-первых, с изучением системы управления в провинции, во-вторых, с разработкой различных аспектов истории городской повседневности. С сожалением можно констатировать наличие лишь отдельных работ, в которых предпринимались попытки проанализировать круг вопросов, связанных с благоустройством дореформенных российских городов [1-3; 9, с. 21-24; 14, с. 64; 33, с. 123-138]. Более пристальное изучение этого интереснейшего сюжета городской жизни на материалах средневожских губерний (Симбирская, Саратовская, Пензенская, Самарская), на наш взгляд, будет способствовать всестороннему пониманию социокультурных сторон урбанизационного процесса, протекавшего в дореформенной российской провинции.

Несмотря на некоторые различия, наблюдавшиеся в планировочной структуре городов Среднего Поволжья, характере экономической деятельности горожан, комплекс проблем, связанных с городским благоустройством в дореформенную эпоху, был в целом одинаков во всех городских центрах региона и включал в себя строительство, мощение и ремонт сухопутных путей сообщения; очистку уличного и площадного пространства; утилизацию и переработку мусора; организацию водоснабжения; санитарно-эпидемиологические мероприятия (в том числе, содержание мест захоронения); организацию уличного освещения.

Города становились опорными пунктами на бескрайних русских просторах, испещренных множеством дорог, заботу о которых правительство особенно активно начало проявлять с конца XVIII века. Полномасштабная работа по обустройству дорог в Российской империи началась при Александре I. К началу XIX столетия относится организация управленческих структур, отвечающих за строительство дорог, создание специализированных образовательных учреждений, а также реализация полномасштабных проектов, связанных с обустройством почтовых трактов и шоссе. В 1810 г. было создано Главное управление путей сообщения, страна была поделена на округа (сначала – 10, позднее – 12), был образован Корпус инженеров путей сообщения, открыт одноименный Институт. При Николае I ведомство стало называться, Главным управлением путей сообщения и публичных зданий. В его компетенцию было передано строительство зданий гражданского назначения в городах. В 1830-е годы на местах были созданы губернские и подчинявшиеся им уездные

дорожные и строительные комиссии. Объединенные губернские Строительные и дорожные комиссии появились в средневожских городах в конце 40-х – начале 50-х годов XIX века.

Вслед за созданием Главного управления путей сообщения стартовала полномасштабная кампания, предусматривавшая ремонт основных почтовых трактов. В 1817 г. началось строительство первого в империи шоссе между Санкт-Петербургом и Москвой. В Пензенской губернии освидетельствование всех дорог, пролежавших по её территории, началось в 1810 году. Был составлен реестр всех мостов, гатей, плотин и применявшихся для ремонта материалов. Саратовские и Симбирские губернаторы обратились к вопросу обустройства дорог в конце 10-х – начале 20-х гг. XIX века. По трактам были поставлены верстовые столбы. Дороги, по краям которых высаживались деревья, разделялись земляными валами на три полотна: для провоза обозов, для прохода скота, среднее – для проезда экипажей. Исправление дорог было возложено на крестьян, которые приписывались к конкретному участку. Порой он находился на расстоянии 250-300 верст от их селений, что затрудняло выполнение ремонтных работ и доставку строительного материала [3, с. 52-53].

Прокладка трактов и их благоустройство означали включение отдаленных губерний в общее культурное пространство империи. Почтовые тракты, перераставшие в главные улицы, становились стержнем городской пространственной среды. Дорожный вопрос в средневожских городах обострился в 1830-1850-е гг., с началом белотурочной лихорадки [15, д. 6, л. 36 об.]. Приток огромного числа сельскохозяйственных рабочих, торговцев пшеницей, бурлаков (в летние месяцы население Самары в 1850-е годы возрастало до 100 тыс. человек [27, с. 18]) изменил облик многих вожских городов [13, с. 118]. В десятки раз возросла амортизация дорог, с новой силой встала проблема благоустройства речных спусков, дорожного полотна, мощения городской улиц и площадей.

Ремонт уличного и площадного пространства предполагал выполнение нескольких важнейших технологических операций, первой из которых было выравнивание дорожного полотна. Решение этой задачи вызывало массу трудностей, поскольку большинство средневожских городов располагались на высоких речных берегах и в холмистой местности. В Самаре и Саратове эта задача осложнялась тем, что из-за частых ветров, наносивших на улицы песчаные бугры, изменялся их уклон [12, с. 232; 26, с. 450]. Такие сложные в технологическом плане и трудозатратные работы требовали значительного финансирования и контроля со стороны специалистов.

