

**СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ
ПЕТРОГРАД—ЦАРСКОЕ СЕЛО—НОВГОРОД
И БОРЬБА ЗА СОХРАНЕНИЕ
НОВГОРОДСКИХ ПАМЯТНИКОВ СТАРИНЫ**

Местность между Новгородом и Юрьевым монастырем по водному пути вплоть до 1916 г., начала строительства новгородского участка железнодорожной магистрали Петроград—Орел, оставалась в нетронутым, исторически сложившемся виде и являла собой редкий по красоте и значению природный ландшафт с замечательными творениями человеческих рук — архитектурно-художественными постройками. Среди последних — выдающийся храм Спаса на Нередице, исключительно важный и цельный памятник искусства мирового значения.

Усиленные грузовые перевозки для фронта и тыла, передвижение войск в период Первой мировой войны выявили недостаток железнодорожных путей в стране. Тогда и была запланирована магистраль стратегической важности Петроград—Царское Село—Новгород—Орел с веткой Новгород—Крестцы—Валдай.

Создавая ее проект, Министерство путей сообщения и Общество Московской Виндаво—Рыбинской железной дороги не учитывали значения заповедных зон и памятников отечественной старины для русской культуры. Армии требовалась безотлагательная помощь, поэтому преследовали одну цель: определить самый короткий, удобный и дешевый железнодорожный путь, связывающий хлеботородные губернии со столицей, и быстро его построить. Такой настрой полностью совпадал с желанием и планами городских и губернских властей, привлеченных к вопросу выбора направления железной дороги в районе Новгорода. Дума и земство видели процветание края в экономическом развитии, а железнодорожное сообщение должно было способствовать его перспективному воплощению.

По незнанию или по небрежению, но с самого начала было совершено правонарушение. Согласно Положению 1864 г., подтвержденному потом в 1891 г., о проведении каждой новой железной дороги должна быть предуведомлена Императорская Археологическая комиссия, выполняющая функции охраны памятников. Это не было сделано. Не участвовало в обсуждении проекта и пропустило начало строительства дороги НОЛД (Новгородское общество любителей древности), так как надеялось на правовую бдительность тех представителей местной власти, которые являлись его членами. На самом деле эти люди не только не оповестили Общество, но стали в оппозицию его интересам.

Строительство уже шло полным ходом, были затрачены время и крупные денежные средства, когда НОЛД и МАО (Московское археологическое общество) забили тревогу. Они добивались пересмотра направления железной дороги в районе Новгорода, предлагая провести ее в северной части города, у Антониева монастыря. Пи-

сались ходатайства, обращения, прошения, требования, обвинения в центральные и местные органы власти, министерства и ведомства, отдельным влиятельным лицам. С весны 1916 г. и до начала зимы в московской, петроградской и местной печати всех направлений ежедневно публиковались хроника событий и статьи — одни в защиту новгородской старины, другие — за перспективное экономическое развитие губернии. В бесконечных собраниях и совещаниях накалялись страсти. В полемику, помимо новгородских губернских и городских органов власти, земства, научно-исторических Обществ и общественности, были втянуты представители разных министерств, члены Государственного Совета, Государственной Думы, московских и петроградских археологических обществ и комиссий, государственные деятели, ученые.

Участники усиливавшейся борьбы разделились на враждебные друг другу лагеря. Несмотря на военную обстановку, 27 августа 1916 г. строительство было на месяц приостановлено. Окончательное решение за его продолжение в южном направлении пришлось принимать голосованием на обширном межведомственном Совещании в Министерстве путей сообщения при участии всех заинтересованных сторон. Оно было многочисленно, проходило бурно и шумно. В пылу острых споров даже аристократы выходили за рамки парламентских выражений. Для примера одна цитата: «Вы с вашим городом — ничтожество. Вы только и славны с вашими древностями. А если этих древностей у вас не будет, то все равно из вас ничего не будет».¹ Выказывание принадлежит представителю от Государственного Совета графу Ю. А. Олсуфьеву (1878—1938), разразившемуся обвинениями в адрес новгородцев — сторонников южного направления пути.

Приутихшая на время борьба обострилась, когда строительство началось неподалеку от церкви Спаса Нередицы. 12 декабря работы опять почти на месяц были приостановлены. По мнению одной из сторон, близость рельсового пути окончательно погубит и без того уже потрепавшиеся и отставшие от стен фрески. Вторая сторона, предлагая полумеры, беды не усматривала. Звучали мнения о временном проведении железной дороги, на нужды войны, с последующим перенесением ее на север.

В ноябре—декабре заповедный участок у Нередицы и Городища представлял собой примерно такую картину, оставлявшую тягостное впечатление. Поемные луга были изрыты ямами квадратной формы; извилистая Спасская речка, в зеркальной воде которой отражался Спасо-Нередицкий храм, и служившая туристским водным путем к нему, исчезла, засыпанная дамбой; высились сваи, поднимались блоки, лежали настилы; срывали нижнюю часть Нередицкого холма, понижая его до уровня насыпи, чтобы проложить рельсы... Об этом писали газеты той поры.

Судя по сохранившимся снимкам, там стояли бараки для рабочих, мастерские и другие хозяйственные постройки. (См. рис. 1—11).

¹ ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 149. Л. 118.

Известно, что строили дорогу пленные немцы, австрийцы, поляки, китайцы.

Строительство не было завершено, хотя крайне медленными темпами продолжалось до начала Второй мировой войны. Причина, на наш взгляд, не только в финансовых послереволюционных сложностях. Время показало, что магистраль Петроград—Орел имела для государства только стратегическое значение на период Первой мировой войны. После ее окончания этот вопрос уже мало интересовал государственные власти, а местные не располагали должными средствами.

Об этом строительстве напоминают сегодня высокая песчаная насыпь между Синичьей горкой и церковью Спаса на Нередице и каменные опоры (быки) несостоявшегося переходного моста посреди Волхова.

Факт строительства магистрали Петроград—Царское Село—Новгород—Орел и связанной с ним борьбы за сохранение исторического ландшафта и Спасо-Нередицкой церкви известен, но он только упоминается в многочисленных работах, посвященных Новгороду. Уроки той борьбы, вышедшей за рамки местного значения, требуют большего внимания, глубокого прочтения и осознания. В жгучих спорах были рождены интересные мысли и важные идеи, высказаны взгляды на развитие Новгорода, заслуживающие внимания нынешнего поколения, поставлены серьезные вопросы, актуальные по сегодняшний день. Впервые был поднят вопрос об охране заповедников всяких профилей, а не только отдельных памятников старины, как было до тех пор.

Сохранившиеся источники с достаточной полнотой позволяют передать весь ход событий. Самое подробное и объективное изложение вопроса заключается в «Исторической записке о проведении Московской—Виндаво—Рыбинской железной дорогой пути мимо церкви Спаса Нередицы», составленной председателем НОЛД (1915—1916 гг.) И. А. Аничковым в 1918 г. Она хранится в НГМ (Новгородский государственный музей), в архивном фонде Общества, среди обширной официальной переписки по данному вопросу с различными организациями и отдельными лицами. Еще в начале 1970-х годов Г. И. Вздорнов, касаясь в одном из своих исследований истории борьбы за новгородские памятники, указал на важность ее издания,² равно как и второго документа — доклада П. П. Покрышкина «О способах и мерах по сохранению фресок церкви Спаса Нередицы», написанного в 1919 г. и хранящегося в архиве Института истории материальной культуры РАН в Петербурге.

«Записка» представляет собой черновой вариант. Машинопись синего цвета испещрена авторской правкой чернилами и красным карандашом: исправления, вставки над строкой, зачеркивания, дополнения строк, подчеркивания. Исправленный текст вырезался, вновь написанный вклеивался.

При передаче текста редакционные разночтения не воспроизводились, потому что смыслового значения они почти не имеют и что-

² См.: Вздорнов Г. И. Архивные материалы по истории древнерусского искусства // АЕ за 1974 г. М., 1975. С. 79.



Рис. 1, 2. Начало строительства железной дороги. Июль 1917 г.



Рис. 3. Вид на Новгород с северо-восточной стороны Нередицкого холма.



Рис. 4. Вид с Нередицкого холма на восток. Июль 1917 г.



Рис. 5. Строительство насыпи. Вид с северо-востока, Осень—начало зимы.



Рис. 6. Половодье. Вид на Юрьев монастырь.



Рис. 7. Половодье. Вид на северо-запад.



Рис. 8. Половодье.



Рис. 9. Возведение речных опор.

бы облегчить восприятие информации. Языковые и стилистические особенности документа в публикации сохранены. Сокращения слов раскрыты. Орфография и пунктуация приведены в соответствие с современными правилами.

В текстуальных примечаниях, помещенных в конце текста и отмеченных буквами алфавита, указаны имеющиеся немногие смысловые разночтения, воспроизведены подстрочные примечания автора документа и перевод иноязычной фразы.

Завершают публикацию примечания по содержанию документа, где сделана попытка использовать возможность публикации еще ряда интересных документов полностью (например, «Обращение» А. И. Анисимова) и почти полностью (например, письмо с фронта) или в извлечениях, а также цитатами из источников рассказать о судьбе строительства после 1918 г.

В данных примечаниях намеренно в большей степени приводятся мнения тех лиц, которые боролись за перенос железнодорожного полотна на север от города, потому что в «Записке» не случайно приведены все наиболее весомые выводы и высказывания сторонников южного направления. На решающем Советании в МПС И. В. Аничков проголосовал за продолжение работ в южном направлении, выполняя волю большинства членов НОЛД. За этот компромисс новгородцы были жестоко осуждены графиней П. С. Уваровой и всеми убежденными защитниками старины. В НОЛД произошел раскол, И. В. Аничков покинул пост его председателя. Пытаясь объяснить свою позицию и оправдать Общество, в «Записке», как и в ряде других документов, он добросовестно привел все наиболее значимые позиции, которым приходилось противостоять в ходе борьбы.

В настоящее время выявлен и использован материал только новгородских архивохранилищ и библиотек. В упомянутом фонде



Рис. 10, 11. Строительство насыпи на левом берегу Волхова.
Вдалеке виден Юрьев монастырь.

НОЛД вопрос строительства железнодорожного пути Петроград—Орел отражен не только в переписке, но также в журналах и протоколах заседаний, в годовых и юбилейных отчетах, в докладах и сообщениях членов Общества. Документы по нашему вопросу содержатся еще в двух фондах ОПИ НГМ — архивах краеведов И. В. Аничкова (ф. 16) и В. В. Передольского (ф. 27). В первом отложилась подборка материалов, образовавшаяся, по-видимому, в ходе работы над «Запиской». В нее входят черновой автограф «Записки», машинописные выписки из газетных статей и вырезки из газет, брошюра «Извлечение из журналов учрежденной Императорскою Академиею художеств в 1916 г. комиссии по вопросу о выработке мер к сохранению новгородских древних памятников в связи с проведением около них железнодорожного пути» и др. Выразительное письмо И. А. Аничкову из действующей армии хранится в его переписке с отдельными лицами. В 27-м фонде — вырезки некоторых статей из периодической печати.

