

УДК341.312"1914/1918"

DOI: 10.22394/2225-8272-2021-10-2-113-128

АБАКУМОВ Станислав Николаевич, кандидат исторических наук, доцент, Председатель совета Орловского областного отделения Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры (Россия, Орёл), e-mail: abakumovstn@gmail.com

ABAKUMOV S.N., Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Chairman of the Council of the Orel Regional Branch of the All-Russian Society for the Protection of Historical and Cultural Monuments (Russian Federation, Orel), e-mail: abakumovstn@gmail.com

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПОСЛЕДУЮЩИХ РЕКОНСТРУКЦИЙ МАРИИНСКОГО (КРАСНОГО) МОСТА ГОРОДА ОРЛА В 70-Х ГГ. XIX – XX ВЕКА

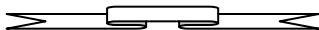
HISTORY OF THE CONSTRUCTION AND SUBSEQUENT RECONSTRUCTION OF THE MARIINSKY (RED) BRIDGE IN THE CITY OF OREL IN THE 70S OF XIX – XX CENTURIES

Аннотация. Цель исследования – анализ исторических данных об особенностях строительства Мариинского (Красного) моста в городе Орле в 70-х гг. XIX века. В работе также на основе сравнительного метода приводится анализ последующих реконструкций данного сооружения, в том числе после Великой Отечественной войны. Актуальность статьи вызвана проходящими работами по реконструкции моста, осуществляемыми в настоящее время. Приведенные исторические данные позволяют архитекторам и проектантам учесть архитектурные особенности сооружения, которые являются историческими, для того чтобы максимально полно их сохранить.

Ключевые слова: мост, арочные дамбы, проект, строительство, реконструкция.

Abstract. The purpose of the study is to analyze the historical data on the peculiarities of the Mariinsky (Red) Bridge construction in the city of Orel in the 70s of the XIX century. In the paper the analysis of the subsequent reconstructions of this structure is given on the basis of a comparative method, including the period after the Great Patriotic War. The relevance of the article is caused by modern works on the reconstruction of the bridge, currently being carried out. The given historical data allow architects and designers to take into account the architectural features of the facility, which are historical, in order to preserve them as fully as possible.

Keywords: bridge, arched dams, project, construction, reconstruction.



Введение. Проблема возведения постоянных металлических мостов в городе Орле является актуальной и требующей большого внимания от органов власти. Увеличение транспортных потоков, а также разрушение от времени существующих мостов (Тургеневского, Красного и др.) приводит к необходимости их реконструкции. В 2021 году была начата реконструкция Красного моста в горо-

де Орле над р. Окой. Данный мост построен в XIX веке и является объектом культурного наследия, в связи с чем проект реконструкции должен учитывать необходимость сохранения исторического облика сооружения, а надзорным органам в сфере сохранения историко-культурного наследия следует осуществлять постоянный контроль за ходом строительных работ. Изучение истории стро-

ительства и последующих ремонтов Мариинского (Красного) моста в г. Орле позволит в полной мере учесть значимость данного сооружения, а также предпринять необходимые меры по сохранению его исторических конструкций.

Первый временный деревянный мост через реку Оку был начиная с XVI века у Пятницких ворот. При этом «...изстари мащивали уездные сошные люди», отчего он и получил свое первоначальное название «сошный»...» [17]. Рассматривая стратегическое его расположение, можно отметить важность и ценность его при осуществлении любых коммерческих действий, но и более ключевая составляющая его местонахождения – это постоянная переправа в верховьях реки. Именно этим нескончаемым путем шли торговые обозы или специального военного назначения грузы. В качестве попутных лиц выступали богомольцы и вольные путники.