Средств из городских бюджетов на проведение полномасштабных работ, как правило, выделялось недостаточно. Архитекторов, на которых часто возлагалось техническое сопровождение дорожных работ, в провинциальных городах катастрофически не хватало. Кроме того, они далеко не всегда могли справиться с поставленными задачами. Инженеры-строители, выпускники специализированных училищ (Училище гражданских инженеров основано в 1832 г., Строительное училище – в 1842 г.) [4, с. 217; 28, с. 118-119] появились в провинции не ранее середины 30-40-х гг. XIX в., поэтому необходимые работы по выравниванию городских улиц и площадей долгое время откладывались. Так, из года в год, судя по документам, в 1820-е гг. переносилось выравнивание Верхней площади в Саратове [6, д. 1223, л. 14-15]. К подобным работам в Саратове приступили лишь в августе 1843 г. [8, д. 2344, л. 1-61], а крутые вожские спуски в Самаре стали обустриваться только в середине 1850-х гг. [12, с. 232].

Для проведения дорожных работ в городах использовались все имеющиеся силы и средства. В Саратове в 1819 г. для уплотнения дорог использовались два больших деревянных катка, обитых железом [8, д. 1119, л. 1]. В 1822-1823 гг. город нанял малороссов на волах, которые пропахивали главные улицы с обеих сторон, отступая от домов на 2 аршина. Домовладельцы должны были скидывать вспаханную землю на середину улицы, чтобы та оказалась на некотором возвышении. Власти предписывали придавать дорожному полотну выгнутый профиль, используя камень, песок, щебень и даже мусор, по краям устраивать канавы. Подобная технология ремонта дорог оправдывала себя до того момента, пока не начинали лить дожди. Весной и осенью даже на песчаных улицах Саратова экипажи не могли проехать, а пешеходы, оставляя в грязи сапоги, приходили домой босые [21, с. 163].

Улицы средневожских губернских городов начали моститься в конце 1830-х – начале 1840-х гг. Однако первые попытки в этом направлении предпринимались еще в начале XIX века. В 1805 г. Саратовский губернатор отправил в Думу запрос с требованием объяснить, почему городские власти не потрудились замостить те места на Московской улице, которые зависят от Думы, тогда как мостовая Московской улицы приходит уже к окончанию [8, д. 309, л. 1; 25].

В конце 1830-х годов не только окраины, но и центр Пензы не везде был замощен, а мостовые на Московской, Троицкой, Казанской улицах требовали починки, так как здесь для мощения применялся легко раскалывавшийся известняк. Сама конфигурация улиц требовала поправки и устройства по их бокам водосточков. Для замощения улиц пензенский губернатор предложил использовать материал из села Александровки, которое располагалось в 15 верстах от города. На мостовую предлагалось положить камни, разбросанные по берегу и по дну реки, имевшие округлый вид [6, д. 2007, л. 50-54, 93, 124, 124 об.]. Всего нужно было замостить 17 из 26 улиц. К 1843 г. было замощено лишь 8% всех улиц Пензы (подсчитано по: [Там же, д. 2225, л. 65]). В Саратове каменоломня на Лысой горе открылась в 1843 году. Однако в течение второй трети XIX в. здесь были замощены только улицы, отходившие от Волги, что составляло 20% всей городской территории (подсчитано по: [10, с. 142-143]).

В Самаре к мощению улиц власти приступили только в середине 1850-х годов. Первым опытом в новом для самарцев деле стала мостовая, выложенная в 1856-1857 гг. напротив дома губернатора, на протяжении 50 сажень одна половина улицы в 4 саж. шириной была вымощена, а другая такой же ширины шоссирована (1856-1857 гг.) [12, с. 234; 31, д. 11, л. 8].

Согласно закону, улицы в городах, не отделанные в шоссе, должны были содержаться самими обывателями [16, с. 1016], а мощение улиц около частных домов возлагалось на их владельцев. Второй путь финансирования дорожных работ – введение денежного сбора с обывателей. Для сбора средств с домовладельцев в городах создавались специальные комитеты [6, д. 1223, л. 93]. В Самаре в 1860-е годы финансирование работ по укладке мостовой осуществлялось как за счет города, так и за счет личных средств домовладельцев [12, с. 234; 31, д. 15, л. 98 – 98 об., 101]. В Симбирске в 1835 г. был введен специальный сбор с судов, спускавшихся по Волге (20 булыжных камней с судна, без ограничения веса и меры) [17, с. 143]. Однако этот способ оказался малоэффективным и сбор был отменен в октябре 1850 года [18, с. 85].