В ГАНО (Государственном архиве Новгородской области) основные сведения о железной дороге и конфликте вокруг ее строительства находятся в фондах губернских административных учреждений и органов местного самоуправления (ф. 104 — Губернская управа, ф. 139 — Губернское правление, ф. 98 — Губернская земская управа, ф. 102 — Новгородская уездная земская управа). Здесь докладные записки, уведомления, письма, тексты докладов за подписями председателя губернской земской управы М. А. Прокофьева, городского головы И. С. Романцева и др., а также собрание вырезок статей из периодической печати разных направлений. Нет смысла давать здесь обзор этих печатных источников, они подробно перечислены автором в «Исторической записке...», что облегчило выявление их в библиотеках и архивах для использования в примечаниях. Некоторую информацию губернское земство печатало в своих периодических изданиях — журналах «Сельскохозяйственный вестник» и «Вестник Новгородского земства». В фондах уездного предводителя дворянства (ф. 683) и новгородского 2-го лесничества (ф. 264) — дела об отчуждении земель под строительство железной дороги Петроград—Орел; губернской тюрьмы (ф. 197) и Отдела управления Губернского исполнительного комитета Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов (ф. Р-269) — сведения об использовании военнопленных в качестве рабочей силы на строительстве дороги. Судьба железнодорожного строительства и борьбы после 1918 г. прослеживается по документам (отчетам, рапортам, ходатайствам, сообщениям, телеграммам, переписке и др.), хранящимся в архивном фонде Новгубисполкома Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов (ф. Р-822).

ИСТОРИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА О ПРОВЕДЕНИИ МОСКОВСКОЙ ВИНДАВО-РЫБИНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ ПУТИ МИМО ЦЕРКВИ СПАСА НЕРЕДИЦЫ*

«Sine ira et studio»⁶

[Январь—февраль 1918 г.]³

В заседании Новгородского общества любителей древности 3 декабря 1916 года было поручено правлению составить историческую записку по вопросу о проведении Московской Виндаво-Рыбинской железной дорогой моста через реку Волхов у Юрьева монастыря, т. е. к югу от Новгорода Великого, вместо ранее предполагавшегося проведения такового у Антоньева монастыря, т. е. с северной стороны города.

В начале своего возникновения вопрос этот не вызывал особого интереса, так как кроме городских толков, за или против проведения новой железнодорожной линии Царское Село—Новгород—Орел с северной или южной стороны Новгорода (об этом мало говорили), во-1-х, потому что местное общество было, главным образом, озабочено расширением узкоколейного пути Чудово—Новгород,⁴ как для него наиболее важного, и, во-2-х, не ожидало проведения новой линии в столь скором времени. Но война, начавшаяся в 1914 году, сильно выдвинула этот вопрос, поставив проведение линии Петроград—Новгород—Орел в первое место среди строившихся спешно во время войны стратегических линий, к которым и была причислена проектируемая линия Царская Село—Новгород—Орел.

Неосведомленность городского общественного управления и Общества любителей древности о направлении линии и месте перехода ее через реку Волхов было причиной того, что когда весной 1916 года начались для установления быков промеры, указывавшие на намерение вскоре же провести дорогу и построить мост с южной стороны Новгорода, отрезывая его от главных древностей — Рюрикова городища, Спаса Нередицы и Юрьева монастыря, закрывая высокой дамбой исторический вид на последний и истоки Волхова из Ильменского озера, Общество любителей древности было захвачено врасплох, не ожидая, что Городская дума в то время уже предредишила вопрос с точки зрения интересов города и земства в проведении магистрали с южной, а не с северной стороны Новгорода.⁵

³ Датируется на основании другого документа — журнала № 56 заседания НОЛД от 2 (15) февраля 1918 года, на котором И. В. Аничков впервые ознакомил участников с «Исторической запиской...» (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 31. Л. 2—4).

⁴ «Широкая железнодорожная колея Чудово—Новгород была открыта 1 мая 1916 г. (ГАНУ. Ф. 104. Оп. 2. Д. 16 об.; Оп. 5. Д. 166. Л. 19).

⁵ На запрос НОЛД в Новгородскую городскую управу присяжный поверенный А. П. Шумейко 5 марта 1916 г. дал ответ: «В городской управе не имеется сведений, в каком месте у Новгорода пройдет железная дорога и где будет мост через Волхов. Этот вопрос, кажется, не решен правлением дороги. Городская дума была заинтересована только в постройке вокзала на Софийской стороне... В настоящее время производится постройка участка дороги Новгород—Царское Село. Строитель этого участка инженер Дембовский. Контора помещается на Десятинной улице, 9. Точно так же строится участок Новгород—Луга. Строитель — инженер Сивохин. Контора помещается по Рога-

При этом следует, однако, упомянуть, что правление Общества любителей древности, как только до него дошли слухи о решении правительства не откладывать вопрос о проведении Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги на Орел через Новгород, и не имея еще точных сведений о направлении ее, в заседании своем 15 февраля 1916 года, при участии посетивших Новгород для осмотра работ в Детинце члена Археологической комиссии архитектора П. П. Покрышкина⁶ и сотрудника ее художника К. К. Романова,⁷ обратила их внимание на возможность проведения линии и постройки моста через Волхов с южной стороны, в надежде, что названные лица ознакомят с этим вопросом председателя Археологической комиссии графа А. А. Бобринского,⁸ почетного члена Общества любителей древностей, благодаря влиятельному положению которого опасность уничтожения исторического вида на истоки реки Волхова могла быть предотвращена путем сношения с правлением Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги в столице. Однако со стороны Археологической комиссии каких-либо мер, имевших решительный характер, по-видимому, предпринято не было, и Общество любителей древности, когда весной было обнаружено со стороны железнодорожного строительства явное намерение строить мост через реку Волхов с южной стороны, оказалось предоставленным собственным силам. В числе же сторонников этого направления оказался город и губернское земство в лице городского головы И. С. Романцева,⁹ председателя губернской земской управы М. А. Прокофьева,¹⁰ а также новгородского губернатора М. В. Иславина,¹¹ занявшего в этом вопросе позицию защиты интересов города и стратегического значения вновь строящейся линии для нужд войны.

Но Общество любителей древности тем не менее выступило с протестом против проведения пути с южной, а не с северной стороны Новгорода, полагая, что этим нарушается вековой исторический вид со стен Новгородского кремля и Волховского моста на древности Великого Новгорода, расположенные издревле у истоков реки Волхова у Ильменя. И в заседании своем 17 апреля² решило протестовать против закрытия вида, обратившись для сего к содействию Археологической комиссии, Московского археологического общества и Новгородского городского общественного

тицкой ул., 10. Может быть, в этих конторах можно узнать о дальнейшем направлении пути на Крестцы и Орел» (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 148. Л. 13).

⁶ Покрышкин Петр Петрович (1870—1922) — академик архитектуры, член Императорской Археологической комиссии, специалист по реставрации архитектурных памятников.

⁷ Романов Константин Константинович (1882—?) — историк архитектуры, художник, член Императорской Археологической комиссии.

⁸ Бобринский Алексей Александрович (1852—1927) — граф, депутат 3-й Государственной Думы, с 1919 г. — эмигрант.

⁹ Романцев Иван Степанович (?—1917) — новгородский городской голова, член Императорской Археологической комиссии и НОЛД.

¹⁰ Прокофьев Михаил Алексеевич (1844—1918) — председатель Новгородской губернской земской управы с 1907 г., учредитель и член НОЛД.

¹¹ Иславин Михаил Владимирович — новгородский губернатор с 1913 по май 1917 г., член НОЛД с 1913 г.

управления.¹² В этом вопросе Общество, встретив сочувствие со стороны Общества новгородцев и Императорского Общества ревнителей истории, вполне рассчитывало на содействие Археологической комиссии и, главным образом, поддержку последней. Однако Обществу любителей древности Москва пришлось в этом разочароваться, так как одно лишь Московское археологическое общество встало, в лице его председателя графини Уваровой,¹³ на защиту новгородских древностей, вызвав весною же приезд в Новгород для ознакомления с направлением пути товарища министра путей сообщения И. Н. Борисова. А Археологическая комиссия хранила молчание, городское же управление открыто стало на сторону Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги, отстаивая

¹² Автор «Обращения» НОЛД в указанные организации Анисимов Александр Иванович (1877—1932) — ученый-историк, исследователь древнерусского искусства, реставратор, член НОЛД.

Документ датирован 6 мая 1916 г. Передаем полностью его текст по сохранившемуся в фонде НОЛД отпуску: «Новгородское общество любителей древности получило совершенно достоверные сведения, что железнодорожные линии Нарва—Валдай и Петроград—Орел, проходя мимо Новгорода, обойдут город с южной стороны и пересекут Волхов мостом между Юрьевым монастырем и Городищем. Если этому проекту суждено будет осуществиться, то Русская земля лишится одного из самых замечательных исторических видов своих, с которым могут сравниться только виды с набережной Невы на Зимний дворец, Петропавловскую крепость и Биржу, виды из Замоскворечья на Москву-реку с Кремлем и храмом Василия Блаженного и на Днепр от памятника св. Владимира в Киеве, т. е. такие исключительные по своей цельности сочетания природы и культуры, которые характеризуют собою целые эпохи в истории народа и которые надлежит оберегать, как самые дорогие национальные памятники.

В том месте, где проектируется железнодорожная линия, Волхов разливается на громадные пространства, и высокая дамба, потребная для полотна железной дороги, на несколько верст перервет заливные луга, отделяющие Новгород от берегов Ильмень-озера. Волхов, который в этом месте особенно широк, потребует устройства большого железнодорожного моста, каковой должен будет пройти в ближайшем расстоянии от Городища и замечательнейшего памятника древней Руси — церкви Спаса Нередицы. Таким образом, дамба и мост лягут между Новгородом и древней резиденцией Рюрика и первых русских князей, Юрьевским собором, Спасом Нередицы и водным горизонтом истоков Волхова и Ильмень-озера, т. е. разъединит навсегда те части знаменитого исторического ландшафта, которые составляли когда-то одно нерасчленимое культурное целое.

Теперь, когда культурные народы стремятся ставить под охрану государства не только местности, покрытые историческими памятниками первостепенной важности, но и просто отдельные уголки природы в воспоминание о том, какой характер носила последняя до встречи с человеческой культурой, нам надлежит с особой бережностью относиться к таким историческим видам, как истоки Волхова у подножия Новгородского Кремля. Проведение моста с северной стороны от города, у Антониева монастыря, как было предположено ранее, если бы и вызвало некоторые перерасходы по устройству железнодорожной линии, то все же последние были бы неудобством временным, а не таким вопиющим и непоправимым, как уничтожение навсегда исторического вида, отмечающего целую эпоху в жизни всего русского народа.

В силу вышеизложенного Новгородское общество любителей древности просит Императорскую Археологическую комиссию сделать все зависящее, чтобы железнодорожная линия обогнула Новгород не с южной, а с северной его стороны». «Обращение» опубликовано в подстрочных примечаниях в статье Г. И. Вздорнова «Архивные материалы по истории древнерусского искусства» (АЕ за 1974 г. М., 1975. С. 80) (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 29. Л. 4—4 об.; Д. 149. Л. 1—1 об.).

