

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ПЕТРОГРАД – ОРЁЛ (1914–1918 гг.): КОНФЛИКТ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ И ОБЩЕСТВЕННЫМИ ИНТЕРЕСАМИ (НА МАТЕРИАЛАХ НОВГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВА ЛЮБИТЕЛЕЙ ДРЕВНОСТИ)

Е. В. Заровнятных 

Санкт-Петербургский институт истории Российской академии наук
Адрес: 197110, Россия, Санкт-Петербург, ул. Петрозаводская, д. 7

Поступила
в редакцию
21.05.2025

Поступила
после
рецензирования
21.07.2025

Принята
к публикации
23.08.2025

Аннотация. Постановка цели исследования мотивирована необходимостью объективного анализа тезисов, выдвинутых Новгородским обществом любителей древности (НОЛД) за и против строительства железной дороги в условиях военного времени.

Целью статьи является исследование конфликта между государственными и общественными интересами применительно к проблеме строительства железнодорожной линии Петроград – Орёл. Инициатором конфликта выступила местная общественная организация НОЛД. Поставленная автором цель относится к области истории общественных отношений и имеет актуальность благодаря возможности экстраполяции исторического опыта на современность.

В работе проанализирован исторический ход событий от начала строительства весной 1914 г. до свертывания работ после подписания Брестского мира. Изучены взаимоотношения НОЛД с властями и научным сообществом. Особое внимание уделено проблеме раскола НОЛД на две противоборствующие партии. Определены актуальные новаторские идеи, высказанные НОЛД по вопросам градостроительства и теории охраны памятников. В заключении сделан вывод о месте и роли общества и предложенных им концепций в означенной исторической ситуации.

Новизна исследования состоит в выявлении двух партий внутри НОЛД, стоящих друг к другу в оппозиции. Проанализированы взгляды той и другой партии, сформулированы предложенные ими градостроительные стратегии.

Автором сделан вывод о том, что именно партией НОЛД, стоящей на стороне государства за продолжение строительства железнодорожного пути в заданном направлении, были высказаны предложения, адекватные нуждам военного времени, требованиям экономического развития региона и задачам охраны памятников культурного наследия.

Ключевые слова: НОЛД, Первая мировая война, железнодорожное строительство, градостроительство, охрана памятников, общественное мнение



Финансирование: данное исследование выполнено без внешнего финансирования.

Для цит.: Заровнятных Е. В. Строительство железнодорожной линии Петроград – Орёл (1914 – 1918 гг.): конфликт между государственными и общественными интересами (на материалах Новгородского общества любителей древности) // Вестник государственного и муниципального управления. – 2025. – Том 14. – № 3. – С. 104–116. – EDN PENUKS.

© Заровнятных Е. В., 2025

CONSTRUCTION OF THE PETROGRAD-OREL RAILWAY LINE (1914-1918): A CONFLICT BETWEEN STATE AND PUBLIC INTERESTS (BASED ON THE MATERIALS FROM THE NOVGOROD SOCIETY OF ANTIQUITIES AMATEURS)

E. V. Zarovnyatnykh 

Saint Petersburg Institute of History Russian Academy of Sciences
Address: 7, Petrozavodskaya St., 197110, St. Petersburg, Russian Federation

Received
21.05.2025

Revised
21.07.2025

Accepted
23.08.2025

Abstract. The statement of the indicated research goal is motivated by the need for an objective analysis of the theses put forward by Novgorod Society of Antiquities Amateurs (NSAA) «for» and «against» the construction of a railway in wartime conditions.

The purpose of the article is to study the conflict between state and public interests in relation to the construction of the Petrograd–Orel railway line. The initiator of the conflict was the Novgorod Society of Antiquities Amateurs (NSAA), a local historical and archaeological public organization. The goal set by the author relates to the field of the history of public relations and is relevant due to the possibility of extrapolating historical experience to the present.

The paper analyzes the historical course of events from the start of construction in the spring of 1914 to the curtailment of work after the signing of the Treaty of Brest-Litovsk. The relationship of the NSAA with the authorities and the scientific community has been studied. Special attention is paid to the problem of the split of the NSAA into two opposing parties. The current innovative ideas expressed by NSAA on urban planning and the theory of monument protection are identified. The conclusion is made about the place and role of Society and its proposed concepts in the historical situation.

The novelty of the study is to identify two parties within the NSAA, standing in opposition to each other. The views of both parties are analyzed, and the urban planning strategies proposed by them are formulated.

The author made a conclusion that it was the NSAA party, which stands on the side of the state for the continuation of the construction of the railway line in a given direction, that made proposals adequate to the needs of wartime, the requirements of the economic development of the region and the tasks of the cultural heritage monuments protection.

Keywords: Novgorod Society of Antiquities Amateurs, World War I, railway construction, urban planning, monument protection, public opinion



Funding: This study was performed without external funding.

For citations: Zarovnyatnykh E. V. (2025) Construction of the Petrograd-Orel Railway Line (1914-1918): a Conflict Between State and Public Interests (Based on the Materials from the Novgorod Society of Antiquities Amateurs). *Journal of Public and Municipal Administration*. Vol. 14, no. 3. p. 104–116. EDN PENUKS.