Пешеходная зона в городах находилась зачастую в более удручающем состоянии, чем проезжая. Первые тротуары появились в центральной части губернских городов Среднего Поволжья только в 1840-е годы. Губернские архитекторы предписывали устраивать тротуары, деревянные досчатые, из кирпича, с настилкою оным ребром (в ёлку); из правильно тесанной плиты, из неправильной плиты, но с ровною поверхностью [30, д. 699, л. 1 – 1 об.]. Однако чаще всего пешеходные зоны, выстилалась неровным мелким камнем или же деревянными мостками, располагавшимися над траншеями. Весной от талой воды деревянные доски разбухали и поднимались, и горожане рисковали угодить в вонючую канаву с мусором и дохлыми кошками [21, с. 162].

В неудовлетворительном состоянии тротуаров были виноваты не только городские власти, но и сами жители, не предпринимавшие длительное время никаких усилий к исправлению ситуации. Самарский губернатор К. К. Грот, составивший в 1859 г. проект их обустройства в уездных городах, предполагал отремонтировать пешеходную зону силами горожан. Было бы весьма полезно, – писал К. К. Грот, – прорывать вдоль улиц канавы аршина в 1 глубину и ширины, отступая от домов на 2 или 3 аршина, смотря по ширине улиц; а дабы канавы эти не засыпались землею и песком, то необходимо обложить откосы оных дерном, плитняком или камнем, соображаясь с местными средствами и удобствами. Пространство между домами и канавами, которое должно заменить тротуары, следует сделать несколько наклонным к канавам, так чтобы вода могла беспрепятственно стекать в канавы, и набить это пространство мусором, щебнем, галькою, кирпичом или крупным песком, <...> для избежания топкости в дождливое время. Для свободного стока воды, канавы должны быть прорыты во всю длину улиц, а перед воротами каждого дома для проезда необходимо устроить простого устройства мостики [31, д. 14, л. 42]. К. К. Грот особо подчеркивал, что городским властям следует приводить в исполнение это распоряжение, преимущественно путем убеждения и указания на пользу оно, без всяких принудительных мер [Там же].

Еще одной проблемой для горожан были многочисленные овраги и речки, разделявшие пространство города на многочисленные островки, поэтому одной из важнейших задач был ремонт мостов. Несмотря на выделяемые для их починки средства из городской казны, власти требовали от горожан участия в ремонте, что вызывало негативную реакцию со стороны жителей [8, д. 311, л. 4]. Ремонт мостов и дорог на выгонных землях городов должен был осуществляться самими горожанами. Мещане всячески старались переложить эту обязанность на проживавших в городах крестьян [24, д. 746, л. 9 об.], в итоге, дороги так и оставались в непригодном состоянии.

Неудовлетворительное состояние дренажной системы в городах приводило к появлению огромных луж. Кое-где заболоченные места не просыхали круглый год [10, с. 141; 12, с. 231]. Даже в 1840-1850-е годы колоссальной проблемой в городах являлась очистка улиц и площадей от грязи, навоза и мусора. Это отражалось не только на внешнем облике городских центров, но и сказывалось на развитии торговли. Из-за неудовлетворительного состояния Троицкой площади в Самаре, торговцы вынуждены были ютиться на закраинах [12, с. 231].

Особенно опасны для городских улиц и площадей были зимние и весенние оттепели; подтаявшая каша из снега и навоза замерзала, создавая ухабы. В феврале 1843 г. из-за этого в Саратове три площади оказались в совершенно жалком состоянии. Попытка привлечь к этим работам лавочников, владевших заведениями на прилегавшей территории, не принесла результата. Поэтому власти вынуждены были выделить для уборки навоза людей из рабочего дома [8, д. 2344, л. 1-61], что было весьма распространенной практикой во всех дореформенных городах империи.

Устройство тротуаров, очистка улиц и площадей, а часто и их выравнивание перекладывались на владельцев домов и лавок, которые чаще всего игнорировали предписания властей. Отсутствие налаженного механизма контроля за соблюдением возложенных на жителей обязанностей лишь усугубляло существующее положение.