¹³ Уварова Прасковья Сергеевна (1840—1924) — историк, общественный деятель, организатор изучения и охраны отечественного историко-культурного наследия, почетный член Российской АН, председатель МАО (с 1886 г.), почетный член НОЛД.

необходимость проведения магистральной линии как более соответствующей интересам города с южной стороны.¹⁴

С этого момента в печати и на месте начинается борьба, которая приняла страстный характер, разделив публику на два враждебных лагеря: представителей науки, искусства и археологии, стоявших за северное направление, с одной стороны, и представителей железной дороги, администрации города и земства, с другой, стоявших на защите южного направления, в интересах промышленных, коммерческих и технических.¹

Решительным событием в разрешении вопроса об окончательном направлении пути строящейся железной дороги Новгород—Валдай был приезд в Новгород товарища министра путей сообщения титулярного советника Борисова с инженерами и представителями Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги 22 июля 1916 года. Этот приезд был вызван письмом графини П. С. Уваровой к министру путей сообщения, который поручил И. Н. Борисову ознакомиться на месте с этим вопросом. Посетив место постройки, товарищ министра пожелал выслушать представителей администрации, города, земства и археологических — Обществ любителей древности и церковного. М. И. Иславин, М. А. Прокофьев, И. В. Аничков и отец А. И. Конкордин¹⁵ изложили свои соображения, причем первые двое поддерживали необходимость продолжения работ в южном направлении, а последние двое указывали на уничтожение исторического вида, а также опасность для храма Спаса Нередицы от движения поездов и для Юрьева монастыря от затопления весенними разливами Ильменя. На это товарищ министра И. Н. Борисов категорически заявил, что по стратегическим соображениям приостановление постройки невозможно, а по техническим основаниям проведение магистрали возможно только в южном направлении, но что он примет все меры к тому, чтобы храм Спаса Нередицы не пострадал, и что им уже сделано распоряжение о прекращении дальнейших работ по выемке песка из холма, на котором стоит церковь, и указано на необходимость устройства воздушной подушки у полотна в 60-саженном расстоянии от храма, и что у Рюрикова городища будет поставлена плотина, а против Юрьева монастыря эстакада.

После такого заявления представителя Министерства путей сообщения стало очевидно, что остается мало надежды на перенесение пути и моста к северу, так как работы уже начались и проложено полотно в 60 саженей от Спаса Нередицы.

¹⁴ В ответе Городской управы на «Обращение» НОЛД сказано: «... Новые железные дороги трассированы через Новгород по ходатайству городского управления, ... это ходатайство получило, наконец, удовлетворение после очень долгих, почти пятидесятилетних, томительных ожиданий разрешения неоднократных ходатайств города о возрождении опочившего Новгорода к новой жизни, развития в нем торговли и промышленности по имеющимся природным богатствам края... Возбуждение ходатайства об изменении направления... может повредить делу..., просьба ОЛД является теперь уже запоздалою...» (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 149. Л. 4—4 об.)

¹⁵ Конкордин Анатолий Иванович (1860—1920) — протоирей, председатель Новгородского церковно-археологического общества, член НОЛД с 1908 г.

Тем не менее в заседании 28 июля 1916 года^а Общество любителей древности решило сделать еще раз попытку если не остановить работы, то отдалить линию от Спаса Нередицы.

В этом заседании было поручено председателю Общества И. В. Аничкову изложить в повременной печати положение вопроса о проведении моста через реку Волхов у Юрьева монастыря и вблизи церкви Спаса Нередицы, так как в столичной прессе уже стали раздаваться тревожные голоса, указывающие на опасность для новгородских древностей искажения их от проведения моста через реку Волхов у Юрьева монастыря.¹⁶

Вслед за тем архиепископом Арсением¹⁷ 1 августа 1916 года было созвано собрание Церковно-археологического общества при участии академика Н. П. Кондакова,¹⁸ на котором было постановлено возбудить перед святым Синодом ходатайство о перенесении моста на северную сторону города к Антониеву монастырю.

Не останавливаясь на повторении того, что было сказано и разобрано в печати по этому поросу, следует, однако, отметить те ста-

¹⁶ На заседании были приняты следующие постановления:

1) протестовать против постройки дамбы и моста, отделяющих древнейшие новгородские памятники от сердца Новгорода — Детинца;

2) войти к председателю Совета Министров гофмейстеру Б. В. Штюрмеру с ходатайством, если перенесение проектируемого через реку Волхов с оставлением станции на Софийской стороне нового железнодорожного моста на север от Новгорода по государственным соображениям ныне не представляется возможным, то просить о признании своевременным издания закона, ограждающего главные исторические виды в стране, как памятники не только археологического, но и естественно-исторического характера от городского, железнодорожного и сельскохозяйственного строительства и взятие таковых под охрану государства;

3) ввиду вступления НОЛД по инициативе Императорского общества ревнителей истории в союз исторических обществ, просить последнее ознакомить возникающий союз с высказанной мыслью о разработке законодательного предложения и поддержать перед союзом необходимость издания подобного закона в России;

4) вновь обратиться к Императорской Археологической комиссии... с ходатайствами: а) ввиду невозможности изменения принятого направления железнодорожного моста через реку Волхов у Юрьикова городища и Спаса Нередицы и во внимание угрожающей этим памятникам опасности теперь же озаботиться учреждением, с непременною участием члена Императорской Археологической комиссии, из членов ОЛД и НЦАО, комиссии для наблюдения за сохранностью означенных памятников во время производства около них железнодорожного пути, и б) просить обойти ныне срезаемый холм, на котором веками стоит старинная церковь Спаса Нередицы, и в) настоять на немедленном осуществлении указанных товарищем министра путей сообщения титулярным советником Борисовым мер предотвращения опасностей, угрожающих церкви Спаса Нередицы и Юрьикову городищу устройством стены и дамбы...;

5) просить господ инженеров, состоящих членами Общества, надзирать за состоянием Юрьикова городища, церкви Спаса Нередицы и Юрьева монастыря во время постройки дамбы и железнодорожного моста...;

6) обратиться к правлению МВР железной дороги с просьбой о принятии мер к сохранению и собиранию предметов древности, находимых во время производства работ...;

7) сообщить в повременной печати о сделанных Обществом усилиях для сохранения исторического вида на главнейшие памятники древности и сохранения их от разрушения» (ОПИ. НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 29. Л. 16 об.—17; Д. 149. Л. 113).

¹⁷ Архиепископ Арсений (Стадицкий Авксентий Георгиевич) (1862—1936) — ректор Новгородской духовной семинарии (1896 г.), архиепископ Новгородский и Старорусский (1910—1920), член Св. Синода и Государственного Совета.

¹⁸ Кондаков Никодим Павлович (1844—1960) — искусствовед, директор Центральных государственных реставрационных мастерских.

тьи и заметки, которые доказали, как просвещенная часть русского общества горячо отозвалась к этому взволновавшему ученых мир вопросу.

Первый голос был поднят И. Грабарем¹⁹ в его статье, помещенной в «Русском слове», — «Поход на Новгород». Затем последовали статьи А. Анисимова в № 197 в «Речи» — «Исчезающий Новгород»,²⁰ в № 14523 «Нового времени» — В. Передольского²¹ «Блюда Великий Новгород»,²² фельетон в № 14530 там же И. В. Аничкова «Отвеш печальника Великого Новгорода», в котором в силу данного Обществом любителей древности поручения автором было изображено все возникновение и положение вопроса о проведении моста через реку Волхов с южной стороны города. Далее последовала статья в № 14591 Е. Шумигорского «Новгородские реликвии и Рейнский собор»,²³ там же в № 15035 — В. Передольского «Да будет вам стыдно», в № 197 «Речи» от 20 июля статья «Из оков», заметка в «Вечернем времени» «Охрана новгородской старины», так же «Начало сезона у архитекторов-художников», в № 14546 «Нового времени» «Новгородское дело», в № 1588 «Вечернего времени» «Об охране новгородской старины»; в № 14054 В. Передольского «Отцам Великого Новгорода», в № 1599 «Вечернего времени» «Железнодорожники и господин Великий Новгород»,²⁴ № 14547 — В. Передольского «Кто против Бога и Великого Новгорода»;²⁵ в № 14554 — его

¹⁹ Грабарь Игорь Эммануилович (1871—1960) — живописец и искусствовед, директор Центральных государственных реставрационных мастерских.

²⁰ Газета от 20 июля 1916 г. Статья включена в сборник статей А. И. Анисимова «О древнерусском искусстве». М., 1983. С. 63—66.

²¹ Передольский Владимир Васильевич (1869—1936) — антрополог, историк культуры, краевед.

²² Газета от 11 августа 1916 г. Главный тезис статьи: «Необходимо теперь же, не дожидаясь того, когда древний Новгород будет изуродован до неузнаваемости, изменить направление проходящего между городом и Рюриковым городищем железнодорожного пути, а самый Новгород поставить под защиту государства, как исторический заповедник, хранимый в своей тысячелетней старине, на память и в поучение потомству» (ГАНО. Ф. 104. Оп. 2. Д. 408. Л. 13).

²³ Газета от 19 сентября 1916 г. «Если новгородская Городская дума и Министерство путей сообщения не совсем понимают истинный характер совершаемого ими вандализма, то следовало бы дать, кому следует, понять, что речь идет не о новгородских, о всероссийских реликвиях... Мы, русские, во имя коммерческого удобства разрушаем памятник национальной старины «откуда пошла есть русская земля»... Храм Спаса Нередицы на Западе Европы давно бы заключили в хрустальный футляр, как дивный, единственный в своем роде памятник национальной старины» (ГАНО. Ф. 104. Оп. 2. Д. 408. Л. 14 об.).

²⁴ Газета от 12 сентября 1916 г. Из статьи-хроники (без подписи): «С редким единодушием обе Академии — наук и художеств, Общество охраны памятников старины, Общество архитекторов-художников и другие и даже часть особого совещания, созданного министром путей сообщения, высказались за необходимость сохранения в полной неприкосновенности настоящего вида „деда земли русской“ — Великого Новгорода, которому угрожает железнодорожный узел... Начало к уничтожению одной из лучших страниц русской истории положено...» (ГАНО. Ф. 104. Оп. 2. Д. 408. Л. 25).

²⁵ Газета «Новое время» от 4 сентября 1916 г. «... Разве народные святыни можно ценить на алтын, разве Русь уже до того огрубела, что утратила всякое понятие об Отечестве, о родине, о святости той страны, где лежат кости людей, создавших Русь... Я твердо верю, что новгородская старина будет поставлена под охрану государства. Но когда? Когда все сокрушающий алтын и скорбные головой заправили новгородского строительства успеют изуродовать все и охранять уже будет нечего...» (ГАНО. Ф. 104. Оп. 2. Д. 408. Л. 16).