Другие пути вокруг слияния Оки и Орлика достаточно часто страдали от неблагоприятных погодных условий и поэтому надежными не воспринимались. Подтверждение этому факту была жалоба орловского воеводы Семёна Волконского, который после очередного разлива рек и затруднений, вызванных подтоплением моста, сетовал на различные внешние угрозы. Он боялся, что в случае набега татар среди жителей соседних уездов, которые сбегутся в город для его защиты, утонувших будет большое количество и выехать из города воинам через Оку будет невозможно [17].

Последствием этих природных явлений было трудоемкое и хлопотное восстановление различных мостных строений. Местные жители пытались ремонт моста перенаправить от себя, используя различные, иногда даже нестандартные формулировки. К примеру, челобитная 1645 года, в которой местная элита переложила осуществление ремонта на уездных стрельцов и казаков. Ос-

новываясь на длительной переписке, мы видим, что они отказывались от возложенных обязанностей, отмечая, что «...изстари с уездными людьми сошнова никакова дела не дельвали и под городом на Оке реке сошнова мосту не мащивали...» [17]. Исход спорной ситуации был не в их пользу, и им все же приказали заниматься этой работой, но и представителям привилегированной части города все же пришлось выполнять схожую работу, но по «большим дорогам» в уезде, где они их делали «наперед сего».

Суровые условия и достаточно частые перепады погоды приводили в негодность деревянные мосты. Они сносились половодьями и поэтому со временем сменялись один за другим. Во время половодий, когда мост сносило, местной администрации предписывали организацию временных паромных переправ.

Важной вехой в устройстве города стало принятие регулярного плана застройки. Именно это поспособствовало тому, что начиная с XVIII века город стал быстро увеличиваться со всех берегов, протекающих через него рек.

Необходимость строительства постоянного моста над р. Окой в центре города Орла, как видно из документов, обуславливалась регулярными весенними половодьями, которые сносили временные мосты и тем самым блокировали движение людей и товаров.

В 1862 году появились первые два проекта по устройству в Орле постоянно действующих переправ и мостов, отмеченные главным управлением министерства путей сообщения. Эти проекты принципиально расходились в ключевых постройках – сделать, как и прежде, деревянный мост или же все же пойти по примеру европейских стран и впервые опробовать строительство железного и навесного моста. Однако оба этих проекта не были реализованы в связи с открытием в скором времени земских учреждений.

В 1864 году, после открытия земских учреждений, министерство внутренних дел сделало начальнику Орловской губернии предложение о передаче вопроса по устройству в городе Орле на р. Оке и р. Орлике постоянных мостов на почтовом тракте на усмотрение Орловского губернского земства [2].

К вопросу строительства мостов в городе Орле вернулись лишь в 1875 году, когда Орловская городская дума приняла решение о строительстве двух постоянных мостов в городе, один из которых предполагалось построить над Орликом (Александровский), а второй над Окой (Мариинский).

Первоначально к Окскому мосту предъявлялись следующие требования: 1) опоры пролетных частей моста необходимо было сделать каменными; 2) пролетные части изготовить из железа; 3) подъездные части сделать земляными [2]. План моста был представлен орловским инженером Верховцевым. Именно этот план и рассматривался министерством путей сообщения как основной при утверждении строительных работ.

Орловская городская дума при рассмотрении данного проекта отметила, что устройство подъездных земляных дамб сплошными принесет вред тем жителям города, которые находятся около мостов, так как уменьшит стоимость этих домов. В этой связи гласные выступили за замену сплошных дамб пролетными. После внесения необходимых изменений Верховцевым проект был представлен в министерство путей сообщения, которое, однако, после изучения отклонило его в связи с тем, что для быков и устоев двух мостов не были проведены соответствующие расчеты [2].

