

И.В. ХОХЛОВ

ПОЪХАЛИ!
С ПУШКИНЫМ
ПО НОВГОРОДСКОЙ
ГУБЕРНИИ



И. В. ХОХЛОВ

**Поѣхали! С Пушкиным
по Новгородской
губернии. 2-е издание**

«Проспект»

2025

Хохлов И. В.

Поѣхали! С Пушкиным по Новгородской губернии. 2-е издание /
И. В. Хохлов — «Проспект», 2025

ISBN 978-5-39-246198-1

Эта книга — своего рода путешествие в пространстве и времени, возможность увидеть Новгород глазами А.С. Пушкина и его современников, побывать в других новгородских селениях на тракте Москва — Петербург, «пообщаться» с их обитателями и даже «попробовать» ту эпоху на вкус. Любая поездка из Москвы в Петербург и обратно превращалась в пушкинское время в небольшое приключение. Автор рассказывает о правилах и условиях проезда, транспортных средствах, подстерегавших путешественников трудностях и опасностях, а также ожидавших их маленьких дорожных радостях.

ISBN 978-5-39-246198-1

© Хохлов И. В., 2025

© Проспект, 2025

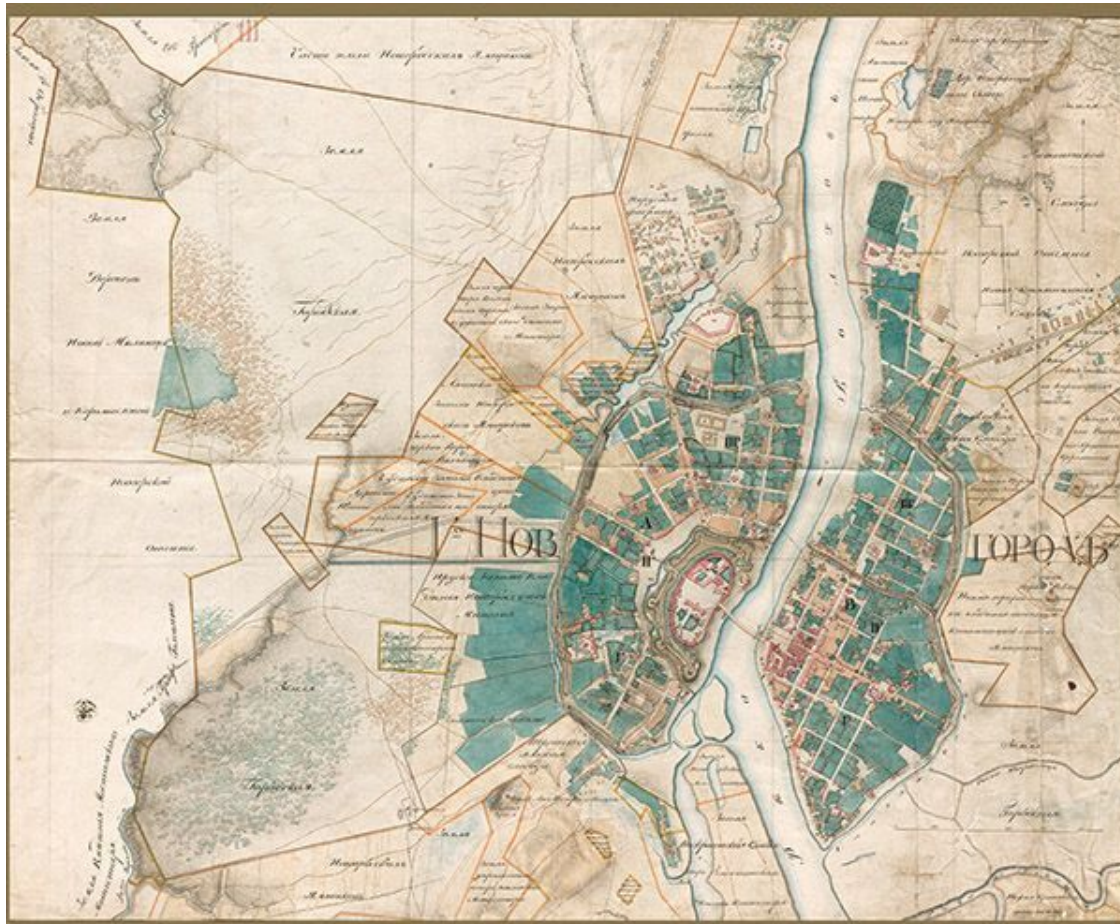
Содержание

От автора	7
«Вообще дороги въ Россіи хороши». Тракт Москва – Петербург	10
Конец ознакомительного фрагмента.	19