же «Память о боярах Романовых в Великом Новгороде», в № 1578 «Вечернего времени» «Охрана Новгородской старины»,²⁶ № 14556 — В. Передольского «Отповедь „отцам“ губернского города Новгорода»,²⁷ там же в № 14558 заметки «Новая дорога», в № 1604 «Вечернего времени» — «Охрана новгородской старины», в № 14559 «Железнодорожный вопрос в Новгороде»,²⁸ там же в № 14562 М. Муравьева²⁹ «Великий Новгород в опасности», в «Биржевых ведомостях (2 издание) № 257 Н. Рериха»³⁰ «Строительство». В № 14564 «Нового времени» «Охрана новгородской старины», в № 1619 «Вечернего времени» заметка с тем же названием, в № 14577 «Нового времени» В. Передольского «Великий Новгород тихо опочил», в «СПб ведомостях» № 189 «Железнодорожный узел», там же, в № 190 от 21 сентября статья З. Слезкинской «Быть или не быть», в № 1576 «Вечернего времени» «Охрана Новгородской старины», там же в № 1607, с тем же названием, там же в № 1630, то же в № 1641, в

²⁶ Газета от 11 сентября 1916 г. Из статьи-хроники (без подписи): «Академия наук обратилась к министру Императорского двора с просьбой предоставить государю императору записку Академии относительно охраны новгородской старины: „Императорская академия испытывает глубокую тревогу за судьбу драгоценнейших памятников древнего Новгорода, которым грозит роковыми последствиями предполагаемое ныне направление железнодорожной магистрали Петроград—Орел... Ныне современный Новгород с его скромною трогательною простотой города „плотников“, со множеством древних каменных церквей есть цельный исторический памятник и напоминает всем дорогие страницы нашей истории... Академия наук надеется на наступление времени, когда можно будет заняться систематическим рассмотрением новгородской старины путем раскопок, а потому требующей осторожности и охраны“. Копию этой записки непременно секретарь Академии наук С. Ф. Ольденбург препроводил министру путей сообщения...

А в это время из Новгорода поступают такие вести: „Губернатор Иславин, по просьбе городского головы Романцева, членов управы, председателя губернской земской управы Прокофьева, членов губернской управы, председателя уездной земской управы Спицына и гласных земства обратился к министру путей сообщения по телеграфу: «Оказать содействие удовлетворением местных жизненных интересов, оставить линию к югу от города и тем начать зарю новой жизни древнего Великого Новгорода, который тихо опочивает до сих пор и совсем замрет, если линия пройдет вдали от него» (ГАНУ. Ф. 104. Оп. 2. Д. 408. Л. 25).

²⁷ Газета «Новое время» от 18 сентября 1916 г.: «...Представьте себе, что кто-либо вздумал, прокладывая по стене картинной галереи электрический провод, укрепив его поперек лица висящей на стене Рафаэлевской мадонны, а когда увидевшие этот вандализм люди завопили бы от ужаса, пойманный на месте преступления сначала стал бы доказывать, что обойти проволокой кругом картины дорого, а потом стал бы успокаивать, что я-де только временно набил проволоку на лицо, потом мы ее снимем и т. д., и т. д. Буквально то же самое представляет история проведения железнодорожной линии по лику Великого Новгорода...» (ГАНУ. Ф. 104. Оп. 2. Д. 408. Л. 22).

²⁸ Газета «Новое время» от 16 октября 1916 г. В статье изложено мнение А. Ф. Трепова в ответ на обращение к нему Московского архитектурного общества о переносе железнодорожного пути на север от города: «...Егермейстер А. Ф. Трепов принял это близко к сердцу, но так как переменить направление подхода к городу теперь уже нельзя, распорядился продолжать работу по старому варианту, но лишь для временной железной дороги, а для основной — произвести новые изыскания обхода с севера, чтобы окончательно устранить всякую опасность разрушения памятников...» (ГАНУ. Ф. 104. Оп. 2. Д. 408. Л. 21).

²⁹ Муравьев Михаил Валерьянович (1867—?) — археолог, председатель НОЛД с 1908 по 1915 г., член-корреспондент МАО.

³⁰ Рерих Николай Константинович (1874—1947) — художник, археолог, публицист и общественный деятель. В 1902—1905 гг. провел ряд археологических исследований на Северо-Западе России, в том числе на территории Новгородской губернии.

№ 1691 статья Г. Мигула «Еще о храме Спаса Нередицы», в № 1728 «Охрана новгородской старины», там же в № 1726 «Об охране новгородской старины», там же в № 1717 «Охранители новгородской старины», заметка в № 14598 «Нового времени» «В Академии художеств» и там же в № 14761 В. Передольского «Защита Великого Новгорода», в № 322 «Речи» — «Своеобразный председатель» А. Рославлева, имеющая личный характер, того же автора в «Старых годах» в октябре—декабре 1916 года в хронике (стр. 55) «Новгородская разруха, и наконец в № 1753, 1917 года, «Вечернего времени» статья К. Денисова^{31*} «Неотложное дело» по поводу устройства лесопильного завода против Спасской башни кремля,³² в которой автор, указывая на состояние вообще новгородских древностей, коснулся и данного вопроса.³³

Между тем обнаружилось явное стремление города Новгорода и новгородского земства, в составе которых много городских и земских гласных, интересы коих связаны с городом, к тому, чтобы принятое южное направление осталось неизменным. Обществу любителей древности представлялась крайне трудная задача бороться с таковым и, несмотря на поддержку столичной прессы, а главным образом Императорского Московского археологического общества

³¹ Следует читать — К. Драницына. Драницын Константин Павлович (1869—1938) — председатель Новгородского окружного суда, член НОЛД с 1910 г.

³² К. Драницын от имени НОЛД опротестовал постановление Городской думы об отводе железнодорожникам места у Спасской башни для устройства лесопильной мастерской после письма М. В. Муравьева к И. В. Аничкову от 22 октября 1916 г., в котором звучало требование обратить на данный вопрос внимание (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 148. Л. 64).

³³ Следует упомянуть статьи: 1) А. И. Анисимова «Уничтожение древнего Новгорода», впервые опубликованную в журнале «Аполлон», № 6—7 (август—сентябрь), 1916 г.: «...Русская провинция — это и есть подлинная Россия: последняя преобразится только тогда, когда преобразится первая... Среди русских губернских городов едва ли найдется другой, который, подобно Новгороду, был бы столь насыщен художественной стариной. Что ни шаг, то древняя церковь, полная удивительных икон или покрытая внутри старой фресковой живописью. Ризницы хранят утварь и облачения, сияющие блеском изысканного убранства. Но в новгородской древности есть еще одна, особая сторона: помимо самодавящей ценности этих исключительных памятников искусства, рама, их облекающая, сообщает им такую неповторимую прелесть, так осмысливает и одухотворяет их, что они кажутся нам явлениями как бы нездешнего, какого-то другого мира.

...Сравнивая Псков и Новгород, каждый раз ловишь себя на мысли: неужели и Новгород как город-памятник ждет та же печальная судьба?

...Как сделать так, чтобы новое, лучшее будущее не покупалось ценою гибели великих достижений прежней культуры? В течение нескольких столетий мы не мыслим иного прогресса и не приемлем его, если он не покоится на развалинах приобретенный прошлого, как бы ни были они прекрасны! Воистину мы самый революционный народ в мире. Каждый раз хотим строить из ничего, все начинать сначала. Не оттого ли и движемся мы так медленно...» (Анисимов А. И. Уничтожение древнего Новгорода // О древнерусском искусстве: Сб. статей. М., 1983. С. 66—79); 2) Г. И. Пиотровского «Да будет нам стыдно» в газете «Новое время», № 14535, от 23 августа 1916 г. С. 4: «...Нельзя молчать, нельзя слагать оружия, иначе мы совершим историческое преступление перед потомством, которое будет вправе наградить нас „насмешкой горько обманутого сына над промотавшимся отцом...“. Все ученые, археологические, исторические и художественные общества и учреждения должны немедленно повергнуть к стопам государя императора ходатайства принять заповедный Великий Новгород под свое высокое покровительство...» (ГАНУ. Ф. 104. Оп. 2. Л. 15—15 об.).

в лице графини П. С. Уваровой, по инициативе которой был командирован в Новгород, в августе, для осмотра храма Спаса Нередицы член Московского Археологического общества художник-архитектор Н. Г. Бакланов³⁴ и реставратор Успенского собора Н. Я. Епанишников.³⁵ Тем не менее Обществу пришлось отказаться от задачи перенесения линии и моста к северу и ограничиться требованием принятия мер к тому, чтобы по крайней мере древний храм Спаса Нередицы с его фресковой росписью был предохранен от разрушения и фрески — от падения, мост, по возможности, понижен.

К этому решению пришлось прийти, так как Общество убедилось, насколько явилось безнадежным делом бороться с железнодорожным строительством, уже начавшим производить работы и при поддержке города, решившим вести их в определенном направлении. Споспобствовало тому и настроение в городе, как это видно из замечок и статей в местной газете, записок и докладов в Городской думе и земском собрании, было крайне враждебно настроено против многих членов Общества любителей древности и духовенства, которое под влиянием архиепископа Арсения тоже разделяло точку зрения археологов. В городе возникло опасение, что при проведении железнодорожной линии у Антониева монастыря станция, как указывали строители Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги, должна быть удалена от города на 5 верст, а потому новгородские обыватели тревожились, что с переменою направления могут пострадать интересы не только городские и земские, но вообще коренного населения города, домовладельцев, чиновников, промышленников, торговцев и прочих.

Ввиду этого, когда в заседании 30 августа было доложено о приглашении представителя Общества любителей древности в Петроград на совещание, созванное в Министерстве путей сообщения под председательством товарища министра путей сообщения И. Н. Борисова на 31 августа, то председателю Общества любителей древности И. В. Аничкову, избранному председателем этого совещания, были даны директивы, ввиду обстоятельств военного времени, требующих скорейшего проведения пути Новгород—Валдай, а также сделанных уже государством затрат, не настаивать более на перенесении пути, а ограничиться требованием принятия мер к отдалению полотна от Спаса Нередицы, понижения дамбы, устройства плотины у Рюрикова города,³⁶ и т. д.

На созванном Совещании товарища министра И. Н. Борисова 31 августа в Петрограде приняли участие члены Государственного Совета, представители Министерства путей сообщения, правления Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги, Ставки Верховного Главнокомандующего, святого Синода, Пулковской обсерватории, Академии наук, Академии художеств, Императорской Археологической комиссии, Императорского Общества ревнителей истории, Общества охранения памятников старины, Императорского Мос-

³⁴ Бакланов Николай Борисович — художник-архитектор, член МАО, член НОЛД с 1916 г.

³⁵ Епанишников (Епанечников) Н. Я. — московский художник-реставратор, в 1920-е годы выполнял работу по укреплению фресок церкви Спаса на Нередице.

ковского археологического общества, Новгородского общества любителей древности, Новгородского церковного общества, а также новгородский губернатор, новгородский городской голова, представители новгородского уездного и губернского земства, а также и. д. предводители дворянства и другие.

На заседании был сделан главным строителем железной дороги инженером Новокумским доклад о задачах, которые преследовало Общество Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги и преимуществах направления пути с южной стороны Новгорода.