Кроме хозяйственного способа, столь распространенного, но мало эффективного, ремонтные работы могли отдаваться с торгов. Торги объявлялись с января по апрель, иногда по несколько раз, в связи с неявкой претендентов. Подрядный способ наталкивался на архаичную феодальную систему администрирования. Нередко подрядчики оказывались в сговоре с управленческими структурами, получая на ремонт значительные суммы, выполняли работы некачественно. С другой стороны, городские думы иногда задерживали выдачу подрядчикам денег, что сказывалось на сроках выполнения ремонтных работ [7, д. 340, л. 43-115].

С конца 1840-х годов, особенно в тех волжских городах, где процветала крупная хлебная торговля, благоустройство уличного и площадного пространства стало весьма актуальной темой не только для городских властей, но и для самих жителей, особенно, когда неудовлетворительное состояние дорог сказывалось на их торговых интересах [12, с. 231; 19, д. 519, л. 3 об.].

Внешний облик городов напрямую зависел от эффективной работы органов местного самоуправления. Примером могут служить города, находившиеся на севере-востоке молодой Самарской губернии, переданные в ее подчинение из Оренбургской. Еще в ходе административной реформы Екатерины II в Бузулуке, Бугуруслане, Бугульме не было создано ни ратуш, ни магистратов, а существовали только словесные суды, которые подчинялись Уфимской и Оренбургской думам. Нельзя не согласиться с мнением профессора Ю. Н. Смирнова

в том, что, думы, отстоящие на 100-300 верст от подведомственных городов, не знали ни нужд, ни возможностей последних, а потому распоряжались “их хозяйством, так сказать заочно и наобум” [27, с. 25-26].

Режим, ручного управления, закрепленный законодательно, приводил к тому, что решение, дорожного вопроса в провинциальных городах, зависело от личной инициативы губернатора, в обязанности которого входило, общественное благоустройство и благочиние. Как верно заметила казанский исследователь А. Н. Бикташева, внешний вид уездных городов и провинциальной столицы, состояние дорог и построек, освещенность улиц наглядно свидетельствовали об административных способностях и служебном рдении начальника губерний [1]. Не стоит также преуменьшать роль городских голов и желание, градского общества заниматься рутинной работой по обустройству города.

В предреформенное десятилетие, особенно в губернских центрах региона, городские головы все чаще не только проявляли себя как рачительные хозяева, но даже действовали порой в противовес собственным торговым интересам [32, с. 281]. Примером может служить деятельность самарского городского головы В. Е. Буреева (1858-1861 и 1864-1866 гг.) и саратовского головы Л. С. Масленникова (1852-1858 и 1861-1864 гг.). Еще один городской голова Самары, Умнов (1850-е годы), для скорейшего окончания ремонта волжских спусков вносил собственные средства, которые впоследствии ему были возвращена из бюджета города [29, д. 116, л. 5 – 5 об.].

Почти все доходы городов шли на содержание присутственных мест, полиции, пожарной команды, училищ и общественных зданий. Даже в самых богатых городах региона (Пенза, Саратов, Вольск), выделявших из городской казны немалые средства на благоустройство (до 30%), их катастрофически не хватало для решения всех текущих проблем [2, с. 31]. Не только в малых уездных городах, но даже в крупных торговых центрах региона, таких как Саратов, возникали проблемы с наполнением казны и финансированием дорожных работ.

В 1843 г. для Саратова был разработан план, предусматривающий проведение мероприятий по изменению облика города. Для его реализации потребовалось бы 590 тыс. руб. серебром – огромная сумма даже для Саратова. 45% всей суммы предполагалось потратить на благоустройство города (ремонт мостов, взвозов, улиц, мощение улиц, строительство водопроводов, ликвидация отмелей на Волге), остальные деньги должны были пойти на строительство различных зданий (подсчитано по: [23, д. 78, л. 25 – 25 об.]). На практике, проценты с капитала, находившегося в государственных кредитных установлениях (с 1838 г.), отправлялись исключительно на строительство казарм [19, д. 519, л. 5], возведение которых должно было облегчить несение постоянной повинности.