© Zarovnyatnykh E. V., 2025

ВВЕДЕНИЕ

Столица и крупнейший промышленный центр Российской империи – Санкт-Петербург (с 1914 г. – Петроград) – по своему географическому положению находился в значительном отдалении от центральных и южных регионов империи. Учитывая развитие технологий и транспорта той эпохи, сообщение между столицей и другими центрами осуществлялось весьма невысокими темпами. Специфика состояла в том, что Петербург соединялся с Москвой единственным путем – Николаевской железной дорогой, которая была значительно перегружена и не удовлетворяла объемам перевозок. А сообщение с южными зерновыми регионами осуществлялось транзитом через Москву. Особенно заметно данная проблема проявилась в период Первой мировой войны и Великой российской революции. Возникла острая необходимость в налаживании дополнительного транспортного пути, соединяющего Петроград с югом России. Исторический опыт показал, что отсутствие таковой линии к 1917 году стало главным фактором нехватки хлеба в столице. А голод вызвал народные волнения, революционную смуту, падение военно-патриотического духа и в итоге привел к государственной катастрофе.

Что касается Новгорода, то первая железнодорожная станция в городе возникла в начале 1870-х гг. Построенная линия была узкоколейкой и соединяла Чудово с Новгородом, а с 1878 года – Новгород со Старой Руссой (Тривус, 1897). В Новгородском губернском правлении неоднократно поднимались вопросы о развитии инфраструктуры Новгорода и соединении его сетью дорог с Санкт-Петербургом, Москвой, а также с центрально-черноземными (зерновыми) регионами. До начала строительства линии Петроград – Орёл в 1914 г. на протяжении почти 50 лет повторялись многочисленные ходатайства города об устройстве станции и налаживании железнодорожного сообщения¹.

В Орловской губернии ситуация с развитием сети железных дорог во второй половине XIX в. складывалась более благоприятно. В 1864–1868 гг. была построена ветка Москва – Орёл – Курск (Шашкова, 2021, С. 217), благодаря чему Орёл получил сообщение с Москвой и Курском – другим важным центром южного Черноземья. Однако актуальность дальнейшего развития железнодорожной сети была велика. А. А. Романова отмечает, что в конце XIX в. «роль города (как центра торговли хлебом) значительно снизилась из-за позднего подведения железнодорожных путей (сравнительно с другими центрами зерновых регионов. – *Е. З.*)» (Романова, 2014, С. 62). По мнению М. И. Лавицкой, отличительной чертой Орловской губернии в тот период являлось «промежуточное положение между южной Россией и развитыми промышленными губерниями страны» (Лавицкая, 2009, С. 30). Регион нуждался в развитии сообщения с промышленными центрами и другими хлеботорговыми губерниями. Особенно рельефно это проявилось в период Первой мировой войны. Н. А. Жиров свидетельствует, что к середине 1916 года в Орловской губернии не хватало хлеба, цены на зерно завышались, ощущался дефицит промышленных товаров (Жиров, 2015, С. 42). В годы войны Орёл стал важнейшим транспортным узлом: отсюда производилось снабжение фронта, а принимались раненые и беженцы. При этом, как указывает О. Ю. Казакова, «главной проблемой тыла стала логистика: транспортный коллапс на железной дороге и «вагонный голод», то есть острая нехватка подвижного состава» (Казакова, 2014, С. 56).

Таким образом, развитие сети железных дорог европейской части России, в частности соединение Орла и Новгорода с Петроградом и другими центрами, являлось важнейшей национальной задачей исследуемого периода.

¹ Отдел письменных источников Новгородского государственного объединенного музея-заповедника (ОПИ НГОМЗ). Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 149. КП 25975/1602. Отношение № 3016 Новгородской городской управы в Новгородское общество любителей древности по вопросу строительства новой железной дороги через Новгород. 28.05.1916 г. Л. 4.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

В 1916 году, в период Первой мировой войны, в Новгороде Великом развернулась борьба вокруг проекта проведения железнодорожной линии Петроград – Орёл на некотором расстоянии от Юрьева монастыря и церкви Спаса на Нередице. С протестом против строительства выступило Новгородское общество любителей древности (НОЛД). Согласно § 1 Устава НОЛД целью общества являлось исследование памятников новгородской старины, надзор «за их сохранностью и содействие правительственным и общественным учреждениям в охранении их»¹. Состав НОЛД был довольно неоднородным: действительными членами общества являлись как простые краеведы-любители (М. И. Полянский, М. И. Шемякин, П. М. Силин и др.), так и представители местных органов власти (председатель губернской земской управы М. А. Прокофьев, городской голова И. С. Романцев, секретарь статистического комитета В. А. Подобедов и др.). На почве строительства железной дороги столкнулись интересы политические, экономические и военные, с одной стороны, с интересами местных теоретиков и идеологов проектов «заповедных зон» и охраны культурного наследия, с другой стороны. Присутствие представителей той и другой партии в составе НОЛД и определило идеологический раскол общества.

МАТЕРИАЛ И МЕТОДЫ

Взаимоотношения государства и общественных организаций в области охраны памятников уже обращали на себя внимание исследователей. Т. Н. Миронова справедливо указывает, что в начале XX века «государство и общество, государство и церковь стремились к достижению одних целей: сохранению национального достояния России, тем не менее, методы и формы их деятельности были различны, и достичь согласия по ключевым вопросам не всегда удавалось» (Миронова, 2013, С. 96). Обзору научных обществ, их целей, задач, отношений с властями посвящена работа под редакцией И. И. Комаровой (Комарова, 2000), а также отдельные главы труда под редакцией А. С. Тумановой (Туманова, 2011).