К сожалению, стенографического отчета заседания Совещания не получено, а потому представляется затруднительным изобразить в подробностях прения, бывшие на нем. В общем, мнения сложились в следующие группы. Представители ученых обществ и духовной власти настаивали на необходимости перенести направление пути к северу от города, указывая не только на сохранение исторического вида, но и опасность, которая представляется для памятников новгородской старины проведением вблизи них железнодорожного пути. Представители же города и земства, отвергая такую опасность, настаивали, в видах процветания города, на сохранении южного направления. Их поддерживали инженеры ведомства Министерства путей сообщения и Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги, представитель от Ставки и астроном Пулковской обсерватории, заявивший, что на известном расстоянии опасности для фресок никакой не представляется, причем инженеры шли на все уступки и соглашались на всякие меры, дабы совершенно обезопасить древний храм с его фресковой росписью от повреждений при проходе поезда. Члены же Государственного Совета поставили себе задачей принять примирительное положение, полагая даже сделать строящийся путь временным, и предложили продолжить изыскания в северном направлении. Ввиду данных директив, представитель Новгородского общества любителей древности вынужден был высказаться за оставление, вследствие требований военного времени и сделанных уже государством затрат, южного направления, но настаивал на отдалении полотна строящейся линии от Спаса Нередицы, понижении дамбы и моста, а также устройстве плотины у Рюрикова городища и эстакады у Юрьева монастыря. При подписании мнения о том им были сделаны соответствующие оговорки. Мнения же разделились почти пополам: 15 было за оставление южного направления, а 14 было против него.³⁶

³⁶ После совещания в адрес И. В. Аничкова посыпались обвинения со стороны археологов. Муравьев Михаил Валерьянович писал: «... Мы осуждаем, что Вы в Петроградском совещании не примкнули к мнению Антониевского направления — тогда бы голоса разделились поровну. Ваше мнение дало перевес противной стороне, но оно не примирит Вас ни с городом, ни с Романце-Масло-Проко-Ушако-Шумейками. Вообще этот бой является поворотным местом в деятельности Общества. Этого опасаться нечего. Из состава Общества уйдут изуверы рублевого направления. Нас станет меньше, но мы будем более надежны и spaены. А затем надо использовать этот поворотный момент и тактически — развить идею Передольского (о заповедниках. — Г. М.)» (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 148. Л. 53 об.). Гневные письма писала графиня П. С. Уварова: «... Вы проспали Великий Новгород, его величие и гордость. Вы все на месте должны были знать, с кем имеее дело и что за человек Романцев и не должны были так поздно браться за дело... Ведь мы

обратились к государю, а когда Вам был прислан товарищ министра, то Вы и тогда уступили место городу, который его и обошел... Еще раз повторю — один стыд и срам!»; «...я писала Вам, что Вы проспали Спас-Нередицу..., а после возвращения наших депутатов с совещания межведомственного мне приходится констатировать, что Вы ее предали, потому что голосовали за проведение дороги по ее холму...» (ОПИ НГМ. Ф. 6. Д. 149. Л. 34, 40). 21 октября 1916 г. новгородский вопрос обсуждался на заседании МАО, на котором присутствовало около 70 человек. М. В. Муравьев сообщил: «...я присутствовал на заседании здешних археологов, на котором новгородцы всех категорий были свалены в одну кучу и огульно обвинялись в предательстве своих святых. Я очень обозлился, просил слова и сказал приблизительно следующее: „Графиня сказала, что Новгород был продан новгородцами. Да, он был продан, но не новгородцами, а новгородскими обывателями. Деятельность НОЛД очень трудна — новгородские древности ему приходится отстаивать на два фронта — и от архиепископов, и от городского самоуправления... Над новгородцами нынче случилось такая же беда, как и 300 лет тому назад, когда он был осажден войсками Делагарди. Шведы же не могли взять Новгород, помог им холоп помощника Лухина Ивашко Шваль, и ныне среди новгородских археологов нашелся свой холоп Ивашко, причастный к Обществу и к городскому управлению. Еще в марте он знал о том, что пройдет железнодорожная линия, и тайно от НОЛД повел интригу о южном направлении... Бакланов вчера говорил о том, что новгородский обыватель (может быть д. с. с. Масловский или Романец сам?) грозил побить камнями фрески Нередицы, видя в них главное препятствие для железаемого ему направления Орел—Петроградской железной дороги, вследствие чего Арсений запер Нередицу и допуск к ней только по запискам Конкордина...» (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 148. Л. 63—564).

Письмо подпоручика 1-го батальона 237 полка действующей армии Мельникова от 8 февраля 1917 г. заслуживает особого внимания. В нем говорится: «...теперь прежде всего хочется сказать несколько слов, конечно, по поводу все той же новгородской истории, которая, на мой взгляд, уже давно перестала быть новгородской и с полным правом теперь может именоваться российской... Теперь, когда вопрос о том или ином варианте дороги так или иначе уже решен, когда страсти более или менее улеглись, а через некоторое время будет уже писаться и история борьбы, протекавшей вокруг постройки дороги, можно сказать одно, то был экзамен нам, экзамен нашего развития, нашей культурности, нашей любви к родному искусству, и на этом экзамене мы постыдно провалились. Этот экзамен и провал приобретает, по-моему, особенный смысл и особенное значение на фоне текущих событий. Вы пишете, что НОЛД „по военным обстоятельствам решило не настаивать на перенесении линии к северу, а требовать принятия мер сбережения Спаса-Нередицы и других древностей“. Кивки в данном вопросе на военные обстоятельства мне лично представляются более чем рискованными, и если уж рассматривать новгородские события под углом военных обстоятельств, то скоро можно убедиться, что эта палка о двух концах. Потому что мы сейчас с оружием в руках отстаиваем честь и достоинство нации, потому что текущие события обязывают нас особенно пристально вглядываться в наше родное творчество, потому что все мы возмущались, когда немцы громили Реймский собор, потому что мы собираемся водрузить крест вместо полумесяца на Константинопольской святой Софии — по этому самому следовало бы особенно бережно обращаться с тем, что составляет национальное достояние, поэтому следовало бы избегать фактов, позорящих национальное достоинство, не повторять того, что нас так возмущало и приводило в негодование, и пощадить то, что является отзвуком Византии, к которой мы теперь так страстно стремимся. Зачем же в таком случае посылали нас в окопы? Не все ли равно, что будет разрушать национальные памятники: внешние ли враги — немцы, или внутренние, результаты-то, в конце концов, одни и те же. Что же касается „принятия мер сбережения Спаса Нередицы“ при настоящем варианте дороги, то можно, конечно, только радоваться тому, что этот вопрос решен в благоприятном смысле. Только вот Передольский в «Новом времени», что-то толкует по „утечку“ песка из холма, на котором стоит Спас-Нередица. Если его (А. И. Анисимова и других) мрачные предчувствия сбудут, то плохую службу Спас-Нередице сослужат эти „меры сбережения“. Это все равно, что повесить безвинного любимого человека и, так как он был любимый, то подобрать ему под ноги соломки на тот случай, что авось веревка лопнет, так падая, он не ушибся бы о землю.

Я дорогой Иван Васильевич, беру на себя смелость думать, что по крайней мере Вы-то не разделяли мнений большинства НОЛД и только по обязанности председателя Общества приняли на межведомственном совещании ту позицию, которую Вы мне писали...» (ОПИ НГМ. Ф. 16. Оп. 1. Д. 88. Л. 70—71 об.).

В результате в сделанном 1 сентября, на другой день, докладе инженера Новокумского в Академии художеств, в Обществе архитекторов последний доложил, что правление Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги уже решило отнестись по отношению к расстоянию 120 сажень, понизить мост и дамбу на 1½ сажени и поставить плотину у Рюрикова городища. Вместе с тем Московская Виндаво-Рыбинская железная дорога решила произвести самые тщательные сейсмические наблюдения, дабы окончательно убедиться в безопасности для храма Спаса Нередицы от прохождения в более отдаленном расстоянии от нее поездов.

Основания к такой уступке со стороны Новгородского общества любителей древности, несомненно, вызывающего неудовольствие археологического мира, следующие. Дело в том, что Московская Виндаво-Рыбинская железная дорога, проводя магистральную линию Царское Село—Новгород—Орел, решило образовать в Новгороде узловую станцию 5 железнодорожных путей, ведущих от Петрограда мимо Николаевской железной дороги через Новгород на Орел, — к югу, от Мурмана, через Званку—Чудово, Старую Руссу — на запад, от Нарвы, через Лугу—Новгород—Валдай — на восток к Москве, от Ревеля—Сольцы—Новгород и далее. Словом, представила такие заманчивые перспективы развития и процветания города и тех уездов, через которые эти пути должны пройти, что городское управление решило предоставить железной дороге большой участок земли для устройства соединительных пассажирской, товарной и сортировочной станций, мастерских, парков, помещений для учреждений железной дороги, домов для служащих и прочее. А так как единственное место для этого местность между Григоровым, вокзалом и станцией железной дороги — это выгон, находящийся по сю сторону* железнодорожного полотна, то для направления такой магистральная линия Московская Виндаво-Рыбинская железная дорога нашла по техническим соображениям возможным только переход через реку Волхов у Юрьева монастыря, т. е. проведение пути с южной стороны Новгорода. Поэтому правление железной дороги, заручившись согласием города, который обещал отвести для такой огромной узловой станции 10 десятин земли, а если потребуется и еще больше, твердо стало на осуществление этого плана, ссылаясь на технические условия постройки магистральная линия, для которой иное направление является неприемлемым, несмотря даже на тот напор ильменских водных сил, вбирающих в себя воды рек Мсты, Шелони, Ловати и других, которые постоянно будут угрожать дамбе, отделяющей Новгород от Рюрикова городища и Юрьева монастыря.³⁷ Насколько основательны соображения строителей Москов-

³⁷ Эти доводы в пользу южного направления дороги повторяются в каждом выступлении и официальных письмах главного оппонента сторонников северного направления М. А. Прокофьева, в том числе в его докладе на заседании НОЛД 3 декабря 1916 г. В нем еще ряд аргументов. Некоторые из них: «Оценить, во сколько миллионов обойдется для государства те потери, которые понесут многомиллионное население и государство от отдаления более чем на год постройки железной дороги, весьма трудно, но эти убытки должны быть колоссальными... Они будут взяты из тех же кредитов, которые так необходимы на борьбу с нашими врагами, опустошающими сейчас многие губернии нашей родины...

ской Виндаво-Рыбинской железной дороги, что магистраль может быть проведена лишь в южном направлении, покажет будущее.