В том же 1875 году инженер Верховцев исправил недочеты, после чего министерство утвердило проект 18 февраля 1876 года за № 598. После этого губернатором (К. Н. Боборыкиным (1875–1888 гг.)), согласно указанию техническо-строительного комитета

была учреждена комиссия, в которую приглашены инженеры Фон-Дезен, Мерзляков и Савельев. 26 марта 1876 года, в ходе заседания Орловской городской думы, была избрана комиссия по устройству постоянных мостов в Орле под председательством И. А. Авилова, которая действовала вплоть до окончания всех работ. Предыдущая комиссия закончила свою деятельность заключением предварительного договора от 4 июля 1876 года с председателем правления общества Брянского рельсопрокатного завода князем В. Н. Тенишевым, взявшим на себя постройку мостов в г. Орле на реках Оке и Орлике [2].

Комиссия под председательством И. А. Авилова также остановила свой выбор на Брянском рельсопрокатном заводе, потому что хозяева завода предложили за строительство мостов самую дешевую цену. Возможно, это было неслучайно, поскольку семья Тенишевых была известна своей благотворительной деятельностью. 26 марта 1876 года был заключен нотариальный договор между И. А. Авиловым, которого Орловская городская дума уполномочила на совершение действий от ее имени, и уполномоченным представителем подрядчика В. Ф. Крахтом. Нотариусом по договору выступил Жедринский.

После подписания нотариального договора с Брянским рельсопрокатным заводом комиссия по устройству постоянных мостов в Орле (далее – Комиссия) пригласила инженера А. И. Лебединского для занятия должности производителя работ по строительству мостов. Ранее участвовавший в проектировании инженер Верховцев отказался занять эту должность, поскольку не удовлетворился предложенной суммой за свою работу в размере 5 тыс. руб. Он запросил сумму в 11,5 тыс. руб., что превышало общий объем финансирования в 10 тыс. руб., обозначенный Орловской городской думой за проведение административных работ по строительству Орлицкого и Окского мостов.

В ходе рассмотрения и доработки проекта по строительству Мариинского моста одним из первых встал вопрос о необходимости замены сплошных дамб пролетными. Согласно заявлению прибрежных землевладельцев и торговцев города Орла, устройство сплошных дамб могло принести для них вред, поскольку загрозило бы проезд по улице и тем самым уменьшило бы стоимость их домов, а во-вторых, могло угрожать жизни и здоровью при пожаре.

18 мая 1876 года Комиссия определила: просить производителя работ А. И. Лебединского изготовить проект арочной системы вместе со сметой на её стоимость, что и было сделано. Однако, когда данный проект был представлен князю Тенишеву В. Н., тот заявил, что замену сплошных дамб арочными он может произвести только с условием доплаты к сумме, указанной в контракте, 46 000 руб. [2].

3 июня 1876 года А. И. Лебединский выступил с докладом в Орловской городской думе о необходимости замены сплошных дамб дамбами арочной системы, после чего дума утвердила решение об изменении в проекте моста, отправив отредактированные планы губернатору. 10 августа 1877 года технический строительный комитет министерства внутренних дел утвердил планы строительства.

Ранее 11 августа 1876 года Орловская городская дума постановила: «...1. увеличить прописанную в договоре с князем Тенишевым сумму на 46 тыс. рублей; 2. дать возможность Управе занимать эти деньги на условиях, которые утверждены Думой для займа всей суммы, необходимой для строительства мостов в заседании 16 марта 1876 года... для предоставления подрядчику всей требуемой суммы для строительства мостов через реки Оку и Орлик, разрешить Управе по необходимости занимать деньги в Орловском городском банке с выдачей обя-

зательного в размерах указанных для этого Министром Финансов; 3. подписать через нотариуса с князем Тенишевым отдельный договор, и уполномочить его подписать председателя комиссии И. А. Авилова; 4. при подписании договора разрешить руководствоваться проектом инженера Лебединского, одобренным Думой на заседании 3 июня 1876 года; 5. принять за основание единичного расчета расценочную ведомость князя Тенишева от 18 июня как в отношении цены на каменную кладку, так и на железо, если количество его будет изменено против первоначального проекта...» [2].