Деятельность НОЛД по охране памятников культурного наследия Новгорода отразилась в тезисах доклада Н. Н. Жервэ (Жервэ, 1989). Автор указывает, что с началом работ по возведению моста через Волхов и прокладке железнодорожной линии в южной части города «общество развернуло решительную борьбу за перенос этой линии на север от города» (Жервэ, 1989, С. 114). Однако о расколе общества на две противоборствующие партии не говорится. А. А. Михайлова касается эпизода со строительством железной дороги, утверждая, что тогда НОЛД бросило все силы на «спасение уникальных памятников древности» и противостояние «искажению исторического ландшафта города» (Михайлова, 2020, С. 199). А. Н. и Э. А. Авдеевы называют линию Петроград – Новгород – Орёл одним «из крупнейших неосуществленных проектов начала XX века» (Авдеев, Авдеев, 2018, С. 124), причем называют одной из версий остановки строительства мероприятия по охране памятников (без ссылок на НОЛД). Г. К. Маркина в 2000 г. с предисловием и комментариями опубликовала один из документов, относящихся к означенной истории, под авторским заглавием «Историческая Записка о проведении М.В.Р. жел. дор. пути мимо Спаса Нередицы» (Маркина, 2000). Автором «Записки» является председатель НОЛД 1914–1916 гг. И. В. Аничков – член Новгородского окружного суда, благородного собрания, статистического комитета, гласный Новгородского губернского и Боровичского уездных земских собраний². Исследователь считает, что властями «с самого начала было совершено правонарушение», заключающееся в несообщении проекта Императорской археологической комиссии (ИАК) (Маркина, 2000, С.

¹ Устав Новгородского Общества любителей древности. – Новгород: Новгородская Губернская Типография, 1908. – С. 1.

² Памятная книжка Новгородской губернии на 1915 год / Новгородский Губернский статистический комитет. – Новгород: Губернская Типография, 1915. – 57 с.

331). В. Я. Конецкий представил исследование археологических памятников Нередичьего холма, где указал, что данный объект не привлекал внимания исследователей до начала строительства железнодорожного пути. Во время земляных работ был разрушен древнерусский могильник, который, «судя по всему, является некрополем одного из пригородных сел...» (Конечский, 2000, С. 29). Также автор сообщает, что «археологические находки (из могильника. – *Е. З.*) демонстрировались на трех заседаниях НОЛД весной и летом 1917 года» (Конечский, 2000, С. 22). Авторы издания под редакцией профессора Е. Н. Носова утверждают, что «водная система микрорегиона (района истока Волхова и примыкающего к нему Ильменского поозерья. – *Е. З.*) <...> уже частично нарушена при осуществлении масштабного плана – прокладки на рубеже XVIII–XIX вв. канала, соединившего реки Мсту и Волхов...» (Носов, Хвошинская, Медведева, 2012, С. 161). Строительство железнодорожной линии, по мнению авторов, послужило дальнейшему нарушению водной системы. Причем «проект не был предварительно согласован ни с одной научно-экспертной организацией» (Носов, Хвошинская, Медведева, 2012, С. 200). М. В. Медведева посвятила отдельное исследование проблеме археологического надзора за земляными работами при строительстве. Автор сообщает, что «основная часть находок была обнаружена до организации археологического надзора», при этом многие вещи были похищены или распроданы (Медведева, 2013, С. 345). Также автор выражает сожаление о нереализованном требовании протестующей партии НОЛД перенести железнодорожный мост в северную часть города (Медведева, 2013, С. 346).

Таким образом, анализ историографии проблемы позволяет сделать следующие выводы: 1) все авторы справедливо указывают на факт несообщения проекта строительства Археологической комиссии и другим научным обществам; 2) отсутствие на первом этапе археологического наблюдения за земляными работами повлекло разрушение древнего могильника и утрату археологических памятников, что является недопустимым просчетом; 3) все авторы изначально стоят на позиции против строительства железной дороги, описывают и интерпретируют факты исходя из данного предварительного суждения; 4) в историографии нет критического подхода к анализу аргументов против строительства пути; 5) аргументы в пользу продолжения прокладки линии в заданном направлении игнорируются; 6) ход событий дается фрагментарно. Внимание истории строительства уделяет Г. К. Маркина, однако автор основывается преимущественно на «Записке» И. В. Аничкова. В ней, по мнению исследователя, заключается «самое подробное и объективное изложение вопроса...» (Маркина, 2000, С. 333). На наш взгляд, «Записка» И. В. Аничкова является не научно-историческим исследованием, а воспоминаниями очевидца, т. е. историческим источником, требующим критического подхода.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

1. ХОД СОБЫТИЙ

14 марта 1914 года состоялось постановление Новгородской городской думы (НГД) об устройстве вокзала на Софийской стороне г. Новгорода¹. Начавшаяся Первая мировая война стала мощным толчком для ускорения дела строительства дороги – важнейшей транспортной артерии северо-запада страны. Высочайшим указом, опубликованным в «Собрании Узаконений и Распоряжений Правительства» от 15 августа 1914 г. за № 229 было дано распоряжение об отчуждении земель и имущества, необходимых для проведения железнодорожной линии Петроград – Новгород (ГАНО. Ф. 683. Оп. 1. Ед. хр. 1. Л. 2). Исполнителем строительных работ назначалось Общество Московско-Виндаво-Рыбинской (МВР) железной дороги.

17 апреля 1916 г. на заседании общества впервые был поднят вопрос о том, что с проведением линии Петроград – Орёл предполагается возведение железнодорожного моста через р. Волхов в южной части города, близ Юрьева монастыря. При этом было

¹ Новое Время. 18 (31) августа 1916 г. № 14530. – С. 5.