Правильность разрешения в таком направлении этого вопроса является недостаточно убедительной, так как при избрании направления Московской Виндаво-Рыбинской железной дорогой не было соблюдено изложенное в приказе по Министерству путей сообщения от 18 мая 1891 года за № 7 требование, в силу коего ведомство путей сообщения должно при избрании направления направления сноситься с Императорской Археологической комиссией,^л а потому вопрос этот не был подвергнут всестороннему обсуждению. Между тем, если бы последняя, согласно § 7 и 8 Положения об Императорской Археологической комиссии 1859 года, своевременно обратила внимание на направление пути, когда еще в феврале было доведено до сведения ее о колебаниях правления Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги при избрании северного или южного направления, то, опираясь на приведенный приказ министра путей сообщения и на личное влияние председателя своего гражданина А. А. Бобринского, который был бы поддержан всеми научными силами России, несомненно, войдя в сношения с правлением Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги, могла настоять на проведении северного направления, а не южного. Доказательством того, что в решении этого вопроса сыграло роль не высшее археологическое учреждение империи, а заинтересованные в южном направлении городское общественное управление и губернское земство, служат две заметки, напечатанные в газете «Новгородское время» от 18 мая 1916 года за № 14438 «В защиту старины» и в ответе на нее председателя правления Общества Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги Байдака в № 14416 от 9 июня 1916 года,^м в котором последний категорически утверждает, что постановлением Городской думы от 14 марта 1914 года было выражено пожелание о расположении вокзала в Софийской части города с проведением линии к западу от города.

Ввиду этого окончательный выбор направления железной дороги оказался в зависимости, во-первых, от правления Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги, которое в технических и коммерческих видах, естественно, остановилось на направлении для него

В отношении церкви Спаса-Нередицы, мимо которой дорога пройдет в расстоянии четверти версты, т. е. в 120—130 саженях, принять все меры предосторожности, чтобы вреда для нее не последовало. Что же касается вида на Юрьев монастырь и другие окрестные монастыри и храмы, то в действительности он не закрывается для жителей, находящихся в Новгороде, но вместе с тем, с проведением в южном направлении железной дороги, они будут открыты и для миллионов людей, проезжающих по ней. Все эти миллионы людей будут видеть древние монастыри и храмы новгородские как общую целую величественную картину, окаймленную озером Ильмень и, вероятно, тысячи из них пожелают ближе познакомиться с прелестью Новгорода. При северном же направлении такового величественного зрелища для миллионов проезжающих не представится... Она (дорога. — Г. М.) будет тем же благодетельным путем, по которому пойдут из хлещородных местностей хлебные продукты на север, а с севера рыбные и другие богатства природы пойдут в срединную черноземную область Империи и археологические находки будут несомненно более богаты и многочисленны, чем те бедные находки, которые получились из раскопок, сделанных господином Рерихом в Новгородском детинце...» (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 149. Л. 127—130).

более удобном и выгодном, и, во-вторых, городского и земского самоуправления, которые в видах торговых и промышленных стояли на избрании направления, более соответствующего их экономическим интересам. Археологические же столичные и местные общества, а также епархиальные власти оказались к весне 1916 года уже не в силах побороть принятое решение, упорно отстаиваемое представителями города и земства, с своей стороны указывавшими на технические требования, предъявляемые железной дорогой, не считавшейся с гидротехническими особенностями окрестностей Новгорода, для коего в лице его обывателей будущее, благодаря образованию узла нескольких железнодорожных путей, представлялось в весьма привлекательном виде.

Подобное настроение нашло себе отражение в местной прессе, на заседаниях органов самоуправления и отношении городской публики к археологии, которую обыватель начал считать главным препятствием к развитию города и целого края и, вместе с тем, упрочению его благосостояния. Подтверждением сказанного могут служить целый ряд статей разных авторов и местных деятелей в «Волховском листке», отражавшие неудовольствие и негодование против археологических обществ в лице деятелей не только Новгородского общества любителей древности, но и столичных обществ, из которых Московское хорошо было знакомо городским жителям по устройству им в 1911 году в Новгороде XV Археологического съезда.

Началось это со статьи, подписанной «Гражданин», помещенной в № 3470 «Волховского листка» 1916 года. Затем в № 3484 от 17 августа помещен доклад Городской думе городского головы И. С. Романцева по поводу посещения Новгорода товарищем министра путей сообщения И. Н. Борисовым, в котором, между прочим, упоминается, что им передана министру путей сообщения подписанная 133 гражданами записка о не переносе к Антониеву монастырю железнодорожной линии. В № 3470 — «Своеобразное ходатайство» Гражданина; далее в № 3472 заметка о посещении Новгорода товарищем министра путей сообщения И. Н. Борисовым и статья «Брызги пера» Крымчака. В № 3496 от 18 августа появилась большая статья «Новгород», никем не подписанная, но кончавшаяся словами: «Ныне заря новой жизни начинается в Новгороде, и мы просим не гасить и живым дать жить и свободно дышать». В № 3488 от 1 сентября появилось заявление гласного д. с. с. К. Ф. Масловского,³⁸ в котором он выражает глубокое возмущение действиями «местных археологов». В № 3489 от 4 сентября напечатан отчет чрезвычайного заседания новгородской Городской думы 29 августа 1916 года по поводу приведенного заявления почетного гражданина Новгорода К. Ф. Масловского, в котором было, между прочим, постановлено обратиться к защите государя императора посылкой к нему депутата об оставлении железнодорожного моста к югу от Новгорода. В № 3493 от 16 сентября появилась статья «Новгородцы», направлен-

³⁸ Масловский Константин Федорович (1840^е—?) — председатель съезда мировых судей Новгородского мирового округа, член губернского присутствия, почетный гражданин Новгорода.

ная против господина Передольского, так энергично отстаивавшего в «Новом времени» северное направление железнодорожного пути. В № 3494 вместе с благодарностью государя императора на посланную всеподданнейшую телеграмму помещено известие, что железнодорожная линия утверждена в южном направлении близ Юрьева монастыря, и напечатано письмо в редакцию «Читателя», в котором он просит господ археологов не тормозить работу, называя это «Археологической вакханалией». В № 3491 от 21 сентября помещена телеграмма, подписанная Ливеровским, об оставлении моста на том же месте, но с отодвижением пути от Спаса Нередицы на 120 сажень и понижением насыпи на 1 1/2 сажени. В № 3496 напечатана докладная записка министру путей сообщения городского головы И. С. Романцева, в которой он ходатайствует об оставлении линии к югу от города, «дав этим возможность древнему Великому Новгороду быть истинно Великим», а не пародией, и стать культурным историческим городом, а не «захудалым заповедником». В № 3560 от 28 октября помещена заметка старца Нила «С нами Бог», в которой говорится, что «бредни» археологов закончились бесповоротным заключением, что о перенесении линии и моста не может быть и речи, и повелено продолжить работы согласно проекта и что гласные Думы намерены совершить по этому случаю всенародное молебствие. И наконец, в № 3508 от 20 октября помещена статья, в которой противопоставлены задачам государственной необходимости для одоления врага-немца соображения господ археологов, которым, очевидно, чужды требования патриотизма, а необходимы «виды на Юрьев» и другие «маниловские» перспективы.

Мы упомянули о всех этих заметках и статьях, так как они вместе с докладом и записками покойного городского головы И. С. Романцева отражают настроение и надежды новгородской публики, вызванные решением Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги поставить Новгород в узел нескольких линий и провести почти через самый город, около Петровского кладбища, магистраль.

Помимо указанных статей, заметок, докладов и записок, исходящих от городских сфер, в полемике по этому вопросу принял участие председатель губернского земства М. А. Прокофьев, член-учредитель Новгородского общества любителей древности, который со свойственной ему энергией, знанием разбираемой задачи и опытом в земских делах, в целом ряде статей, докладов и записок поставил себе целью указать, помимо значения для города и земства магистральной линии, но и доказать полную безопасность проведения линии вблизи церкви Спаса Нередицы. Начиная с заседания 28 июля, Общество любителей древности, в котором им был «сделан доклад, напечатанный затем в № 3475 «Волховского листка» от 28 июля, затем им подана министру путей сообщения по вопросу о постройке железнодорожного моста линии Петроград—Царское Село—Новгород—Орел через реку Волхов у Юрьева монастыря докладная записка 23 июля 1916 г., подписанная составом городской управы и другими, в том числе и некоторыми членами Новгородского общества любителей древности, в которой, между прочим, упоминается, что подобная же записка подана от торгово-промышленников и домовладельцев г. Новгорода за подписью более

150 лиц. И вместе с тем новгородскому губернатору была подана им аналогичная же записка, из которой видно, что Новгородская губернская земская управа по сему вопросу сносилась с главным управлением военных сообщений, которое не нашло причин к перерешению вопроса о мосте." Затем в заседании Общества любителей древности 3 декабря 1916 года господин М. А. Прокофьев представил доклад, подписанный, кроме него, сорока с лишком лицами, состоящими на службе в разных новгородских правительственных установлениях, в том числе и губернатором М. В. Иславиным, гласными города и земскими служащими в губернском земстве лицами, в том числе 12 членами Новгородского общества любителей древности, к которым впоследствии присоединились еще 10 членов Общества любителей древности. Затем, в № 3528 «Волховского листка» от 9 декабря 1916 года, напечатана им статья о южном и северном направлении железнодорожного пути.³⁹ И, наконец, в заседании Общества любителей древности 20 января 1917 года, созванном по инициативе члена Государственной Думы В. В. Милютина³⁹ для ознакомления прибывших на губернское земское собрание членов Государственного Совета князя Б. А. Васильчикова,⁴⁰ И. М. Тютрюмова⁴¹ и Государственной думы Э. П. Беннигсена,⁴² В. В. Милютина и Н. К. Тимирева,⁴³ М. А. Прокофьевым было подано от Новгородской губернской земской управы мнение по вопросу о южном и северном направлениях линии железной дороги Петроград—Царское Село—Новгород—Орел, к которому были приложены копии с писем председателя Государственной думы М. В. Родзянко⁴⁴ к начальнику штаба Верховного Главнокомандующего генерал-адъютанту М. В. Алексееву,⁴⁵ из коих видно, что государем императором повелено продолжать с возможной скоростью работы согласно проекта."⁴⁶

³⁹ Милютин Владимир Васильевич — землевладелец Череповецкого уезда, член Государственной думы от Новгородской губернии, гласный Новгородского губернского земского собрания.

⁴⁰ Васильчиков Борис Александрович (1860—1931) — землевладелец Старорусского уезда, член Государственного Совета от Новгородской губернии, гласный новгородского губернского земского собрания.

⁴¹ Тютрюмов Игорь Матвеевич — член Государственного Совета от Новгородской губернии, гласный новгородского земского собрания от Кирилловского уезда.

⁴² Беннигсен Эммануил Павлович — землевладелец Старорусского уезда, член Государственной думы от Новгородской губернии, член новгородского губернского земского собрания.

⁴³ Тимирев Константин Никонович — землевладелец Тихвинского уезда, член Государственной думы от Новгородской губернии, гласный новгородского губернского земского собрания.

⁴⁴ Родзянко Михаил Владимирович (1859—1924) — председатель 3-й и 4-й Государственной думы (1911—1917), член Новгородского губернского земства.

⁴⁵ Алексеев Михаил Васильевич (1857—1918) — русский генерал от инфантерии, с 1915 г. начальник штаба Ставки, в марте—мае 1917 года Верховный Главнокомандующий.