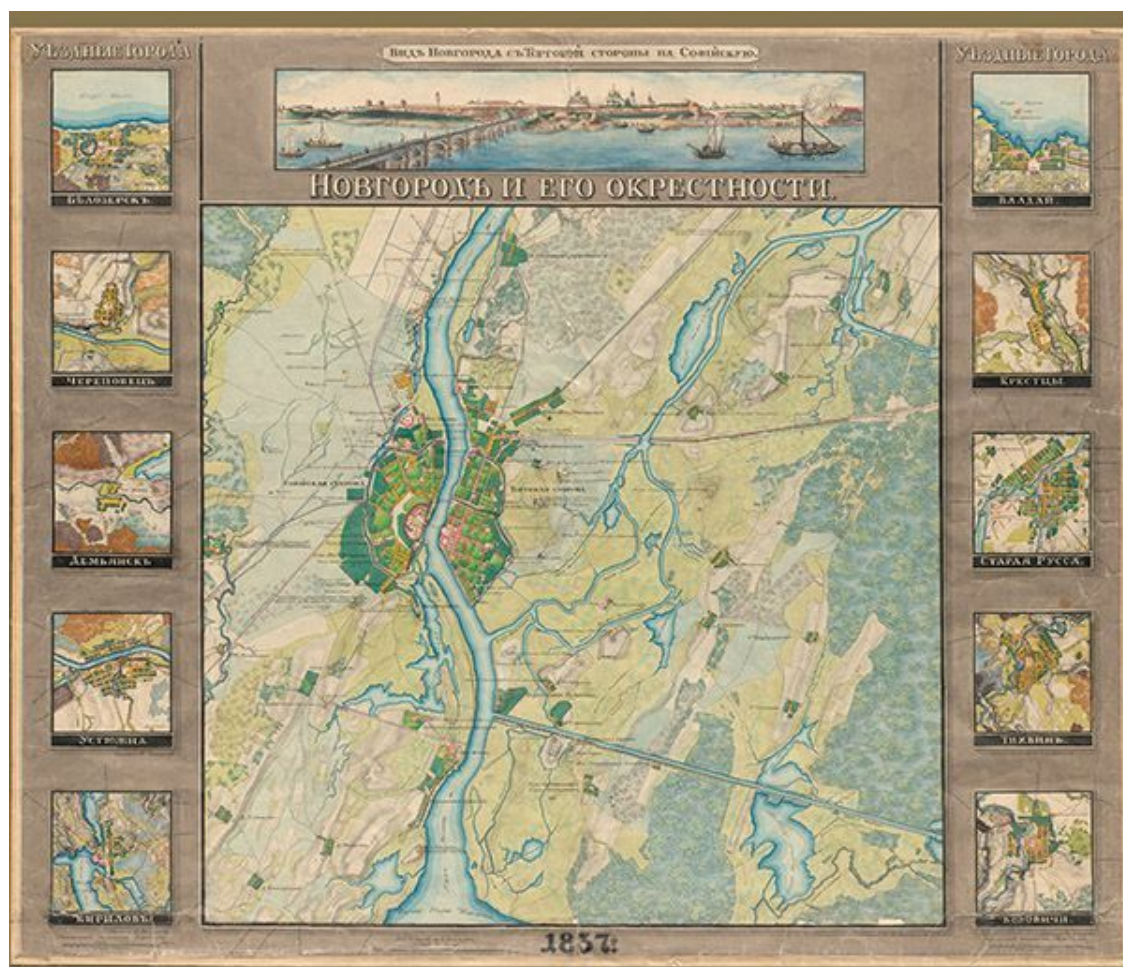
И. В. Хохлов

Поѣхали!

С Пушкиным по Новгородской губернии



Топографическая карта Новгорода с окрестностями. 1819 г. Российский государственный военно-исторический архив



План. Новгород и его окрестности. 1837 г. Российский государственный военно-исторический архив

© Новгородский музей-заповедник, 2024

© Хохлов И. В., 2024

*Посвящая памяти моих родителей:
Владимира Георгиевича (1944–2022) и Нины Николаевны (1945–
2024)*

От автора



Уважаемый читатель!

Первым долгом считаю необходимым предупредить тебя, что эта книга – не об Александре Сергеевиче Пушкине. Новгород, где поэт многократно бывал проездом, оставил некоторый след в его творчестве, а вот в биографии – почти никакого. Тем не менее, исследователи подсчитали, что Пушкин проезжал через Новгород по крайней мере 23 раза: впервые это произошло в июле 1811 года, в последний раз – 22 мая 1836 года. Ещё один визит остаётся под вопросом. Чаще всего через Новгород поэт следовал по пути из Москвы в Петербург и обратно¹. А коль скоро Пушкин здесь бывал, значит, общался с местными жителями, наблюдал остатки прежнего новгородского величия в виде сохранившихся памятников старины, уго-

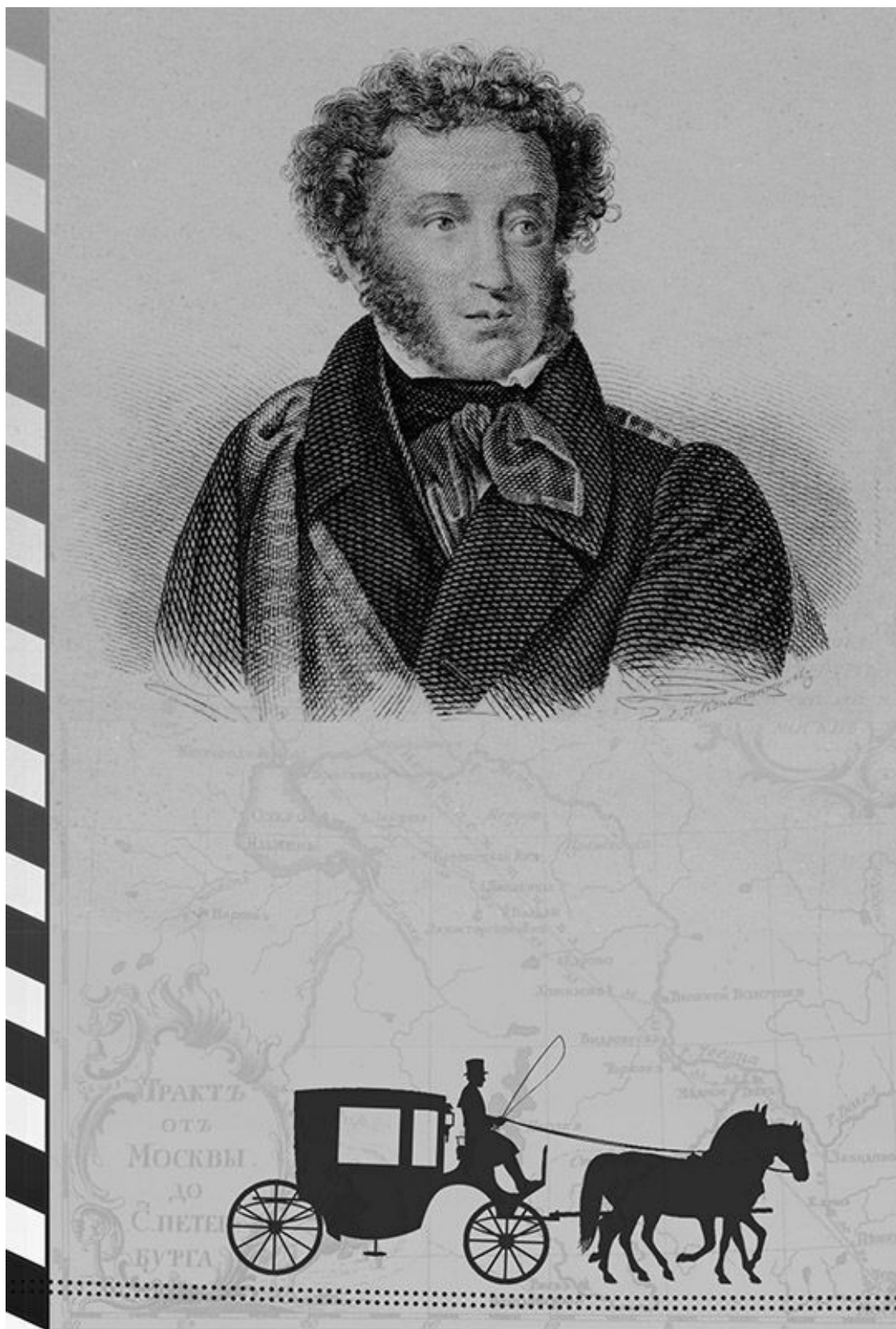
¹ Кошелев В. А. «...Хотел отвечать из Новагорода». А.С. Пушкин проездом через Новгородский край // Новгородский край в русской литературе. Великий Новгород, 2009. С. 327–336.

