



О чём грустим?

Статья В. Тихонова «На обочине промышленных запросов»¹ заставила меня не на шутку задуматься. А вправду, пройди железнодорожная ветка Северной железной дороги через Переславль, насколько иной могла быть «индустриально-технологическая судьба древнего города»?

Путь к размышлению подсказала телепередача о Плесе — городе в Ивановской области. В истории и даже облике Плёса и Переславля много схожего: оба города основаны как крепости на водных путях; с XVII столетия торговые центры округи; с 1778 года — уездные города. Плес стоит над Волгой, Переславль над Плещеевым озером. И тот и другой города железная дорога в XIX веке обошла стороной. А теперь цитата из энциклопедии «Города России»:

С открытием железной дороги Иваново-Вознесенск—Кинешма и утратой городом значения водно-сухопутного перевалочного узла Плес переживал упадок, но благодаря красоте окрестностей обрёл славу «Русской Швейцарии» и стал популярным среди русской интеллигенции местом.²

Левитан и Репин прославили Плес своими полотнами. Теперь этот город является климатическим курортом и музеем-заповедником, при этом ближайшая железнодорожная станция находится в 39 километрах.

А вот наш ближайший сосед во Владимирской области город Юрьев-Польский железная дорога не миновала. История промышленности и даже «производительные силы» — численность населения вплоть до 30-х годов XX столетия в Переславле и Юрьеве почти совпадают. По данным той же энциклопедии, в конце XX века Переславль вдвое больше по числу жителей и намного разнообразнее по составу промышленных предприятий. Наш город развивается динамичнее своего соседа, оставшегося центром сельскохозяйственной округи. Добавлю, что мои личные впечатления автомобилиста от состояния улиц явно не в пользу Юрьев-Польского.

Ещё один пример — Суздаль, также оставшийся без железной дороги. Историко-культурный и туристический центр, сохранивший образ древнерусского города и здоровую экологическую обстановку.

На самом деле, железная дорога сама по себе не является залогом обязательного промышленного процветания. Да и промышленно-индустриальный вектор развития в современной российской действительности обычно сопровождается стремительным ростом экологических проблем. Посмотрите на Ярославль, в котором трудно дышать, а воду из-под крана пить невозможно. Но приплывает эта вода по Волге, от индустриально развитых Тутаева и Рыбинска.

На мой взгляд, судьба Переславля сегодня зависит вовсе не от железной дороги. До сих пор у города нет документа, определяющего направления и стратегию развития, основные приоритеты. Градостроительная документация давно устарела. Из документов 20-летней давности актуальным, остаётся, пожалуй, только положение об охранных зонах памятников истории и архитектуры — исторической памяти города.

*Шадунц, Е. К. О чём грустим? / Е. К. Шадунц // *Славич*. — 2002. — 15 марта. — С. 3.

¹Тихонов, В. На обочине промышленных запросов / В. Тихонов // *Славич*. — 2002. — 1 марта. — С. 3.

²Города России: Энциклопедия. — М.: Большая российская энциклопедия, 1994.

Как будет выглядеть Переславль в XXI веке? Что надо ценить, а чем можно поступиться, стремясь привлечь в город инвестиции и пополнить бюджет? Как использовать сегодняшний экологический, социальный и экономический потенциал?

К счастью, нам есть чем гордиться. Предприимчивость и склонность к инновациям руководителей наших предприятий создали имидж Переславля как города эффективных технологий. Развивается Национальный парк, а вокруг него многообразная деятельность молодого поколения переславцев. Крепнут традиции высших и средних учебных заведений. И ещё немаловажная деталь в жизни городского общества — на рубеже столетий в Переславле образовалось множество творческих объединений: народные театры, клубы по интересам, гостинные и салоны. Вернулся в город звон церковных колоколов, а с ним возрождаются приходские общины. Значит, у города есть будущее!

Напоследок позвольте заступиться за фабриканта Мартиниана Борисовского. Поскольку для большинства из нас единственным источником сведений об истории Переславля является «Исторический очерк 1934 года» М. И. Смирнова, то из публикации в публикацию кочует обвинение в адрес упомянутого господина. Трудно сказать, чем так насолил Борисовский Михаилу Ивановичу, ведь события с прокладкой железной дороги происходили в Переславле в дни раннего детства знаменитого краеведа. При внимательном прочтении текста М. И. Смирнова не обнаруживаешь ни одного факта о действительном участии Борисовского в упомянутых событиях. Зачем вообще было создавать такой «заговор» против дороги, если во всех промышленно развитых центрах фабриканты осознавали выгоду железнодорожных перевозок? Кроме того, интересы помещиков восточной части уезда никак не связаны с интересами промышленника в Переславле. И ещё одна деталь — семья Борисовских считалась одной из трёх самых богатых *московских* купеческих семей, их промышленный капитал не ограничивался только Переславской мануфактурой. Это не какой-нибудь провинциальный невежественный купчишка, чей интерес не выходит за пределы рыночной площади. И вовсе не пришла в упадок их мануфактура в Переславле, как пишет М. И. Смирнов. Подробности из первых рук содержатся в книге Н. А. Варенцова «Слышанное. Виденное. Пережитое», изданной в 1999 году. В 1888 году Борисовские понесли большие убытки на торговой операции с сахаром, а незадолго до этого ими были затрачены большие деньги на покупку лесного имения на юге России.

Эти обстоятельства создали заминку в делах братьев Борисовских, и им пришлось приостановить платежи. Баланс Борисовских показывал, что дело их только во временном затруднении и если кредиторы согласятся отсрочить платежи на некоторое время, то дело могло бы совершенно исправиться.¹

Но кредиторы не согласились — Борисовские были конкурентами в рафинадном бизнесе. В результате над делами братьев Борисовских была учреждена администрация. Сахарный завод приостановили, лесное имение продали, прядильня в Переславле была передана товариществу с новыми пайщиками. По сведениям Л. Б. Сукиной, имущество Борисовского было оценено в 2 243 000 рублей.² «Товарищество Переславской мануфактуры» открыло действия в 1889 году, а сын Мартиниана Борисовского Никанор — бывший владелец — стал простым служащим в управлении мануфактуры. Такая вот история.

¹Варенцов, Н. А. Слышанное. Виденное. Пережитое / Н. А. Варенцов; вступительная статья, составление, подготовка текста и комментарии В. А. Любартовича и Е. М. Юхименко. — М.: Новое литературное обозрение, 1999. — С. 132—133.

²http://u.pereslavl.ru/NewSite/Data/Kafedry/Humanit/Krai/theme_14.html