⁴⁶ Из письма М. В. Родзянко к М. В. Алексееву от 8 сентября 1916 г.: «...при обсуждении 31 августа сего года в особом совещании при Министерстве путей сообщения вопроса о постройке железнодорожной линии Петроград—Новгород и моста через реку Волхов между Новгородом и Юрьевым монастырем, новгородский губернский предводитель дворянства, представители города, земства и военного ведомства, всего двенадцать человек, высказались за оставление моста и железнодорожной линии на прежнем месте и непрерывное продолжение работ. Двенадцать археологов высказались за при-

Рассмотрением в заседании Новгородского губернского земского собрания 23 января 1917 года по поводу доложенной телеграммы председателя Государственной думы М. В. Родзянко мнения о недопустимости изменения южного направления строящейся железнодорожной линии на северное закончился вопрос в земстве.⁴⁷ Но при этом гласным И. В. Аничковым, поддержанным другими гласными — князем Б. А. Васильчиковым, А. И. Капгером,⁴⁸ А. П. Храповицким,⁴⁹ А. А. Булатовым,⁵⁰ был возбужден вопрос о том, чтобы впредь при железнодорожном строительстве принимались во внимание историческое и археологическое значение местности, через которую должна проходить строящаяся железнодорожная линия, причем князем Б. А. Васильчиковым был составлен проект прилагаемой революции.⁵¹ Но по предложению председателя губернского земско-

остановку и перенесение моста и линии на другое место и четыре археолога подавали голос за то, чтобы мост и линия ввиду обстоятельств военного времени продолжали бы строиться на намеченном месте, а по окончании войны были бы перенесены на новое место. Все эти три мнения будут представлены на усмотрение высшей инстанции... Я позволяю себе обратиться к Вашему высокопревосходительству с покорнейшею просьбою принять все зависящие от Вас меры к тому, чтобы ходатайство города и земства было уважено и чтобы линия и мост продолжали строиться на намеченном месте» (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 149. Л. 45—45 об.).

Из письма М. В. Алексеева к М. В. Родзянко от 17 сентября 1916 г.: «Сообщаю, что по докладе мною Его императорскому величеству сего вопроса государь император изволил повелеть продолжать с возможной скоростью работы согласно проекта, о чем мною поставлен в известность министр путей сообщения» (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 149. Л. 46; «Сельскохозяйственный вестник» Новг. губ. земства. 1916. № 3—4, 5—6. С. 6).

Обращались к царю и археологи. Из письма М. В. Муравьева к И. В. Аничкову от 17 сентября 1916 г.: «Дней десять тому назад был по этому вопросу у графини Прасковьи Сергеевны (Уваровой. — Г. М.) и просил ее написать письмо государю. Оказалось, она его написала еще к 30 июля и, как ей сообщил Фредерикс (Владимир Борисович, 1838—1917, с 1897 г. министр Императорского двора), государь наложил на ее письмо резолюцию: «Церковь в обиду не дам». Но ввиду массы нового материала я просил ее вторично написать, и она обещала. Все доводы Прокофьева я ей сообщил, так как это единственный серьезный оппонент» (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 148. Л. 53 об.).

⁴⁷ Текст телеграммы М. В. Родзянко на имя М. А. Прокофьева от 20 января 1917 г.: «Считаю совершенно недопустимым изменение направления строящейся железнодорожной линии на северное направление. Никакого ущерба для священных каждому древностей не может быть. Говорю это на основании личного осмотра положения дела на месте. Твердо надеюсь, что предстоящее заседание не обездолит своим постановлением Великий Новгород и сохранит принятое уже направление железнодорожной линии, единственно способной поднять наш край в экономическом отношении» (ГАНО. Ф. 98. Оп. 3. Д. 542. Л. 5).

⁴⁸ Капгер Александр Иванович — лесничий, член НОЛД с 1910 г.

⁴⁹ Храповицкий Александр Павлович — почетный мировой судья, член правления Новгородской губернской земской управы, гласный губернского земского собрания от Крестецкого уезда.

⁵⁰ Булатов Алексей Иванович — почетный мировой судья, гласный Новгородского земского собрания от Валдайского уезда, член правления губернской земской управы, член НОЛД с 1910 г.; с 7 марта 1917 г. — новгородский губернатор.

⁵¹ Проект резолюции, предложенной Б. А. Васильчиковым: «Губернское земское собрание, выражая свое глубокое сожаление, что при установлении направления железной дороги Петроград—Новгород—Валдай не были приняты во внимание историческое и археологическое значение пересекаемых местностей, признает, однако же, что при настоящем развитии работ по сооружению линии и внесенных исправлений ее

го собрания А. А. Лутовинова,⁵² дабы не возбуждать вновь волнения по этому вопросу, сделанное предложение И. В. Аничкова в связи с проектом резолюции князя Б. А. Васильчикова было снято с очереди и отложено до следующего земского собрания, а М. В. Родзянко и М. А. Прокофьеву выражена благодарность за то, что они в этом вопросе стоят на страже интересов родного края.

Представляя вниманию годового собрания настоящую записку, Новгородское общество любителей древности горячо протестует против тех нареканий, которые появились против него, особенно в журнале «Старые годы»,^с в котором даже выражается мнение, что оно должно самоупраздниться или быть исключенным из среды ученых и художественных обществ, так как председатель его в совещании при Министерстве путей сообщения был уполномочен не настаивать на требовании переноса моста к северу от Новгорода.⁷

Если подобный упрек заслужил уже сложивший свои обязанности председатель Общества,⁵³ не бывший в состоянии противодействовать местным течениям, то Обществу любителей древности подобное обвинение не может быть поставлено в вину. Оно первое обратило внимание на возможность проведения железнодорожной линии не у Антониева монастыря, а у Юрьева,^у своевременно осведомив о том членов Императорской Археологической комиссии, а затем, застигнутое врасплох весной быстрым началом работы, протестовало вначале в ограждение исторического вида на новгородские памятники, расположенные у истоков реки Волхов, но не было поддержано Императорской Археологической комиссией и совершенно оставлено городом, который всячески противодействовал вместе с земством домогательствам Общества перевести путь и перенести мост к Антониеву монастырю. Борьба же с ведомством путей сообщения, городским и земским самоуправлением, а также штабом Ставки Верховного Главнокомандующего была для Общества непосильна, в особенности при столь запоздалой поддержке ученых и художественных сил обеих столиц, обративших внимание на этот вопрос, когда работы уже были в самом разгаре и замедление их представлялось даже неудобным с точки зрения средств обороны государства, в интересах которого было скорейшее проведение линии, соединяющей север с югом.

Как результат возбужденной полемики об охране новгородской старины и вопроса об опасности для фресковой росписи храма Спаса Нередицы прохождения поездов мимо нее, была, наконец, в сентябре 1916 года при Академии Художеств утверждена, под председательством академика Н. П. Кондакова, в составе членов

направления, перенесение их на новое направление представляется, безусловно, недопустимым. Одновременно земское собрание считает необходимым присоединиться к возбужденному ходатайству об отпуске средств для охраны целостности археологических памятников Новгорода и его окрестностей» (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 149. Л. 114).

⁵² Лутовинов Арсений Александрович — ротмистр в отставке, гласный губернского земского собрания от Новгородского уезда, уездный предводитель дворянства.

⁵³ 26 декабря 1916 года на заседании НОЛД И. В. Аничков заявил об оставлении должности председателя; был избран Волков Николай Владимирович (1863—1918) — директор Новгородской мужской гимназии, член НОЛД с 1909 г. (ОПИ НГМ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 29. Л. 23; Д. 149. Л. 93).

Г. П. Котова,⁵⁴ П. И. Нерадовского,⁵⁵ Г. Чирикова,⁵⁶ И. А. Около-
вича,⁵⁷ П. П. Покрышкина и К. К. Романова, комиссия по вопросу
о выработке мер к сохранению новгородских древностей и памят-
ников в связи с проведением около них железнодорожного пути. Ко-
миссия эта в настоящее время уже окончила свои занятия,⁵⁸ и вместо
нее учреждена при Археологической комиссии по обезопасению
фресок Спасо-Нередицкой церкви в составе представителей: а) Ар-
хеологической комиссии, б) Академии художеств, в) Академии наук,
г) святого Синода, д) Министерства внутренних дел, е) Министер-
ства путей сообщения, ж) технико-строительной комиссии Ми-
нистерства внутренних дел, з) Русского археологического общества,

⁵⁴ Котов Г. П. — архитектор, исследовал древние постройки Владычного двора.

⁵⁵ Нерадовский Петр Иванович (1875—1962) — художник-портретист, историк ис-
кусства; сотрудник Русского музея с 1909 по 1933 гт.

⁵⁶ Чириков Григорий Иосифович (?—1936) — московский иконописец-реставра-
тор, с 1918 г. работал во Всероссийской комиссии по реставрации древнерусской жи-
вописи, в том числе новгородской.

⁵⁷ Околович Николай Александрович (1867—1929) — заведующий Отделом рестав-
рации Русского музея с 1912 по 1928 г.

⁵⁸ Краткий перечень охранных мер, выработанных комиссией. Из журнала заседа-
ния от 28 сентября 1916 года: «Установить наблюдение за уровнем повышения вод в
связи с устройством дамбы и грунтовых вод около зданий, церквей наиболее угрожае-
мых, а также за изменением влажности воздуха в церквях Новгорода и влияниями на
состояние памятников иконописи, а равно и наблюдения сейсмографические».

Из журнала заседания от 23 октября 1916 г.: Просить господина министра путей
сообщения «...об осуществлении следующих необходимых мер: 1) сохранения в целом
Нередицкого холма в видах обеспечения самого холма и сохранения в недрах земли
уцелевших древнейших культур...; 2) весьма нежелательным также представляется сры-
тие Ситецкого холма в видах безопасности находящегося на нем храма, а также потому,
что при могущем быть временном пользовании этим местом для железной дороги уни-
тожится холм, имеющий историческое значение; 3) определения той части железно-
дорожной линии, которая могла бы считаться подлежащей перенесению в случае перехода
к другому направлению, а посему не производить на этом участке каких-либо работ
или заказов для сооружений постоянного значения, а именно: в частности, не произво-
дить постройки постоянного моста через Волхов, что делается ныне по распоряжению
правления МВР железной дороги. Что же касается мер понижения насыпи и удаления
железнодорожной линии, то они, не изменяя существенно положения дела, вносят лишь
некоторое улучшение в нем, которое, не спасая местность от искажения, а памятники
от могущего быть сотрясения почвы, не может быть признано в данном деле достаточ-
ным. Остающаяся при этом засыпка Спасского ручья, служившего доселе водным путем
к Нередице и прегражденного насыпью подхода к ней от Новгорода, может быть до-
пустима лишь при временном устройстве пути на этом участке».

Из журнала заседания от 8 ноября 1916 г.: В целях обеспечения сохранности от-
ставших от стен фресок Нередицкого холма предложить: 1) «для их укрепления признать
приемлемым средством лишь заливку промежутков между кладкой и штукатуркой бы-
стро твердеющим раствором с целью прочно прикрепить штукатурку к стенам и сво-
дам...». Далее излагается технология укрепления фресок: 2) «Производство работ по
заливке пустот между штукатуркой и стенами в неотапливаемом храме может произво-
диться лишь с наступлением теплого времени, ближайшие же зимние месяцы следует
использовать для производства опытов в связи с вышензложенными соображениями по
укреплению фресок... 3) Следует принять меры к уменьшению вредного влияния по-
вечной сырости, от которой сыреют и стены, и воздух».