щался произведениями местной кухни во время остановок на почтовых станциях. Дорожные впечатления Александра Сергеевича нашли отражение в его письмах, а также в неоконченном *«Путешествии из Москвы в Петербург»*.

Дорога в некотором роде может служить визитной карточкой государства и эпохи. Здесь получали свои первые впечатления о России иностранцы, да и подданные российского государя знакомились со своей страной зачастую из окна дорожного экипажа и в гостиницах при станциях. Устройство путей сообщения могло многое сказать об уровне экономического и культурного развития государства. Общение же с местными обывателями, почтовыми служителями, ямщиками и попутчиками давало яркое представление о нравах и обычаях русского народа. Путешественники, сталкиваясь с многочисленными трудностями, а порой и опасностями, однако же, испытывали и маленькие радости. Несомненно, любая поездка из Москвы в Петербург и обратно превращалась в пушкинское время в небольшое приключение.

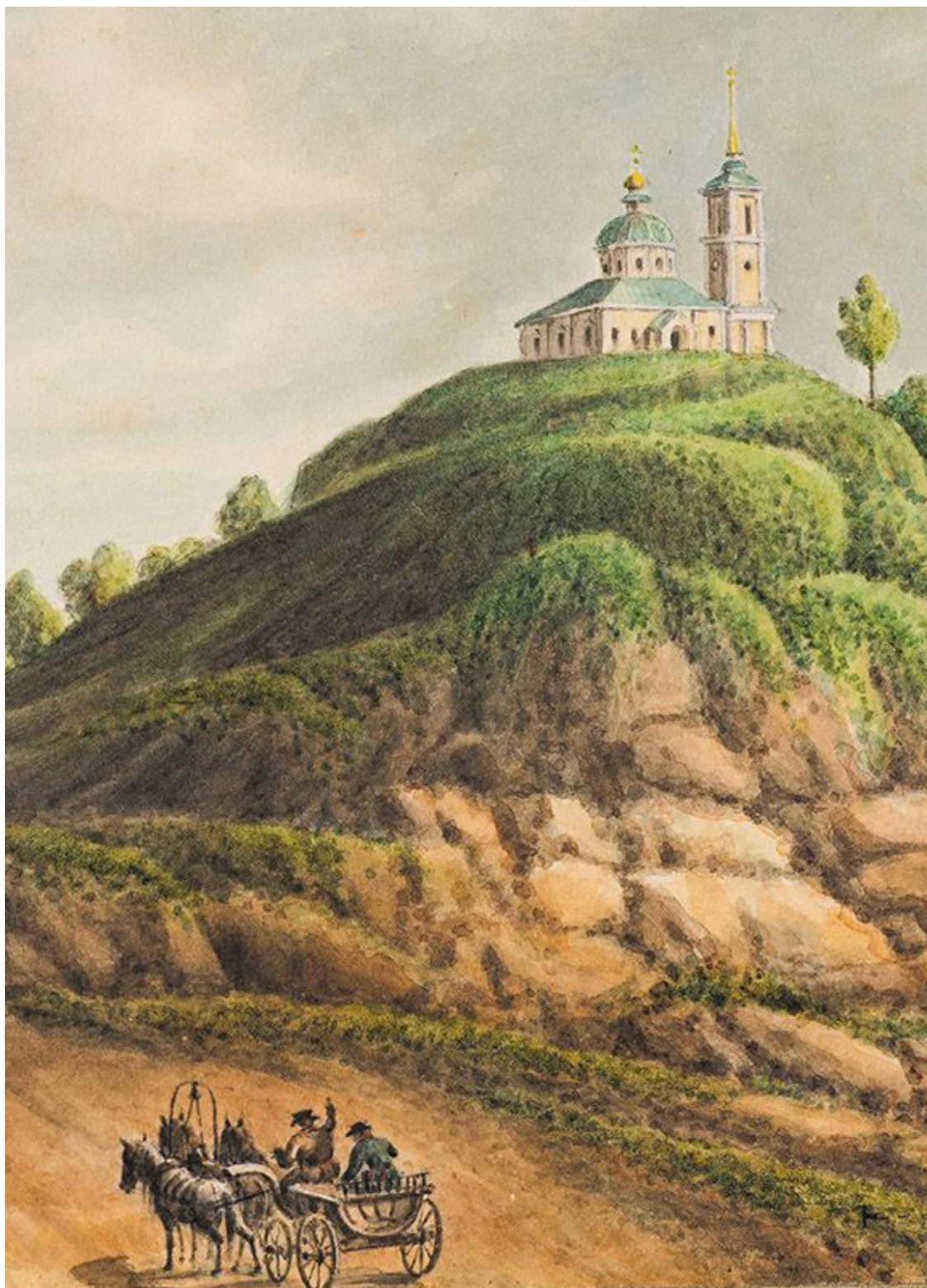
Не претендуя на лавры великого литератора и не покушаясь на непосильную задачу завершения пушкинского произведения, мы тоже попробуем совершить путешествие не только в пространстве, но и во времени, чтобы глазами поэта и его современников увидеть Новгород, побывать в других новгородских селениях на тракте Москва – Петербург, «пообщаться» с их обитателями и даже «попробовать» ту эпоху на вкус. Нашими попутчиками станут подданные российского императора и иностранцы, которым мы часто будем давать слово. Впрочем, наш вояж ограничится пределами Новгородской губернии, кои в те времена простирались значительно шире, нежели сейчас. Так что первой станцией на нашем пути станет Хотилово, а последней – Померанье. Речь при этом пойдёт о тех, кто, как и сам А. С. Пушкин, путешествовал из Москвы в Петербург частным образом. Мчавшиеся же из одной столицы в другую по казённой надобности фельдъегеря – тема для отдельного рассказа.