По поводу хода строительства моста через реку Оку Комиссия отметила крайнюю медленность работ, о чем сообщила уполномоченному подрядчику Харитонову.

В ответ Комиссия получила от подрядчика письмо с предложением: 1) оплатить Брянскому заводу полную стоимость осуществленных на данный момент работ и подготовленных материалов для строительства мостов;

2) направить доверенное лицо в Санкт-Петербург для подписания формального договора о строительстве мостов, без которого последующее производство работ по новым чертежам, как не соответствующее контракту 26 марта 1876 года, приостановить [2].

В ходе переписки Комиссии с Брянским рельсопрокатным заводом было решено выплатить Харитонову стоимость уже произведенных работ и заключить новый нотариальный контракт с подрядчиком.

В связи с особенностями орловского грунта в проект Окского моста были внесены изменения. В частности, «из исполнительных чертежей устоев и быка видно, что против первоначального проекта инженера Верховцева пришлось вынуть земли на 4/2 сажени более». Это повлекло за собой увеличение объемов необходимых работ и большие затраты на строительные материалы. Исходя

из этого Комиссия и Управа обратились к Орловской городской думе с предложением увеличить кредит на устройство двух мостов через Орлик и через Оку.

По мнению Комиссии и Управы, стоимость постройки двух постоянных мостов в городе Орле должна была обойтись от 350 000–375 000 рублей. При этом Комиссия и Управа отмечали, что, несмотря на значительное увеличение стоимости строительства мостов, та огромная польза, которая «будет для города от устройства капитальных мостов на «вечные времена», не идет ни в какое сравнение с расходами на их постройку.

В результате 15 марта 1878 года на очередном заседании Орловская городская дума отделила вопрос постройки Окского моста от вопроса строительства Орлицкого моста. На том же заседании думы было решено: «...1. Окончить Окский мост в 1878 году и подрядчика удовлетворить по единичной расценке его, от 18 июня 1878 года; 2. Заключение контракта с подрядчиком на устройство Окского моста, руководствуясь постановлением Думы от 11 августа 1876 года; 3. Удовлетворить князя Тенишева за все отступления, хотя бы в этом случае и пришлось уплатить излишек против суммы 276 000 рублей, предполагавшейся за оба моста...» [2]. Как видно из постановления, первоначальная стоимость обоих мостов по проекту А. И. Лебединского составляла 276 тыс. рублей. Однако после изменения проекта и консультаций с подрядчиком сумма увеличилась до 350–375 тыс. рублей, что могло лечь в дальнейшем тяжелым бременем на городскую казну.

Основываясь на озвученном постановлении Орловской городской думы, 30 марта 1878 года Комиссия и Управа обратились к руководству Брянского рельсопрокатного завода с предложением принять окончательное решение, «желает ли общество немедленно продолжать работы по устройству Окского

моста по единичной расценке, согласно ведомости, представленной князем Тенишевым 18 июня 1876 г. или же, он от работ этих отказывается» [2].

В результате 17 мая 1878 года «...был заключен нотариальный контракт на постройку постоянных мостов на реках Оке и Орлике между уполномоченной Думой И. А. Авиловым и уполномоченным обществом Брянского завода В. Ф. Крахт». Согласно этому договору: «...1. Договор от 26 марта 1876 года, а также и все другие по этому делу считать утвержденными; 2. За произведенные по сие время работы должен быть учинен расчет по единичной расценке, приложенной к заявлению князя Тенишева в Орловскую Думу, от 18 июня 1876 года; 3. По получении залогов, выдача авансом денег и 1000 рублей за изыскания общества Брянского завода обязано по первому требованию комиссии или производителя работ немедленно приступить к дальнейшим работам Окского моста. Что же касается Орличного моста, то общество Брянского завода принимает на себя только установку ферм и проезжей части, отказываясь совершенно от окончания каменных частей его; 4. За все работы получить обществу Брянского завода плату от города с каждой единицы работ по прилагаемой, подписанной обеими сторонами расценочной ведомости...» [2].