высказано мнение, что «в таком случае исторический вид на Рюриково Городище и Юрьев монастырь и на водный простор к Ильмень-озеру будет закрыт» (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. КП 25975/177. Л. 4). Председатель НОЛД И. В. Аничков предложил принять меры к тому, чтобы направление линии было изменено и мост возведен в северной части города, у Антониева монастыря. На плане возможного переноса моста (Носов, Хвощинская, Медведева, 2012, С. 201) линия проходит в непосредственной близости к монастырю. Председателя поддержали, и собрание постановило подготовить соответствующие ходатайства к ИАК, Императорскому Московскому археологическому обществу (ИМАО) и НГД (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. КП 25975/177. Л. 4 об.), что и было сделано 6 мая 1916 года (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. КП 25975/177. Л. 12 об.).

Затем, 8 мая, к протесту единогласно присоединилось Общество новгородцев в Петрограде. Председатель его Л. Н. Целепи (член НОЛД) заручился поддержкой со стороны Императорского общества ревнителей истории, которое 26 мая сообщило в НОЛД, что находит крайне желательным проведение линии «не у подножья Новгородского кремля, а у Антониева монастыря» (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 149. КП 25975/1601. Л. 4). В это же время городская управа заявила НОЛД, что избранное направление дороги и место ее перехода через р. Волхов «является теперь окончательно решенным и не подлежащим изменению», а ходатайство Общества любителей древности признано неуместным и запоздалым (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 149. КП 25975/1601. Л. 4). Тогда протестующая партия НОЛД довела до сведения ИМАО, что южное направление пути представляет опасность для таких памятников, как церковь Спаса на Нередице и Рюриково городище, так как грунт, необходимый для строительства, предполагается брать непосредственно из Нередицкого холма, а сотрясение почвы от проходящих поездов якобы приведет к осыпанию штукатурки внутри храма и гибели ценных фресок XII века.

Председатель ИМАО гр. П. С. Уварова, обеспокоенная сообщением НОЛД, с сокрушением писала в одном из документов: «Неужели новгородцы смогут и теперь спокойно отнестись к подобному варварству?» (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 149. КП 25975/1601. Л. 13 об.). В письме императору Николаю II графиня также выражала свою позицию в эмоциональной форме: «Прикажите положить конец варварству и своеволию железнодорожных строителей и инженеров, – писала П. С. Уварова, – спасите Великий Новгород на память потомству...» (Носов, Хвощинская, Медведева, 2012, С. 206). Присоединившись к протестующей партии, П. С. Уварова вошла с ходатайствами в министерство путей сообщения и к новгородскому губернатору о принятии мер по охране памятников. Тогда решением властей для осмотра работ у ц. Спаса на Нередице был командирован инженер Р. Р. Эргле (член НОЛД), а 23 июля по поручению министра путей сообщения прибыл в Новгород товарищ министра И. П. Борисов, которым было осмотрено место расположения церкви (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. КП 25975/180. Л. 14). В комиссию вошли также новгородский губернатор, городской голова, председатель губернской земской управы (ГЗУ), председатель НОЛД и председатель Новгородского церковно-археологического общества (все члены НОЛД). Результатом работы комиссии стала программа из следующих мероприятий: 1) запрет взятия грунта из Нередицкого холма; 2) возведение каменной стены вдоль ж/д полотна, проходящего мимо Нередицкой церкви; 3) устройство дамбы для предохранения Рюрикова городища от подмывания водой (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. КП 25975/180. Л. 14 об.). Соответствующие инструкции НОЛД направило Обществу МВР железной дороги, которое, в свою очередь, сделало распоряжение главному инженеру о принятии всех мер, просимых НОЛД, и об оказании последнему «полного содействия» (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 149. КП 25975/1617. Л. 27).

Умеренную партию НОЛД, стоящую за продолжение строительства в намеченном (южном) направлении, возглавил председатель ГЗУ М. А. Прокофьев. Партией была составлена петиция министру путей сообщения, где обосновывалось, что перемена

направления пути повредит не только местным, но и общегосударственным интересам. При этом прокладка линии в заданном направлении никакого ущерба нанести не может, а для города является необходимой (ГАНО. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 1–3). В документе говорилось, что перенос линии на север влечет колоссальные денежные затраты и временные потери, недопустимые в военное время. Такого же содержания докладная записка была представлена министру путей сообщения от торгово-промышленников и домовладельцев г. Новгорода за подписью более 150 лиц. На сторону умеренной партии встал и новгородский губернатор М. В. Иславин¹. Вскоре стало известно мнение главного начальника военных сообщений, который поддержал означенные петиции и согласился, что причин к перемене места расположения моста и задержке работ не имеется (ГАНО. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 4 об.).

В это время радикальное мнение протестующей партии выражал В. В. Передольский – новгородский краевед, антрополог, сын первого председателя НОЛД В. С. Передольского. Активно выступая в печати, он сетовал на то, что «чуждые Новгороду люди решили проложить» дорогу так, что она «казематной стеной» отсечет «все святыни Новгорода от его сердца, от кремля». Новгород он называл «родиной дома Романовых»² и «главной святыней России», которую хотят разрушить, исполосовав железнодорожными путями. «И да не коснется Великого Новгорода позорное четвертование ради выгоды кучки лиц, лишенной сознания обязанностей своих перед историей, народом и государством» (ГАНО. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 13 об.), – восклицал В. В. Передольский, известный своей антипатией к властям. Подобными эмоциональными выступлениями он только дезориентировал и вводил в заблуждение столичную публику, накалял ситуацию и разжигал конфликт. Анализ полемических текстов противников строительства позволяет сделать вывод об их эмоциональном, публицистическом, художественном характере, нежели увидеть в них конструктивные предложения и аргументированные доводы. «Конечно, несправедливы были обывательские ожидания немедленной гибели Нередицкого Спаса» (ОПИ НГОМЗ. Ф. Р-8. Оп. 1. Ед. хр. 115. КП 35468-569. Л. 4.), – писал Н. Г. Порфиридов в «Письме из Новгорода» 1920 года, указывая на необоснованные эмоциональные суждения общественности.