И. В. Хохлов
кандидат исторических наук,
ведущий научный сотрудник
Новгородского музея-заповедника



П. Константинов. Портрет А. С. Пушкина. Офорт. Начало XX в. Новгородский музей-заповедник

«Вообще дороги въ Россіи хороши». Тракт Москва – Петербург



Дорога Москва – Петербург, ставшая героиней множества путевых записок и литературных произведений, напрямую связала две российские столицы лишь к середине XVIII столетия. Строительство, начатое при жизни императора Петра I, затянулось на десятилетия и было

завершено к 1746 году. В пушкинское время поездка по этому тракту была делом довольно долгим и изнурительным.

Дорожное покрытие представляло собой не что иное, как бревенчатый настил, езда по которому порой превращалась в нелёгкое испытание. Остзейский барон И. Ф. Унгерн-Штернберг, путешествовавший в Москву в 1810 году, подробно описал устройство дороги: *«Вся дорога от Новгорода и до следующей станции Бронница – а это расстояние в 35 вёрст – как пол, выстлана широкими тёсаными балками, плотно уложенными и закреплёнными перилами по бокам. По ней, почти всегда галопом, с грохотом проносятся превосходные местные почтовые лошади. Этот отрезок пути значительно лучше типичных московских дорог, которые большей частью выложены гладко тёсаными брёвнами <...> объёмом не толще руки. Они так неплотно прилегают друг к другу, что постоянные щели, возникающие из-за отсутствующих или поломанных и сгнивших брёвен, служат причиной постоянной тряски, что, пожалуй, могло бы послужить отличным лечением для ипохондриков. Для утешения будущих путешественников скажу, что по обеим сторонам дороги лежат большие запасы таких тёсаных брёвен, предназначенных для ремонта дорог, из которых, однако, лишь немногие послужат своей цели, потому что гниют уже сейчас – вот как старо это благое намерение! К счастью, дорога достаточно широка и состоит из двух рядов брёвен, лежащих в длину рядом друг с другом, так что, по меньшей мере, хоть одна сторона в случае необходимости (если вторая затонет) будет пригодна для езды. Но тем хуже это для тех, кто в таком месте наткнётся на вереницу русских извозчиков, состоящую из более чем сотни лошадей и повозок, которые необходимо пропустить»².*

В 1808 году оценить достоинства бревенчатой дороги смогла дочь пленного шведского офицера Аделаида Хаусвольф, направлявшаяся вместе с отцом из Петербурга в Новгород: *«Она достаточно широкая, вымощена брёвнами и по обочинам обложена камнями, но она была всё же не так ужасно разбита, как первый участок пути»³.* В том же году ей снова пришлось проделать непростой путь: *«Мы продолжили путешествие ночью, ехали по неровным и почти везде сломанным бревенчатым настилам, между которыми была глубокая грязь. Супругам Йерне, у которых была большая повозка, иногда приходилось идти пешком, поскольку в повозке они падали друг на друга. Я тихонько плакала от горя над нашим несчастьем, сидя в своей маленькой повозке, которая всё время была близка к тому, чтобы перевернуться»⁴.*

Ещё два свидетельства относятся к 1826 году, когда уже вовсю шло строительство шоссе: *«...путь, застланный гатями, вероятно, с тех пор, как начались сношения Новгорода с Москвою, изображал гнилые клавиши, по которым и ездить, и ходить было невыносимо»⁵.* Похожие ассоциации вызвало путешествие по недостроенному шоссе и у тринадцатилетнего А. И. Дельвига: *«Часть дороги была песчаная, а часть мощёная крупным камнем, наибольшее же протяжение состояло из жердевой настилки, которая ввиду предполагавшегося шоассирования дороги плохо исправлялась, так что жерди в разжиженном осенними дождями грунте плясали как клавишкордные клавиши, а некоторые из них, поломанные и плохо соединённые с соседними, выскакивали из своих мест и поднимались стоймя, забрызгивая меня и экипаж грязью. Езда по шоссе была превосходна, по пескам медленна, а по жердевой настилке тряска и даже не безопасна. Мы по дороге ночевали и ехали до Петербурга почти пять суток»⁶.*

² Цит. по: Коваленко Г. М. Великий Новгород в иностранных сочинениях. XV – начало XX века. М., 2016. С. 138.

³ Своеручные подённые записки Аделаиды Хаусвольф // Картины русской жизни. Столица и провинция первой половины XIX века глазами иностранцев. СПб., 2016. С. 37.

⁴ Там же. С. 35.

⁵ Двадцать пять лет лейб-гвардии в Егерском полку (Из записок старого егеря) // Военный сборник. 1877. № 1. С. 201.

⁶ Дельвиг А. И. Мои воспоминания. М., 1912. Т. 1. С. 38.