После заключения необходимых контрактов на производство каменных и земляных работ по обоим мостам дело постройки постоянных мостов «пошло безостановочно вперед».

По окончании капитальных работ возник вопрос о заказе и установке дополнительных приспособлений на мостах. В этой связи «...Комиссией было постановлено произвести заказ на чугунно-литейном заводе Сан-Галли в [Санкт-Петербурге] фонарей для виадуктов Окского и Орличного мостов с приспособлениями для проведения газа и фонарей для

сальных Окского и Орличного мостов кронштейнами, а также заказ железных решеток, чугунных колонн, портиков и чугунных тумб для обоих мостов...» [2].

17 февраля 1879 года, после окончания всех работ на Окском мосту, Комиссия Орловской городской думы совместно со специальной технической Комиссией провела испытание железных частей Окского моста. «Пробная нагрузка была произведена рельсами в количестве 17 459 пудов на пролете моста. По разгрузке моста прогиб оказался от 1/2110 и 1/3220. Комиссия, признав полученные при испытании результаты удовлетворительными и работы исполненными правильно, разрешила открыть мост для постоянного движения экипажей и пешеходов» [2].

Когда были завершены все мелкие работы на мостах, за исключением установки портиков, Комиссия доложила в Орловскую городскую думу об окончании постройки постоянных мостов в Орле [2].

Относительно Окского моста Комиссия обратилась в Орловскую городскую Думу с прошением «исходатайствовать через начальника Губернии Всемилошвейшего разрешения у Государя Императора о соизволении Государыни Императрицы наименовать Окский мост «Мариинским», чтобы тем самым соединить дорогое имя Государыни Императрицы всегда готовой содействовать всякому истинно полезному делу». Согласно данному прошению «...имя дорогое, глубоко запечатленное в сердце всякого русского человека будет неразрывно соединено с самым грандиозным, самым полезным долгом ... городского общества, долгом постройки постоянных мостов, неисчерпаемая польза которых для города в настоящее время уже по опыту очевидна. Вместе с тем комиссия выражает Думе желание по исходатайствовании означенного разрешения выгравировать на чугунной доске золотыми буквами название моста «Мариинский» и утвердить эту доску при входе на мост, чтобы этим дорогим именем

положить высшую санкцию несомненно полезному для города делу устройства постоянных мостов и видимым образом запечатлеть глубокие чувства уважения, любви и преданности граждан города Орла к Возлюбленной Государыни Императрицы...е» [2].

Официальное открытие моста состоялось 22 декабря 1880 года.

Сумма расходов на строительство обоих мостов – через Оку и Орлик – составила 419 778 рублей 55 коп. Комиссия предложила несколько способов погашения кредитов, взятых для строительства, каждый из которых содержал подробные расчеты и был направлен на снижение нагрузки на жителей города Орла.

Первый способ предполагал выпуск городских 5-процентных облигаций на общую сумму 600 000 рублей.

Второй способ погашения долгов города подразумевал «ходатайствовать у Правительства о разрешении городу занять у казны 600 000 рублей на следующих условиях: 4 % город должен уплачивать казне за ссуду и 2 % ежегодно на погашение займа...».

Также Комиссия обозначила несколько новых источников доходов для города, среди которых: 1) «...взимание полупроцентного сбора с недвижимых имуществ, составляющий 14 500 рублей ежегодно»; 2) «...взимание специализированными железнодорожными киосками по 30 копеек с отдельного груженого вагона, прибывающего или проходящего мимо Орла, что могло составить ежегодно сумму приблизительно в 12 000 рублей»; 3) взимание в пользу города по 50 копеек с каждой штуки пригоняемого в Орел рогатого скота»; 4) «введение посаженного налога с площадей по 3 копейки с 1 сажени...»; 5) «отчисление из прибытий городского общественного банка ежегодно 15 000 рублей...» [2].