Для обсуждения вопроса на высшем уровне на 31 августа было назначено совещание при министерстве путей сообщения, куда был приглашен председатель НОЛД И. В. Аничков. Накануне, 30 августа, на заседании НОЛД в ходе длительных прений было решено, что председатель от лица общества будет ходатайствовать только об обеспечении охранных мер ц. Спаса Нередицы и Рюрикова городища. На переводе железнодорожной линии в северное направление было решено более не настаивать (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. КП 25975/181. Л. 21). С этого момента НОЛД фактически выходит из борьбы. И. В. Аничков, чувствуя невозможность устранения внутреннего раскола в обществе, принял решение занять серединную позицию, ограничив деятельность НОЛД принятыми мероприятиями по охране памятников, относительно которых между обеими сторонами было достигнуто соглашение.

На совещании 31 августа голоса за и против строительства пути в заданном направлении разделились поровну. Узнав об этом, председатель Государственной думы М. В. Родзянко 8 сентября 1916 года убедительно просил начальника штаба Верховного главнокомандующего М. В. Алексева принять все возможные меры, чтобы линия и мост продолжали строиться в намеченном направлении. В ответном письме от 17 сентября М. В. Алексеев уведомил М. В. Родзянко, что по донесении им дела Николаю II «Государь Император изволил повелеть продолжать с возможной скоростью работы согласно проекта» (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. КП 25975/181. Л. 21).

Параллельно общими усилиями археологических обществ дорога была отодвинута от церкви еще на 60 саж., что обеспечило общее расстояние в 120–130 саж. (1/4 вер-

¹ Вечернее Время. 11 (24) сентября 1916 г. № 1598. – С. 2.

² Впоследствии это спорное мнение разделял С. Б. Веселовский.

сты). Для выяснения возможного сотрясения Спасо-Нередицкого храма при движении поездов были привлечены специалисты Пулковской физической обсерватории. В результате посредством установки сейсмометров на стенах церкви было доказано отсутствие регистрируемых колебаний при движении гружённых составов (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. КП 25975/181. Л. 19 об.). Председатель обсерватории «дал заключение о полной безопасности для Нередицкой церкви от проходящих поездов» (ГАНУ. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 8). Несмотря на это возражения против строительства не прекратились.

Противники обвиняли НОЛД в прекращении борьбы, отступлении от устава и предательстве высоких целей охраны памятников. На чрезвычайном заседании общества 26 декабря И. В. Аничков принял решение сложить с себя звание председателя. По меткому выражению С. Ф. Платонова, НОЛД было поставлено «в необходимость служить одновременно высоким интересам русской науки, считаться с потребностями живой местной жизни и прислушиваться к повелительным требованиям военных нужд» (ГАНУ. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 23). В сложившейся затруднительной ситуации преодолеть раскол не получилось, и общество окончательно вышло из полемики вокруг строительства железной дороги. В 1917 году за земляными работами продолжал наблюдение П. П. Покрышкин, который в апреле 1917 года констатировал, что песок для сооружения насыпи берется не ближе 125 саженей, «строго придерживаясь чертежа» (Медведева, 2013, С. 347). Работы сошли на нет после подписания Брестского мира, а от моста у Юрьева монастыря остались лишь опоры (быки), которые сегодня уже сами превратились в объект культурного наследия, ежедневно обозреваемый туристами. Дальнейшую историю строительства сети железных дорог на территории Новгородской губернии (области) в рамках настоящего исследования рассматривать нецелесообразно.

II. СТРАТЕГИЯ «СОХРАНЕНИЕ РАДИ РАЗВИТИЯ»

Исследованный в настоящей статье эпизод, помимо чисто исторического, событийного плана, имеет и иное – теоретическое, концептуальное измерение. В ходе вышеописанной полемики с той и другой стороны было высказано немало разумных и до сего дня актуальных идей, на которые стоит обратить внимание. Речь идет о теории градостроительства и проектах охраны памятников.

Партия НОЛД, боровшаяся за перенос моста в северную часть города, совершенно упустила из виду географические особенности местности и другие важные аспекты. Их оппоненты справедливо учли эти моменты и сделали следующие выводы.

1. Северное направление дороги потребовало бы возведения еще двух мостов через протоки Малый Волховец и Левощня, что увеличило бы финансовые затраты (ГАНУ. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 1). Кроме того, на плане возможного переноса моста к северу от города (Носов, Хвощинская, Медведева, 2012, С. 201) не учтен ручей Тарасовец.

2. Строительство трех мостов и соответствующих дамб ниже города по течению Волхова спровоцировало бы увеличение водности реки, нарушение водной системы и усиление весенних половодий. Это привело бы к затоплению и заболачиванию городской местности и порче строений (в том числе памятников), расположенных по руслу реки (ГАНУ. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 1 об.).

3. Перенос линии на север поставил бы вопросы охраны следующих объектов: Антониева, бывшего Колмовского, Духова монастырей, связанных с ними памятников (ГАНУ. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 7), а также культурного слоя.

4. Решетчатая мостовая ферма, находясь в стороне, не перекрывала бы вида на ансамбль Юрьева монастыря, кроме того, она сама бы несла эстетическую функцию (ГАНУ. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 1 об.). Справедливо утверждалось, что «с городского моста храм и холм не видны» (Носов, Хвощинская, Медведева, 2012, С. 208), поэтому говорить о перекрытии вида на Спасо-Нередицкий храм не приходится.