Конец страданиям путешественников должно было положить сооружение шоссе между Москвой и Петербургом. В 1817 году Главное управление путей сообщения приступило к его строительству, к концу 1825 года был готов участок от Петербурга до Новгорода, а к 1834 году строительство Московского шоссе завершилось⁷. Предпочтение отдавалось дешёвой и практичной технике укладки дорожного покрытия из битого камня – методу шотландского инженера Джона Мак-Адама. Такие шоссе с искусственным дорожным покрытием в России стали называть «битыми дорогами»⁸. Полотно сооружалось выше поверхности земли, для лучшего стока воды ему придавалась несколько выпуклая форма, а с боков проводились канавы. Земляное полотно покрывалось утрамбованным щебнем⁹.

Особенно сложным оказался участок от Новгорода до Бронницкого яма. Прежде дорога делала крюк, пролегая от Новгорода через Хутын, Губарёво, Мшагу, Божонку, и выходила затем к Бронницкому перевозу на Мсте. Теперь же строилась прямая дорога до Бронницы: *«Огромные земляные работы, произведённые на сём расстоянии, никак не могут сравниться с работами сего же рода, произведёнными в продолжении предыдущих годов»*¹⁰. Чтобы сократить путь на 10 вёрст, дорогу пришлось строить *«на болоте, почти непроходимом и покрытом водою большую часть года»*. Высота насыпи в некоторых местах здесь составляла 15 футов (примерно четыре с половиной метра). Дав грунту время для осадки, строители «с большим старанием» произвели каменную насыпь шириной 28 футов (около 8,5 метров) и толщиной 10 дюймов (25,4 сантиметра). Усилия оказались не напрасными: *«Дорога представляет совершенно гладкую поверхность на всём расстоянии»*. Рядом устроили ещё одну – *«для гонки рогатого скота, доставляемого из внутренних России для потребления в столице»*¹¹.



⁷ Гельфер А. А. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в ведомстве путей сообщения. СПб., 1911. Т. I. С. 11, 15–16, 19, 22–23.

⁸ Бекасова А. Дилижансы на дорогах России XIX в.: от замысла – к практике воплощения // Quaestio Rossica. 2017. Vol. 5. № 1. С. 35.

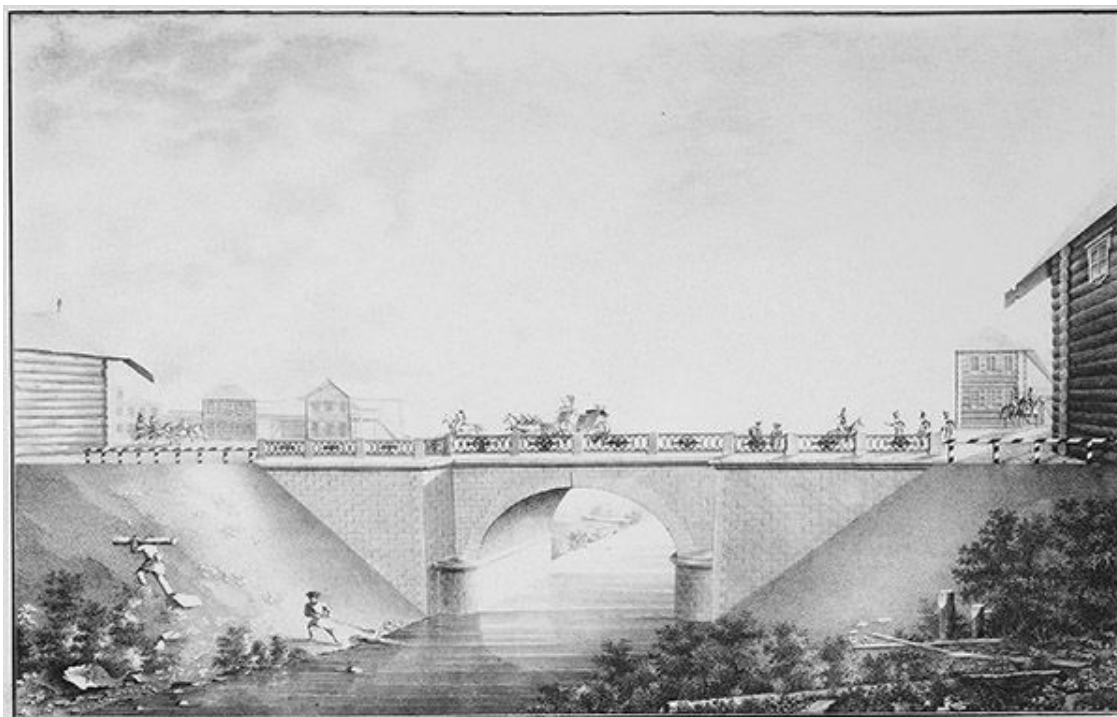
⁹ Главная дорога России: Москва – Санкт-Петербург. СПб., 2000. С. 49.

¹⁰ Стремоухов. Известие о работах, произведённых или предпринятых инженерами путей сообщения с 1823 по 1827 год // Журнал путей сообщения. СПб. 1827. Кн. 10. С. 1–3.

¹¹ Там же.

Вид деревянного моста через Савинский ручей, построенного в 1824 году. Литография Ф. Кнорре по рисунку неизвестного художника. 1828 г. Государственный музей истории Санкт-Петербурга