Комиссия предоставила в Орловскую городскую думу подробную смету расходов на устройство обоих мостов в виде таблиц. Согласно ведомости постройки моста через р. Оку

Мариинский мост состоял из двух пролетов с проездом под мостом, каждый пролет составлял 25 саженей на каменных опорах, с въездами на арочных виадуках и глухих дамбах.

Все расходы по строительству Мариинского моста можно представить в следующем виде:

Длина собственно моста через р. Оку п.с. – 53–20.

Длина каменных частей виадуков и дамб п.с. – 98–88.

Длина земляных дамб п.с. – 22–83.

Общая длина 174–91.

На эту сумму было уплачено по счетам и квитанциям:

1.Брянскому заводу за устройство устоев, быка, виадуков, пролетной части моста, съездов с укреплением берегов – 271 233 рубля 03 коп.

2.Заводу Сан-Галли за устройство фонарей на мосту, портиков, решеток, перил и фонарей на виадуках – 21 621 рубль 21 коп.

3.Рядчику Иванцову за устройство мостовой по улицам с обеих сторон, виадуков под арками, перемещение местами старой мостовой и планировки улиц – 2615 рублей 78 коп.

4.Рядчику Овечкину за устройство подмоостей для сборки портиков, поставку поденно рабочих для этой цели, устройство временной кузницы для этой же надобности и устройство двух сторожевых будок – 1253 рубля 63 коп.

5.Мебельщику Боркусу за устройство дубовых поручней – 239 рублей 62 коп.

6.Рядчику Хохлову за каменные работы при устройстве постаментов для портиков – 187 рублей 00 коп.

7.Рядчику Гордунову за окраску решеток и фонарей – 200 рублей 00 коп.

Итого: 297 350 рублей 27 коп. [2].

Таблица 1 – Расходная ведомость строительства Мариинского моста в г. Орле

Статья расходов	На какие цели	Сумма
I	Устройство быка	26 162 руб. 25 коп.
II	Устройство двух устоев	34 276 руб. 55 коп.
III	Устройство пролетной части формы и катки моста с настилом, перилами и фонарями	90 689 руб. 82 коп.
IV	Устройство металлических портиков с постаментами	11 315 руб. 13 коп.
V	Устройство арочных виадуков и дамб с тротуарами, бульжной мостовой, чугунными тумбами, железными решетками, чугунными колоннами, фонарями на чугунных колоннах и дренажем за стенками чугунных дамб	127 969 руб. 50 коп.
VI	Приведение в правильный вид берегов р. Оки около моста, их замощение, устройство мощеных сходов и мощение улиц вдоль виадуков и под арками	6937 руб. 02 коп.
ИТОГО		297 350 руб. 27 коп.

По окончании всех работ и после представления в Орловскую городскую думу подробного отчета о строительстве постоянных мостов в городе Орле Комиссия окончила свою деятельность.

В книге орловского архитектора С. И. Фёдорова имеется информация о месте нахождения оригинальных чертежей и планов постоянных мостов Орла XIX века. Автор описывает, что, просматривая в Центральном государственном историческом архиве Санкт-Петербурга документы, он нашел в материалах технико-строительного комитета фонда МВД ценнейшие чертежи проектов первых металлических мостов в городе Орле. Данные материалы содержали: чертежи мостов через Оку и Орлик, множество листов расчетов, пояснительных записок и т.п., некоторые чертежи были значительных размеров и достигали 4–5 метров. Оба проекта относились к 1877 году и были подписаны инженером А. Лебединским (ЦГИА. Ф.1293, Оп. 167, Д. 50, 1877 г.) [26]. На титульном листе проекта было указано: «Проект постоянного железного моста голландской системы через реку Оку в городе Орле» [23]. Нами были проверены эти данные, и оказалось, что в настоящее время в Российском государственном историческом архиве – РГИА (бывший ЦГИА) – в Санкт-Петербурге, в вышеуказанном фонде и деле, и сейчас хранится проект Мариинского моста инженера А. Лебединского.