5. Южное направление дороги обеспечило бы прямую связь столицы с центром и

пригородами Новгорода, что упростило бы доступ столичным ученым к новгородским памятникам и усилило бы к ним интерес (ГАНО. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 2). Кроме того, для проезжающих по мосту открывался бы живописный вид на Ильмень и древние храмы, что также способствовало бы привлечению к ним внимания (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. Л. 19).

6. При рассмотрении спорных градостроительных проблем следует обращаться к международному опыту, где решения аналогичных вопросов уже могут быть представлены (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. Л. 19).

7. При ожидаемом росте города в будущем все равно не удастся сохранить в неприкосновенности обширные территории между центром и окрестностями (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. Л. 15 об.).

Таким образом, доктрину, выработанную умеренной партией НОЛД, можно назвать стратегией «Сохранение ради развития», согласно которой развитие городской инфраструктуры должно осуществляться с учетом: 1) экономических интересов региона; 2) общенациональных, стратегических и военных нужд; 3) географических характеристик местности; 4) требований социального и культурного развития города; 5) норм охраны объектов культурного наследия; 6) эстетических функций строящихся объектов. Данная стратегия призвана обеспечить гармоничное развитие региона, согласовать разноплановые интересы и позволить древнему городу развиваться в ногу со временем без ущерба его культурному наследию.

Что касается позиции протестующей партии НОЛД, то она характеризуется крайней эмоциональностью и идеологизированностью. Никаких рациональных соображений этой партией высказано не было. Говорилось о том, что «колыбель России должна быть сохранена в неприкосновенном виде» (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. Л. 20), что нужно действовать, «не дожидаясь того, когда древний Новгород будет изуродован до неузнаваемости» (ГАНО. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 13), а также, что «мистическая тишина этого удивительного уголка России будет нарушена громом и свистом паровозов, сотрясающих древние холмы, на коих в неприкосновенности сохранились величайшие памятники отечественной культуры» (ГАНО. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 15), и т. п.

Можно выделить лишь одну достойную внимания идею, предложенную протестующей партией. Это идея о национальных заповедниках. А. И. Анисимов указал на то, что «исторический ландшафт есть тоже памятник» (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. Л. 16), и рекомендовал вынести предложение «о признании своевременным издания закона, ограждающего главнейшие исторические виды в стране как памятники не только археологического, но естественноисторического характера» (ОПИ НГОМЗ. Ф. 6. Оп. 1. Ед. хр. 29. Л. 16 об.). В. В. Передольский разделил данную мысль и неоднократно выступил в печати с воззванием об объявлении Новгорода и его пригородов государственным заповедником (ГАНО. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 24). Инициативу поддержало МАО и обратилось с ходатайством в министерство об объявлении всей исторической территории Новгорода «национальным заповедным урочищем» (ГАНО. Ф. 104. Оп. 2. Ед. хр. 408. Л. 25).

Подобного рода идея в отечественной практике высказывалась впервые. На тот момент она была незрелой и требовала теоретической разработки. Очевидно, что объявить «живой» город всецело заповедной зоной невозможно и недопустимо. Однако для дальнейшего развития законодательства в области охраны памятников означенная концепция сыграла свою роль.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В 1914 – начале 1918 г. военно-стратегическое значение проектируемой дороги было несомненным. С началом войны западные рубежи России оказались в зоне боевых действий, балтийские и черноморские порты были заблокированы, усилилась нагрузка на порт в Архангельске. Ставка Верховного главнокомандующего расположилась с начала войны в Барановичах, затем – в Могилёве, а в 1918 г. переместилась в Орёл. Тре-

бывалось бесперебойное обеспечение фронтов военной техникой, боеприпасами и провиантом. Поэтому стремление прекратить или затормозить строительство линии в 1916 году не может быть оправдано. Проводя историческую параллель, отметим, что ц. Спаса на Нередице в 1941 году при захвате фашистами Новгорода была превращена в руины. Таким образом, очевидно, что интересы охраны памятников в первую очередь обеспечиваются соблюдением требований военного времени.

Не представляется возможным назвать памятникоохранным мероприятием перенос моста от одного монастыря (Юрьева) к другому (Антониеву). Отсутствует и рациональное объяснение того, почему южное направление линии квалифицируется как «искажение исторического ландшафта» города, а северное – нет.

Не выдерживает критики и утверждение Г. К. Маркиной о совершённом властями правонарушении, заключающемся в несообщении ИАК проекта дороги. Высшей инстанцией власти в России до 2 марта 1917 года являлся император; как указано выше, именно император повелевал производить работы в заданном направлении. Распоряжение министра путей сообщения от 18 мая 1891 года о передаче ИАК проектов строящихся дорог касалось необходимости уведомления комиссии о местах производства земляных работ, «которые подадут повод рассчитывать на открытие древностей» и о «доставлении в Археологическую комиссию всех остатков древности, которые могут быть найдены при таких работах» (Мусин, Медведева, 2019, С. 233). Наконец, законодательство об охране культурного наследия в Российской империи вообще разработано было слабо. В «обстановке военного времени и в связи с политическими изменениями, происходившими в России в тот момент, ни один из законопроектов так и не был утвержден» (Мусин, Медведева, 2019, С. 349).

Таким образом, в аргументации умеренной партии НОЛД была доказана целесообразность южного направления пути как в интересах города и государства, так и в отношении безопасности объектов культурного наследия. В результате умеренной партией была предложена специальная градостроительная стратегия, сохраняющая актуальность до настоящего времени. В то же время умеренная партия НОЛД была полностью солидарна с протестующей партией по вопросу обеспечения охранных мер памятников, каковые были поддержаны и приняты министерством путей сообщения и Обществом МВР железной дороги. Однако не осталась бесплодной и деятельность протестующей партии – была высказана новаторская идея о национальных заповедниках, сыгравшая свою роль в развитии теории охраны памятников.