Параллельно со строительством шоссе на этом участке шли работы по устройству водной коммуникации – Вишерского канала, соединившего реку Мсту с Волховом. Канал, сооружённый в 1826–1836 годах, являлся частью Вышневолоцкой водной системы. Необходимость в нём возникла в связи с трудностями, которые испытывали грузовые суда при проходе через расположенный южнее Новгорода Сиверсов канал. При сильных ветрах выход из него в Волхов был затруднителен, опасен, а порой и вовсе невозможен, к тому же он каждый год засорялся в половодье. Наконец, следовавшие через него суда встречали на пути ещё одно препятствие – Волховский мост, миновать который им приходилось через разводной пролёт. Неповоротливые барки тянули на бечевах, и лопнувшая верёвка могла повлечь за собой весьма неприятные последствия: силой течения барку сносило к пятому пролёту моста и там разбивало об угол каменного устоя. Вишерский канал позволял миновать эти сложные участки пути. Начинается он в 24 верстах от устья Мсты, у Бронницы, затем «сначала изгибается немного на север, потом идёт в прямой линии до речки Шуйки, от неё большою дугою поворачивает к западу и после нового изгиба впадает перед монастырём св. Саввы Вишерского в Малый Волховец. Кроме Шуйки перерезывает он Миагу и проходит по мокрой луговой равнине, покрытой кустарниками и болотами. Канал этот имеет 14 $\frac{1}{2}$ вёрст длины, от 8 до 10 сажень ширины и до 7 футов глубины»¹². Шлюзов в канале не имелось. В его начале, у Мсты, была устроена плотина для защиты от воздействия льда и быстрой прибыли воды из реки весной. Позднее такую же плотину построили при впадении канала в Вишеру. Извлечённая в ходе работ земля пришлась очень кстати – её использовали для сооружения насыпи шоссе.



Вид каменного моста, построенного в 1823 году в селении Холопья Полисть. Литография Ф. Кнорре по рисунку неизвестного художника. 1828 г. Государственный музей истории Санкт-Петербурга

¹² Обзорение главных водяных сообщений в России. СПб., 1841. С. 13–14.

Важной и непростой задачей стало строительство новых мостов по маршруту шоссе. Первоначально предполагалось возвести их из камня, но в итоге для уменьшения издержек пролётные части сделали деревянными. Мостостроительными работами на участке от Петербурга до Новгорода заведовал инженер В. К. Треттер, впоследствии получивший известность благодаря спроектированным цепным мостам в Петербурге. При сооружении каменных труб под шоссе Треттером впервые была применена система устройства их частями, во избежание расходов по организации объездных путей с временными мостами. На одной половине шоссе устраивался временный мост, а на другой выводилась кладка трубы, по окончании которой поверх делалась насыпь, движение переводилось на оконченную половину шоссе, и затем заканчивалась вторая часть трубы. Такое рационализаторство чуть было не обошлось инженеру дорого: за самовольное изменение порядка производства работ Треттер получил выговор. Однако комиссия, принимавшая работы, признала его способ рациональным, без ущерба для прочности и стоимости, так что впоследствии его даже рекомендовали остальным строителям. В качестве оправдания Треттер приводил, помимо прочего, и то, что если бы он устроил объезды, то это могло вызвать неудовольствие государя во время поездки по шоссе, так как около каждого искусственного сооружения приходилось бы съезжать и въезжать на шоссе¹³.

Самые масштабные мостостроительные работы проводились в Новгороде, где под руководством инженер-майора Розенкампа по проекту инженер-полковника К. Я. Рейхеля строился новый мост через Волхов. После того, как шоссе достигло Новгорода, *«главноначальствующий путями сообщения»* герцог Александр Виртембергский распорядился составить проект моста через Волхов. Его закладка состоялась 14 сентября 1825 года, открытие – 1 апреля 1831 года.

Мост имел одиннадцать пролётов на десяти каменных опорах и два береговых устоя. При его строительстве впервые в России применили новую технологию сооружения каменных опор. В начале работ в дно реки на месте будущей опоры вбивалось 250 свай, которые затем спиливались вровень с дном посредством пилы конструкции А. А. Бетанкура. Это была дисковая пила, установленная горизонтально на вертикальной длинной оси. Вращательное движение пиле передавалось двумя коническими зубчатыми колёсами, одно из которых – вертикальное – с помощью колена на его оси приводили в действие четыре человека. Ось пилы можно было опускать и поднимать вместе с пилой. Две железные фермы раскосной системы удерживали ось пилы в вертикальном положении. Вся эта система могла передвигаться вдоль подмостей. Поперечные перемещения пиле сообщались посредством винта, которым также прижимали пилу к свае во время спиливания. Пилой срезали сваи на глубине до шести метров от поверхности воды.

¹³ Николай Л. Ф. Краткие исторические данные о развитии мостового дела в России. СПб., 1898. С. 71–72.



Вид произведённой работы в 1825 году при построении в Новгороде Волховского моста. Литография Ф. Кнорре по рисунку неизвестного художника. 1828 г. Государственный музей истории Санкт-Петербурга

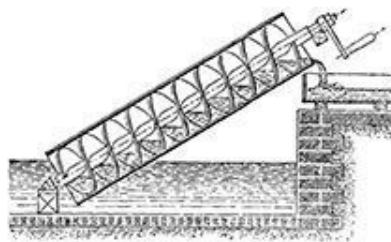
На получившуюся ровную и прочную площадку устанавливался огромный, сколоченный из соснового леса, ящик-понтон с деревянным же днищем, надёжно проконопаченный в пазах. Высота ящика несколько превышала горизонт воды в реке. Для надёжности вокруг понтона вбивалось несколько свай, не позволявших течению его снести. Погружение понтонов на дно происходило постепенно, по мере увеличения сооружаемой внутри их каменной кладки, пока понтон, наконец, не садился на приготовленную ему площадку из свай. Когда подводная часть опоры была готова, боковые стенки понтона отвинчивались от днища, которое, придавленное огромной тяжестью каменной кладки, становилось, таким образом, основой опоры: *«Одно днище его, основание устоя, прижатое к ростверку тягостию нескольких сот тысяч пуд гранита и плиты, остаётся в вечное и потомственное владение водяному царству. Потом в стены ящика вделывается новое дно, и оный очень хорошо снова скреплённый болтами, законопаченный с обеих сторон и залитый смолою, снова идёт в дело для прочих устоев. Внутри его работать безопасно: водная стихия плывёт над головою работника и не страшна ему»*¹⁴.

Впервые так в 1738 году построили Вестминстерский мост через Темзу, однако в России до сооружения новгородского моста этот способ не применялся. Как справедливо писал в газете «Северная пчела» Новгородский губернский прокурор А.И. Мартос, *«иноземные инженеры, опытнейшие против нас, ранее нас полюбившие просвещение, в сём случае соделались нам путеводителями: перенимать полезное никогда не стыдно»*¹⁵.