Есть сведения, что с одной и с другой стороны Мариинского моста были возведены арочные каменные опоры, а в центре реки установлен каменный бык, на который и опирался двухпролетный мост с галереей из литых конструкций. Над двумя въездами на мост было написано его название. Ажурное литье Мариинского моста являлось визитной карточкой города. Старинные фотографии моста голландского типа частично передают красоту этого сооружения, удачно вписыва-

ющегося в историческую панораму центральной части города.

Интересен тот факт, что для строительства новых мостов городские чиновники взяли в Орловском городском банке огромный по тем временам кредит в 528 000 рублей. Сделано это было при деятельном участии директора банка Николая Авилова, который в то время возглавлял партию купцов, занимающих существенное количество мест в городской думе.

В 1883 году среди вкладчиков поползли слухи о том, что в банке дела плохи. Через некоторое время появилась и официальная информация: директор банка Николай Авилов был уличен в подлоге, растратах и прочих злоупотреблениях, за что в 1885 году был сослан в Томск на восемь лет. Это было лишь самое начало всех неприятностей. Вспомнили и о кредите, выданном почти десять лет назад на постройку мостов. Городская управа все эти годы платила проценты – 31 с лишним тысячу рублей в год. Однако оплатить счет на 860 000 рублей (полная сумма кредита с процентами) городская казна была не в силах. Банкротство банка ввергло Орёл в тяжелый кризис. Разорились торговцы среднего класса и домовладельцы, недвижимость упала в цене в два раза, выросли налоги [10].

Вкладчики банка обратились к жителям с требованием отдать им в счет долга все их имущество. При этом они ссылались на 25-ю статью Положения о городских банках 1862 года, в которой сообщалось, что внесенные в банк вклады обеспечиваются поручительством городского общества, которое ответственно за сохранность вкладов банка. В газетах завязалась ожесточенная переписка, в ходе которой городской гласный Василий Ильинский доказывал, что под городским обществом понимается городское поселение, состоящее из думы и управы, и население ни в коем случае не несет ответственности за

решения чиновников, натворивших разные глупости [10].

Судебные тяжбы между городом и конкурсным управлением длились много лет. Вполне вероятно, что городу пришлось бы отвечать «всем имуществом» и отдавать вкладчикам 3 000 000 рублей, не вмешайся в эту ситуацию новый глава города Дмитрий Волков, назначенный на эту должность указом Императора в 1887 году. Благодаря его стараниям долг городской казны банку был признан в сумме 528 000 рублей, а вопрос о том, чтобы жители Орла выплачивали долги банку своим имуществом, и вовсе был закрыт.

Сумму, присужденную городу, постепенно начали выплачивать. Однако благодаря этому событию в городское положение 1892 года был внесен антикоррупционный пункт, запрещающий гласным участвовать в подрядах и поставках, касающихся городского имущества [10].

Первая реконструкция Мариинского моста произошла уже в 1898 году в связи с открытием движения по нему орловского трамвая. По Мариинскому мосту был проложен двухколейный путь, а по верхним конструкциям размещена контактная сеть.

После Октябрьской революции, в июле 1919 года, Орловский горисполком постановил: «...поручить отделу городского хозяйства снять с мостов старые вывески и переименовать: Александровский – в Ленинский, Мариинский – в Красный». В неизменном виде мосты просуществовали до Великой Отечественной войны.

В июле 1941 года Орловской областной проектной конторой «Облпроект» был подготовлен проект реконструкции дамб Красного моста. Автором проекта стали архитекторы К. Г. Силобрам и А. С. Гольдин, а также начальник и главный инженер «Облпроекта» Еринский. В проекте предусматривалось устройство более удобных переходов с тротуаров дамбы на тротуары улиц посредством

ликвидации существующих откосов, разности высот, с засыпкой низких мест проездов до уровня спланированных отметок с целью обеспечения более свободного движения автогужевого и трамвайного транспорта [5].