Казармы были построены, однако, это не только не решило обозначенной проблемы, но и серьезно отразилось на финансовой самостоятельности города. Начиная с 1846 г. город занимал в Приказе общественного призрения разные суммы для того, чтобы покрыть необходимые расходы. По смете на 1853 г. предполагаемые расходы города превышали его доходы на 35 503 руб. 75 к. При этом только на текущий ремонт и мощение городских улиц, без учета остальных расходов, требовалось потратить 34420 руб., а всего на дорожные работы согласно, Записке о нуждах города Саратова необходимо было выделить 90 тыс. рублей. Все это вынудило городского голову Л. С. Масленникова обратиться к видному столичному сановнику, бывшему Саратовскому губернатору Ф. Л. Переверзеву с просьбой о содействии в получении этой суммы за счет процентов с, запасного капитала [Там же, л. 5 – 6 об., 14].

Несмотря на объективные затруднения в финансировании дорожных работ, вызванные скудностью городских бюджетов, недостаточной эксплуатацией имеющихся в распоряжении городов оброчных статей, ограниченной возможностью городских властей в использовании, запасных капиталов, нельзя не отметить положительной динамики в решении этого вопроса. В первой четверти XIX в. вопрос о благоустройстве дорог поднимался в городских думах от случая к случаю, а горожане демонстрировали индифферентное отношение к этой проблеме. К середине XIX в. благоустройство дорог стало восприниматься не только губернскими, но и городскими властями (а также частью горожан) в качестве одной из важнейших задач организации городской инфраструктуры. Огромную роль в благоустройстве Симбирска, Пензы, Нижнего Новгорода сыграли рекомендации Николая I, которые он высказал во время своего посещения этих городов в 1836 году [5, с. 75; 11].

В губернских городах начали создаваться комитеты по благоустройству, губернские строительные и дорожные комиссии, в функции которых входило не только наблюдение за возводимыми зданиями, но и дорожное строительство. Однако их деятельность, как мы отмечали выше, тормозилась из-за нехватки квалифицированных технических специалистов [20, с. 188; 22, д. 39, л. 12 об.], архитекторов и инженеров, способных выполнять сложные работы по выравниванию местности, дренажу, мощению улиц и площадей. Даже в тех городах, где штаты комиссий были укомплектованы, нагрузка на, техникум и архитекторов была колоссальной [30, д. 166, л. 5-6], что крайне негативно сказывалось на решении, дорожного вопроса.

Список литературы

1. **Бикташева А. Н.** Деятельность казанских губернаторов по благоустройству города Казани (первая половина XIX века) [Электронный ресурс] // Филология и культура. 2011. № 23. URL: <http://philology-and-culture.kpfu.ru/?q=system/files/%D0%A1%2093-96.pdf> (дата обращения: 09.10.2014).
2. **Бирюкова А. Б.** Проблемы благоустройства и пожарной безопасности в поволжских городах первой половины XIX века (по материалам Саратовской, Симбирской и Пензенской губерний) // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2010. Т. 12. № 6. С. 30-34.
3. **Бирюкова А. Б.** Социокультурное пространство поволжских городов первой половины XIX века. Самара: РИО СамГТУ, 2009. 324 с.
4. **Высочайше утвержденное Положение об Училище гражданских инженеров:** Именной Указ Сенату от 17 апреля 1832 г. № 5309 // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). СПб.: Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1833. Собрание II. Т. VII.