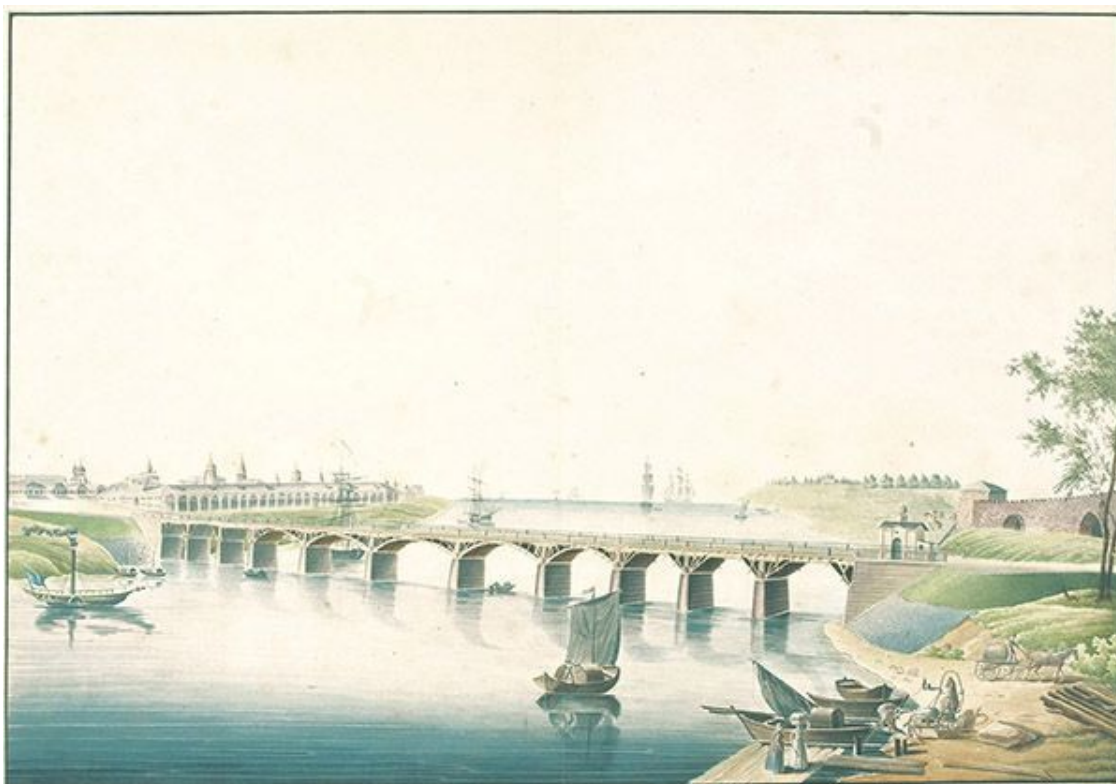
¹⁴ Мартос А. И. Письмо к издателю из Новгорода. 4-го апреля 1831 // Северная пчела. 1831. № 84. С. 3–4.

¹⁵ Там же.

* Архимедов винт — изобретённая Архимедом водоподъёмная машина, состоящая из бесконечного винта с укрепленной осью, которая входит своими извилинами в винтовое колесо.



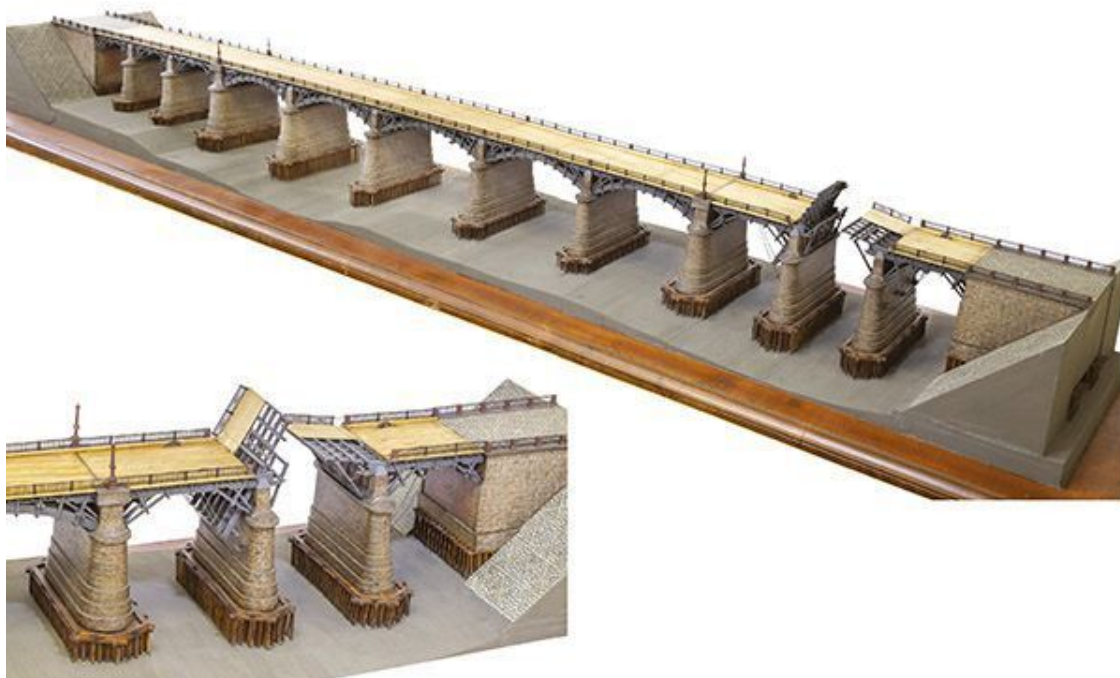
Береговые устои и одна из опор у Софийской стороны строились по старинке: возводилась перемычка из свай, откуда затем при помощи архимедова винта* откачивалась вода. После этого в грунт вбивались сваи и сооружалось основание для устоев или опоры. Для строительства других опор этот метод оказался непригоден — потребовалось бы слишком много свай для устройства перемычек и большое количество машин для откачки воды. Опоры были облицованы гранитом, известь, плиту и строевой лес для пролётов и настила доставляли из-под Боровичей.