Список литературы:

1. Авдеев, А. Н., Авдеев, Э. А. Влияние железной дороги Валдай – Крестцы на повседневную жизнь Крестецкого района // Новгородика-2018. Повседневная жизнь новгородцев: история и современность: Материалы VI Международной научно конференции 26–27 сентября 2018. В 2-х тт. Т. 1 / редколл. С.А. Коварская, А.В. Сиренов, Е.В. Торопова, Т.В. Шмелева (отв. ред.); НовГУ им. Ярослава Мудрого. – Великий Новгород, 2018. – С.123–128.
2. Жервз, Н. Н. Деятельность новгородского общества любителей древности по охране и археологическому изучению памятников новгородской старины (1908–1930 гг.) // Новгород и новгородская земля. История и археология. Новгородский государственный объединенный музей-заповедник. – 1989. – С. 111–114. – EDN: TONVSJ.
3. Императорская археологическая комиссия (1859–1917 гг.): история первого государственного учреждения российской археологии от основания до реформы: Коллективная монография: в 2 т. Т. 1 / науч. ред.-сост. А. Е. Мусин, М. В. Медведева. 2-е изд., перераб. и доп. – СПб.: ИИМК РАН, 2019. – 888 (1616) с.
4. Казакова О. Ю. Война под стук колес: роль железных дорог в жизни прифронтовой Орловщины // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета: научный журнал. – 2014. – № 7. – С. 53–58.
5. Конечкий, В. Я. Археологические памятники Нередицкого холма: Итоги и пер-

спективы изучения // Новгородский исторический сборник. 800-летию Нередицы посвящается. – 2000. – Вып. 8 (18). – С. 20–29.

6. Лавицкая М. И. Повседневная жизнь купечества Орловской губернии во второй половине XIX – начале XX века // Вестник Челябинского государственного университета. Серия 1: История: Научный журнал. – 2009. – Выпуск 29. – №4 (142). – С. 30–39.

7. Маркина, Г. К. Строительство железнодорожной магистрали Петроград – Царское Село – Новгород и борьба за сохранение новгородских памятников старины // Новгородский исторический сборник. – 2000. – Вып. 8 (18). – С. 331–362.

8. Медведева, М. В. Археологический надзор при строительстве железнодорожной насыпи к югу от Новгорода в 1916–1917 гг. Хроника событий. Взгляд со стороны Императорской Археологической Комиссии // Новгород и Новгородская земля: история и археология: материалы научной конференции, посвященной 80-летию со дня рождения М. Х. Алешковского, Великий Новгород, 22–24 января, 2013 г. Вып. 27 / Новгородский музей-заповедник – Великий Новгород, 2013. – С. 342 – 349.

9. Миронова, Т. Н. Императивы современного общества: сохранение культурного и природного наследия: учебное пособие / Т. Н. Миронова. – Москва: Изд-во Московского гуманитарного ун-та, 2013. – 165 с.

10. Михайлова, А. А. Архитектурные памятники Новгорода в деятельности Новгородского общества любителей древности // Ноябрьские чтения – 2020: Сборник статей по итогам XII Всероссийской конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. Санкт-Петербург, 5–6 декабря 2020 г. / Р. А. Шумяков (отв. ред.); Д. А. Малюченко; А.Д.Муратбакиева; М. К. Пилосян. – СПб.: Скифия-принт, 2021. – С. 197–200. – EDN: TMDXFM.

11. Носов, Е. Н., Хвощинская, Н. В., Медведева, М. В. Новгородская Русь: Рождение державы. Свидетельства из глубины столетий. – СПб.: «ЛИК», 2012. – 224 с.

12. Памятная книжка Новгородской губернии на 1915 год / Новгор. губерн. стат. ком. – Новгород: Губернская типография, 1915. – 57 с.

13. Путеводитель по научным обществам России = A Guide to Russian learned societies: A Guide to Russian learned societies / Сост. И. И. Комарова; С предисл. Эдварда Касинца. – Нью-Йорк: Ross, Corp. 2000. – XVIII, 883 с.

14. Романова А. А. Финансирование расходов местного самоуправления в Орловской губернии в начале XX в. // Страницы истории. № 5 (581), 2014. – С. 60–64.

15. Самоорганизация российской общественности в последней трети XVIII – начале XX в. / отв. Редактор А. С. Туманова. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН). – 2011. – 887 с.

16. Тривус, М. Л. Новгородская железная дорога // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. (82 т. и 4 доп.). – СПб., 1897. – Т. XXI. – С. 241–242.

17. Устав Новгородского Общества любителей древности. – Новгород: Новгородская Губернская Типография, 1908. – 8 с.

18. Шашкова Н. О. Проекты архитектора П. А. Дриттенпрейса для Московско-Курской железной дороги // Искусствознание, Москва, № 3 / 2021. – С. 216–231.

Сведения об авторе:

ЗАРОВНЯТНЫХ Евгений Викторович, аспирант, Санкт-Петербургский институт истории Российской академии наук, адрес: 197110, Россия, Санкт-Петербург, ул. Петрозаводская, д. 7, e-mail: evzarov@mail.ru

SPIN-код: 6519-8971, AuthorID: 889101

ORCID <https://orcid.org/0009-0003-4169-5937>

References:

1. Avdeev, A.N., Avdeev, E.A. (2018) The Impact of the Valdai-Kresttsy Railway on Everyday Life in the Krestetsky District. Novgorodika 2018. Everyday Life of Novgorodians: History and Modernity: Proceedings of the VI International Scientific Conference, September 26–27,

2018. In 2 volumes. Vol. 1: editorial board. S.A. Kovarskaya, A.V. Sirenov, E.V. Toropova, T.V. Shmeleva (editors); Novgorod State University named after Yaroslav the Wise. Veliky Novgorod. P. 123-128. (In Russ.).