Из журнала заседания от 8 ноября 1916 года: «... Предлагается организовать как
подробный осмотр икон, так затем и наблюдение за влиянием влажности и сырости, а
также перемен температуры в новгородских храмах на состоянии икон, установив для
того соответственные приборы в храмах: 1) Спасо-Нередицкой церкви, 2) Петра и Пав-
ла на Софийской стороне, 3) церкви Бориса и Глеба, 4) Спаса Преображения и 5) собора
Юрьевского монастыря» (ОПИ НГМ. Ф. 16. Оп. 1. Д. 87. Л. 1—7).

и) Московского археологического музея, i) Новгородского епархиального начальства, к) Общества защиты памятников старины и искусства, которой поручено озаботиться теперь же производством подготовительных работ для занятий образуемой Особой комиссией,⁵⁹ в которую избраны и представители Новгородского общества любителей древности, члены его П. Л. Гусев⁵⁹ и В. В. Милютин.

В настоящее время вопрос о сохранении древнего храма Спаса Нередицы, с его единственной в мире фресковой росписью XII века, поставлен на прочное основание и уже перешел из области предположений на путь реального осуществления задачи реставрации этого замечательного памятника древнерусского искусства.

Таким образом, голос ученых и художественных учреждений и обществ, если оказался бессильным, ввиду производившихся уже работ, остановить таковые и перенести линию и мост строящихся Московской Виндаво-Рыбинской железной дорогой к северу, тем не менее повлиял на значительное удаление полотна железной дороги от храма Спаса Нередицы, понижения моста и дамбы, устройства плотины у Юрикова городища, а главное вызвал интерес к этому вопросу и положил основание к принятию мер для приведения храма Спаса Нередицы и ее фресок в достойный такого великого памятника вид.

Заканчивая историческую записку о том, в каком направлении шла работа Новгородского общества любителей древности об охране памятников новгородской старины, их опасности разрушения при проведении среди них железной дороги, Новгородское общество любителей древности надеется, что та борьба, которую оно вело за их сохранность и в которой ему не удалось одержать полной победы, во-первых, потому что оно не было своевременно осведомлено о предположениях города относительно направления пути, во-вторых, ошиблось в самом начале своего выступления, ссылаясь только на исторический вид, а не угрозу Спасу Нередице, не предполагая вначале, чтобы на Спасо-Нередицкий холм могло быть посягательство, и в-третьих, не было своевременно поддержано Императорской Археологической комиссией, и считает, что по силе возможности послужило в этом вопросе археологии родного края, так как удаление железнодорожного полотна на $\frac{1}{4}$ версты от холма Спасо-Нередицкого, в недрах коего при работах были обнаружены следы, как это предполагает А. А. Спицын,⁶⁰ древностей кривичей, а также понижение дамбы и моста дадут возможность принять меры к сохранению Спаса Нередицы и ее фресок, и не закрывая при этом вид с Кремля на Юриково городище, и, вероятно, на будущее время вынудить железнодорожное строительство более осмотрительно и бережно относиться к древним местам Новгородской земли, по ко-

⁵⁹ Гусев Петр Львович (? — не позднее 1928 г.) — библиотекарь и преподаватель Петроградского археологического института, знаток топографии, истории и культуры древнего Новгорода, член НОЛД с 1908 г.

⁶⁰ Спицын Александр Андреевич (1858—1931) — археолог, член-корреспондент АН СССР. Проводил раскопки в Новгородском и Крестецком районах Новгородской губ., вел археологические наблюдения за работами на Нередицком холме в 1917 г.

торым должны с грохотом и свистом носиться поезда, нарушая вековечный покой былых насельников ее.⁶¹

Секретарь Общества И. В. Аничков^а.

(Подлинник. Машинопись с авторскими правками и примечаниями. ОПИ НГМ. Ф. б. Оп. 1. Д. 149. Л. 185—208).

^а Собственный заголовок документа.

^б «Без гнева и пристрастия».

^в Журнал заседания 17 апреля 1916 г., № 43 (Примечание автора).

^г См. переписку, возникшую по этому вопросу (прилож. 1). (Примечание автора).

^д Журнал заседания 28 июля 1916 г., № 46 (Примечание автора).

^ж Над фамилией от руки карандашом: К. Драницына.

^з Результатом их поездки в Новгород был доклад Н. Б. Бакланова в Обществе преподавателей графических искусств гор. Москвы в начале сентября, в котором изложил подробно с пояснениями и чертежами об опасности, угрожающей храму Спаса Нередицы и ее фресковой росписи проведением около нее железнодорожного полотна. Доклад, вызвавший большой интерес в Москве и оживленные прения, послужил основанием к возбуждению Императорским Московским археологическим обществом ходатайства об изменении направления строящейся линии Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги. (Примечание автора).

^к См. Журнал заседания 30 августа 1916 г., № 47 (Примечание автора).

^л Так в тексте.

^м Приказ. Приложение по Министерству путей сообщения № 3 (Примечание автора).

^н См.: Приложение № 1 — заметки «В защиту старины» и «Письмо в редакцию» (Примечание автора).

^о Приложение № 4. Доклады М. А. по вопросу о железнодорожном мосте через р. Волхов между г. Новгородом и Юрьевым монастырем (Докладная записка Министерству путей сообщения и новгородскому губернатору).

^п И другие. См.: Сельскохозяйственный Вестник Новгородского губернского земства. 1916. № 3—4. С. 125; то же: 1916. № 5—6.

^р Приложение № 5. Письма председателя Государственной думы Родзянко генерал-адъютанту Алексееву. (Примечание автора).

^с Приложение № 6. Проект резолюции князя Б. А. Васильчикова в stenographicский отчет журнала от 23 января 1917 года Новгородского губернского земского собрания. (Примечание автора).

^т См.: Старые годы. Октябрь—декабрь. 1916. «Новгородская разруха» А. Ростиславова. (Примечание автора).

^у На эту заметку председателем Общества И. В. Аничковым был составлен ответ, не принятый, однако, ни в «речи», ни в «Новом времени» для напечатания (Примечание автора).

^ф Так в тексте. (Описка автора. Следует читать: у Антониева монастыря. 14 октября, 23 октября и 8 ноября 1916 г.)

^х Печатаются по распоряжению Императорской Академии художеств. Петроград. (Примечание автора).

^ц Автограф.

⁶¹ Почти остановившееся в 1918—1919 гг. строительство усиленными темпами возобновилось в сезон 1920 г. Поднялась очередная волна борьбы за спасение Спасо-Нередицкой церкви и заповедного ландшафта. 22 июня 1920 г. Российская академия материальной культуры обратилась с докладной запиской в Совет Народных Комиссаров (копия отослана в Новгородский Совет рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов). В ней объяснялось, что строящаяся линия проходит в непосредственной близости от памятника мировой известности, указывалось, что «... насыпь, пересекающая долину Волхова, имеющая быть около 10 сажень высоты и сама по себе разрушающая исторический пейзаж, в настоящее время выполнена на 2/3 и, как уже сейчас видно, совершенно закрывает от города знаменитую панораму на Юрьев монастырь, Рюриково городище, Спасо-Нередицкую церковь, Сковородский Моисеев монастырь и Перынский скит на берегу озера Ильмень. Для постройки насыпи окопана часть Нередицкого и Ситецкого холмов, что может отозваться на самом храме. Насыпь, построенная без

стоков, уже вызвала заболачивание местности к северу от нее, где появилась и специфически болотная растительность...». Заканчивалась записка просьбой о незамедлительном принятии мер: «1) Устроить сквозь насыпь проток для Спасского ручья; 2) устроить систему оросительных (имелось в виду — осушительных. — Г. М.) канав в заболоченной местности к северу от железной дороги; 3) устроить правильные микро-сейсмические наблюдения...; 4) вменить в обязанность железнодорожным служащим тихо вести поезда; 5) закрепить разрытые откосы Нередицкого и Ситецкого холмов (ГАНО Ф. Р-822. Оп. 1. Д. 184. Л. 115—115 об.).

Уже в названии доклада главного инженера Дембовского «О новых домогательствах археологических организаций по вопросу проведения железнодорожной линии Петроград—Орел мимо церкви Спаса Нередицы», подготовленного для новых губернских властей, — досада и раздражение. Пространный доклад включает историческую справку о строительстве магистрали, доклад М. А. Прокофьева от 3 декабря 1916 г., сведения об итогах работ на 18 августа 1920 г.: «С перенным темпом работы производятся по сие время. Главная часть чрезвычайно трудных работ по сооружению перехода через Волхов исполнены на кессонах и совершенно закончены до верха. Пролетного строения не имеется» (ГАНО. Ф. Р-822. Оп. 1. Д. 184. Л. 106 об.).

20 января 1921 г. Дембовский рапортовал в Новгубисполком: «В минувшем 1920 году работы Управления были главным образом сосредоточены на участке Петроград—Новгород, и в настоящее время между этими пунктами открыт новый сквозной путь (имеется в виду северная часть участка железной дороги Павловск II—Новгород (143 км). — Г. М.). Очередной задачей текущего 1921 года является участок железнодорожной линии Валдай—Крестцы» (ГАНО. Ф. Р-822. Оп. 1. Д. 293. Л. 16). А к сентябрю 1921 г. линия Петроград—Новгород уже не могла функционировать. Ее состояние требовало смены шпал, ремонта вагонов и т. п. Попытка добыть средства, Президиум Новгородского губисполкома безрезультатно просил Народный комиссариат путей сообщения включить новгородскую сеть железных дорог в категорию ударных: «Новгородская губерния является главным источником для Петрограда, а частью и Москвы по снабжению последних дровами, лесом, торфом и сеном, причем та часть губернии, через которую проходят линии М. В. Р. ж. д., а именно Новгородский уезд, следует причислить к наиболее солидным по вывозке вышеуказанных предметов» (ГАНО. Ф. Р-822. Оп. 1. Д. 293. Л. 110).

Не увенчались успехом хлопоты о включении линии Валдай—Крестцы—Новгород в разряд железных дорог государственного значения. Строительство участка Валдай—Крестцы (58 км) с трудом завершилось к концу июня 1925 г. На ходатайство Новгородского РИК 8 июня 1927 года в Народный комиссариат путей сообщения при СНК РСФСР по вопросу «О достройке железнодорожного участка Новгород—Крестцы до 1928/29 годов» НКПС ответил: «Вследствие небольшого экономического значения линии и по ограниченности средств... не считаем возможным поддерживать Ваше ходатайство об ускорении начала работ против назначенного перспективным планом Госплана СССР на 1929/30 годы... По предварительной схеме Генерального плана, составленного Госпланом СССР на 15-летие, постройки линии Петроград—Орел не намечается» (ГАНО. Ф. Р-822. Оп. 1. Д. 760. Л. 56, 79; Оп. 3. Д. 76. Л. 27—28, 390).