5. Горланов Г. Е. Очерки истории культуры Пензенского края: учеб. пособ. Пенза, 1994. 242 с.
6. Государственный архив Пензенской области (ГАПО). Ф. 5. Оп. 1.
7. ГАПО. Ф. 108. Оп. 1.
8. Государственный архив Саратовской области. Ф. 3. Оп. 1.
9. Губернский город Владимир в последней трети XVIII – первой половине XIX в.: очерки повседневной провинциальной жизни [Электронный ресурс] / И. И. Шулулс, Н. В. Киприянова, Н. В. Мягтина, В. А. Черничкина; Владим. гос. ун-т. Владимир: Изд-во Владим. гос. ун-та, 2008. URL: http://window.edu.ru/resource/355/77355/files/Uchebnoe_posobie-GUBERNSKIИ-GOROD.pdf (дата обращения: 09.10.2014).
10. Духовников Ф. К истории топографии Саратова // Саратовский край. Саратов: Саратовское общество вспомоществования нуждающимся литераторам, 1893. Вып. 1. С. 116-154.
11. Жиркевич И. С. Записки // Русская старина. 1890. Июль.
12. Классика Самарского краеведения: антология / под ред. П. С. Кабытова, Э. Л. Дубмана. Самара: Самарский университет, 2002. 278 с.
13. Классика Самарского краеведения: антология. Самара: Самарский университет, 2007. Вып. 3. Головкин К. П. Самара в конце XVIII – начале XX вв. (краеведческая картотека) / сост. Г. В. Галыгина, Э. Л. Дубман, П. С. Кабытов. 432 с.
14. Миненко Н. А., Апкаримова Е. Ю., Голикова С. В. Повседневная жизнь уральского города в XVIII – начале XX века. М.: Наука, 2006. 384 с.
15. Национальный архив Русского географического общества. Р. 34. Оп. 1.
16. О камне, выламываемом из мостовых по городам и селениям, при устройстве через оные шоссе: Высочайше утвержденное Положение Комитета министров от 14 декабря 1837 г. №10807 // ПСЗРИ. СПб.: Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1838. Собрание II. Т. XII. Ч. 2.
17. О сборе камня с судов для мощения улиц в Симбирске: Именной Указ, объявленный министру внутренних дел, от 15 февраля 1835 г. № 7866 // ПСЗРИ. СПб.: Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1836. Собрание II. Т. X. Ч. 1.
18. Об отмене сбора камня с приходящих к симбирской пристани судов: Высочайше утвержденное Положение Комитета министров от 24 октября 1850 г. № 24567 // ПСЗРИ. СПб.: Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1851. Собрание II. Т. XXV. Ч. 2.
19. Отдел рукописей Российской национальной библиотеки. Ф. 569.
20. Пирожкова И. Г. История строительного законодательства Российской империи: научная монография. М.: Канон+; РООИ «Реабилитация», 2008. 288 с.
21. Попов К. И. Записки о Саратове К. И. Попова // Саратовский край. Саратов: Саратовское общество вспомоществования нуждающимся литераторам, 1893. Вып. 1. С. 155-236.
22. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1281. Оп. 3.
23. РГИА. Ф. 1287. Оп. 39.
24. РГИА. Ф. 1555. Оп. 1.
25. Саратовские губернские ведомости. 1844. № 45.
26. Скопин Н. Г. Записи дневные о делах и вещах достопамятных протоиерея Николая Герасимовича Скопина // Саратовский исторический сборник. Саратов, 1891. Т. 1. С. 75-592.
27. Смирнов Ю. Н. Предложение К. К. Грота о совершенствовании управления в Самарской губернии: взаимодействие с выборными органами и местным самоуправлением // Гротовские чтения: мат-лы III Межрегиональной науч.-практ. конф. Самара: Офорт, 2013. С. 10-29.
28. Соколовский Е. Пятидесятилетие Института и Корпуса путей сообщения: исторический очерк. СПб.: Тип. Торгового дома С. Струговщикова, Г. Похитонова, Н. Водова и К^о, 1859. 149 с.
29. Центральный государственный архив Самарской области (ЦГАСО). Ф. 1. Оп.6.
30. ЦГАСО. Ф. 1. Оп. 12.
31. ЦГАСО. Ф. 170. Оп. 6.
32. Черкасова М. В., Фролова К. В. Деятельность городского головы В. Е. Буреева (по документам ЦГАСО) // Городская культура и город в культуре: мат-лы Всерос. науч.-практ. конф.: в 3-х ч. Самара, 2012. Ч. 1. С. 275-283.
33. Шахеров В. П. Социокультурные процессы в городской среде Байкальской Сибири XVIII – первой половины XIX в.: монография. Иркутск: Изд-во ИГУ, 2013. 256 с.

FORMATION AND IMPROVEMENT OF STREET AND SQUARE SPACE OF THE MIDDLE VOLGA TOWNS AT THE END OF THE XVIII – IN THE MIDDLE OF THE XIX CENTURY

Biryukova Anna Borisovna, Ph. D. in History, Associate Professor
Samara State Technical University
annabir@mail.ru

The article examines the state of the street and square space of the pre-reform towns of the Middle Volga basin, analyzes the means for the organization and improvement of the municipal roads, pavements and squares. The publication is aimed to reveal the reasons for the unsatisfactory condition of the road network in the pre-reform provincial towns. Relying on the research findings the author concludes: in the second third of the XIX century positive dynamics in the solution of the problems of municipal improvements is observed basically in the principal cities of the province and the big trade cities of the region. By the middle of the XIX century not only the authorities but the townsmen themselves had realized the need for creating road infrastructure as a factor for trade development and raising life quality in the province.

Key words and phrases: the Middle Volga towns; municipal improvements; pre-reform epoch; paving and leveling of streets; pavements; municipal squares and roads.