2. Zherve, N.N. (1989) Activities of the Novgorod Society of Antiquity Lovers for the Protection and Archaeological Study of Novgorod Antiquity Monuments (1908–1930) // Novgorod and Novgorod Land. History and Archaeology. Novgorod State United Museum-Reserve. P.111–114. (In Russ.). EDN: TONVSJ

3. The Imperial Archaeological Commission (1859–1917): History of the First State Institution of Russian Archaeology from Foundation to Reform: Collective Monograph: in 2 volumes. vol. 1 / scientific editors and compilers A. E. Musin, M.V. Medvedeva. 2nd ed., revised and enlarged. – St. Petersburg: IIMK RAS, 2019. 888p. (In Russ.).

4. Kazakova, O. Yu. (2014) War to the Sound of Wheels: The Role of Railways in the Life of Frontline Orel Region. Bulletin of the Vyatka State Humanitarian University: Scientific Journal. no. 7. P. 53–58. (In Russ.).

5. Konetskiy, V.Ya. (2000) Archaeological monuments of Nereditsky Hill: Results and prospects of study. Novgorod historical collection. Dedicated to the 800th anniversary of Nereditsa. Issue 8(18). SPb. P. 20–29. (In Russ.).

6. Lavitskaya, M.I. (2009) Everyday life of the merchants of the Orel province in the second half of the 19th – early 20th centuries. Bulletin of the Chelyabinsk State University. Series 1: History: Scientific journal Issue 29, no. 4 (142). P. 30–39. (In Russ.).

7. Markina, G.K. (2000) Construction of the Petrograd – Tsarskoye Selo. Novgorod railway line and the struggle to preserve Novgorod ancient monuments. Novgorod historical collection. SPb. Issue. 8 (18). P. 331–362. (In Russ.).

8. Medvedeva, M.V. (2013) Archaeological supervision during the construction of a railway embankment south of Novgorod in 1916–1917. Chronicle of events. A view from the Imperial Archaeological Commission. Novgorod and Novgorod land: history and archaeology: materials of the scientific conference dedicated to the 80th anniversary of M.Kh. Aleshkovsky's birthday, Veliky Novgorod, January 22–24, 2013. Issue 27. Novgorod Museum-Reserve Veliky Novgorod. P. 342–349. (In Russ.).

9. Mironova, T.N. (2013) Imperatives of modern society: preservation of cultural and natural heritage: a tutorial: T.N. Mironova. Moscow: Publishing house of Moscow University for the Humanities. 165 p. (In Russ.).

10. Mikhailova, A. A. (2021) Architectural monuments of Novgorod in the activities of the Novgorod Society of Lovers of Antiquity. November Readings 2020: Collection of articles following the results of the XII All-Russian Conference of Students, Postgraduates and Young Scientists. St. Petersburg, December 5–6, 2020: R.A. Shumyakov (editor); D. A. Malyuchenko; A.D. Muratbakieva; M. K. Pilosyan. – SPb.: Skifia-print. P. 197–200. (In Russ.). EDN: TMDXFM

11. Nosov, E. N., Khvoshchinskaya, N. V., Medvedeva, M. V. (2012) Novgorod Rus': Birth of the State. Evidence from the Depths of Centuries. SPb.: «LIK». 224 p. (In Russ.).

12. Commemorative Book of the Novgorod Province for 1915 / Novgorod. provincial stat. committee. Novgorod: Provincial Printing House, 1915. 57 p. (In Russ.).

13. Guide to Scientific Societies of Russia = A Guide to Russian Learned Societies: A Guide to Russian Learned Societies / Comp. I. I. Komarov; With the preface by Edward Kasinets. – New York: Ross, Cop. 2000. – XVIII, 883 p.

14. Romanova, A. A. (2014) Financing Local Government Expenses in the Orel Province at the Beginning of the 20th Century. Pages of History. no. 5 (581). P. 60–64. (In Russ.).

15. Self-organization of the Russian public in the last third of the 18th – early 20th centuries / Responsible editor A.S. Tumanova. M.: Russian political encyclopedia. 2011. 887p. (In Russ.).

16. Trivus, M.L. (1897) Novgorod railway. Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary: in 86 volumes (82 volumes and 4 add.). St. Petersburg. Vol. XXI. P.241–242. (In Russ.).

17. Charter of the Novgorod Society of Lovers of Antiquity. Novgorod: Novgorod Provincial Printing House, 1908. 8 p. (In Russ.).

18. Shashkova N.O. (2021) Projects of the architect P.A. Drittenpreis for the Moscow-Kursk Railway. Art Studies, Moscow, no. 3. P. 216-231. (In Russ.).

Author:

ZAROVNYATNYKH Evgeny V., Postgraduate student, Saint Petersburg Institute of History, Russian Academy of Sciences, address: 7, Petrozavodskaya St., 197110, St. Petersburg, Russian Federation, e-mail: evzarov@mail.ru

SPIN-код: 6519-8971, AuthorID: 889101

ORCID <https://orcid.org/0009-0003-4169-5937>

Конфликт интересов: автор заявил об отсутствии потенциальных конфликтов интересов в отношении исследования, авторства и/или публикации данной статьи.

Conflict of interests: The author declared no potential conflicts of interests regarding the research, authorship, and / or publication of this article.

© Заровнятных Е. В., 2025



Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons NonCommercial license <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>