Н. Никитин. Вид моста на реке Волхов. 1839 г. Бумага, акварель, тушь. Новгородский музей-заповедник

Настил моста изгибался к концам небольшой дугой, по его краям шла узорчатая чугунная решётка и стояли фонари. Во втором от Торговой стороны пролёте устроили подъём для пропуска мачтовых судов. Два щита подъёмной части, весившие вместе около тысячи пудов (16,4 тонны), за десять минут разводились усилиями четырёх человек при помощи механизма из зубчатых колёс, вала, цепей и балласта. При въездах на мост установили гранитные колонны с чугунными щитами, на которых было указано время строительства. У схода на Софийскую

сторону появилась казарма для «помещения прислуги, наблюдающей за чистотою и исправностью моста» (известная сейчас как «Речной домик»).



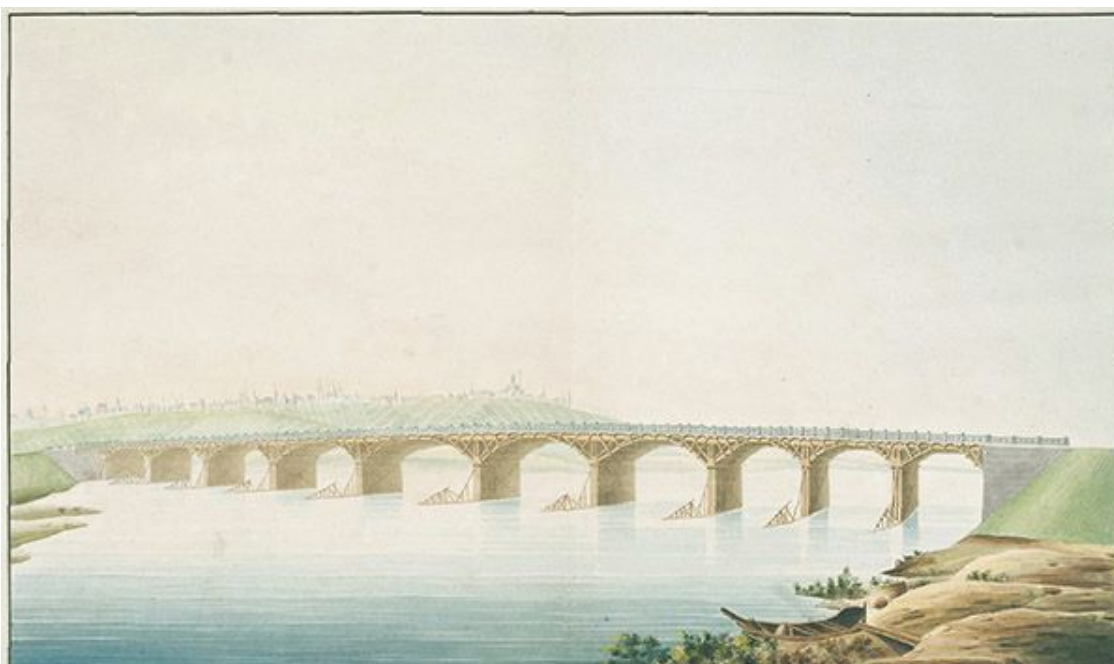
Модель постоянного моста через реку Волхов в Новгороде. 1829 г. Дерево, металл, бронза, ручная работа, изготовление в мастерских. «Музей мостов» – филиал Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации. Модель изготовлена в мастерских Института Корпуса инженеров путей сообщения в масштабе 1:84

Инженеры по праву могли гордиться своим произведением: «По трудностям, которые должно преодолеть при построении сего моста, по величине и красоте одного и, наконец, по роду материалов, употреблённых при построении, сей мост может похвастаться в своём роде одним из лучших сооружений не только в России, но и в Англии и во Франции»¹⁶. Новый мост приводил в восторг и горожан. Уже упомянутый А. И. Мартос восклицал: «Как прекрасен этот мост! Какая соразмерность в частях и в целом, в арках, висящих над рекою! Везде полезное в сочетании с приятным. Какие виды он открыл на оба отдалённые пункта, с одной стороны замыкающие общую картину Антоновым монастырём с роцею, с другой – белеющим монастырём Юрьевым и деревнями»¹⁷. Бывший новгородский губернатор П. И. Сумароков утверждал, что мост «щеголеватой наружности, с чугунным ограждением, почитается отличным в империи»¹⁸.

¹⁶ Краткое описание работ, произведённых по ведомству путей сообщения в 1828 году, и изысканий, служащих к улучшению существующих и к открытию новых сообщений // Журнал путей сообщения. 1830. Кн. 16. С. 22.

¹⁷ Мартос А. И. Ук. соч. С. 3–4.

¹⁸ Сумароков П. И. Прогулка по 12-ти губерниям с историческими и статистическими замечаниями в 1838 году. СПб., 1839. С. 4.



Вид деревянного моста на реке Малый Волховец. 1834 г. Бумага, акварель, тушь. Новгородский музей-заповедник

В рамках работ по устройству шоссе к 1830 году возвели новый мост на гранитных устоях через Фёдоровский ручей в Новгороде¹⁹.

В 1824–1825 годах был построен мост через реку Малый Волховец, состоявший, как и Волховский, из 11 арок, поддерживаемых 10 рядами свай и двумя каменными быками. Он имел более 100 саженей (около 210 метров) длины и возвышался на 35 футов (10,5 метров) над горизонтом «обыкновенных вод». Вместе с чугунным решётками-перилами мост обошёлся казне не более чем в 150 рублей, «*что составляет не много более половины той суммы, которая означена была в смете. Лёгкость плотничной работы, тщание при производстве оной и самая величина моста поставляют его наряду с замечательнейшими сооружениями, в сём роде предпринятыми*»

¹⁹ Выписка из отчёта главноуправляющего путями сообщения за 1830 год // Журнал путей сообщения. 1830. Кн. 25. С. 4.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.