Работы по реконструкции дамб были разделены на 2 этапа: реконструкция дамбы Красного моста правого берега р. Оки и реконструкция дамбы на левом берегу р. Оки.

В ходе реконструкции подъезда на дамбу на правом берегу р. Оки трамвайное полотно должно было остаться без изменений, также как и конструкция моста.

По остальным реконструкционным работам дамбы на правом берегу Оки были запланированы следующие мероприятия: «...мощение брусчаткой производится от существующего замощения асфальтобетоном до начала дамбы полосами той же ширины, что и асфальтобетон, оставляя трамвайное полотно шириной в 55 см. Брусчатка настилается по песчаному корыту в 0,16 м. Поперечный уклон запроектирован в 0,03°. Подсыпaeмый грунт ... трамбуется слоями в 0,15–0,20 см. с поливкой водой во избежание большой осадки при эксплуатации. Правая сторона (при выезде на мост) имеет проезд, рядом с дамбой к берегу р. Ока, мощение которого производится булыжником аналогично мощению брусчаткой с продольным уклоном 0,08 и поперечным односкатным уклоном 0,03 к тротуару...» [5].

На время ремонтных работ проезд к реке Оке планировалось полностью перекрыть.

Тротуар от дамбы по проезжей части, согласно проекту, планировали устроить в виде асфальтовой полосы по известково-щебеночному основанию. Бордюр устанавливался из брусчатки «...путем подбора в соответствующее положение». Левая сторона, ввиду большой разницы высокого тротуара дамбы и улицы и низкого уровня пола зданий 1-го этажа, планировалась с небольшой высотой засыпки и на небольшом протяжении, что

осуществлялось путем устройства подпорной стенки под тротуаром перехода.

Для перехода от поднятого тротуара на существующий предполагалось устроить каменную лестницу размером ступеней 15х35 см., а металлические перила с оградительными тумбами установить на подпорной стенке и на лестнице, аналогично существующим на дамбе [5].

Далее согласно пояснительной записке к проекту реконструкции дамб Красного моста дано подробное описание работ: «...подпорная стенка имеет максимальную высоту в 1,30 м и минимальную в 1,0 м. Устраивается из бутобетона на цементном растворе 1:4.

Поперечный уклон левой стороны в своей проезжей части равен 0,03° и по мере уширения площади имеет еще уклон в 0,05° к тротуару, что сохраняет допустимую высоту проезда во двор 3,26 м.

Существующий вход в библиотеку поднимается за счет высоты фрамуги и устраивается внутри здания горизонтальной площадкой в 0,06 м и спуском из двух деревянных ступеней. Тротуары устраиваются асфальтовые с поперечным уклоном от здания 0,015. Основание под тротуары известково-щебеночные толщиной в 0,12 м. Высота бордюрного ограждения тротуаров равна 0,15 м.

Сток ливневых вод в правой части проезда осуществляется по лотку уклоном 0,074 и отводится от ул. Дзержинского. Левая часть имеет уже существующую ливневую канализацию из чугунных труб = 350 мм до дамбы, а дальше отводится по деревянной трубе к Оке.

В проекте добавляется устройство с присоединением в существующей новой ливневой канализации из железобетона или деревянных труб = 350 мм глубиной заложения до 2 метров частично вместо деревянных существующих.

В местах, где трубы ливневой канализации проходят выше глубины промерзания, они

утепляются шлаком с толщиной слоев вокруг трубы до 0,3 м. и сверху трубы до слоя смазки глиной, толщиной в 0,20 м смазка устраивается непосредственно под песчаным корытом мостовой.

Уклон труб равен 0,01 и 0,05, на ливневой канализации устраиваются два дождеприемника $d=1,0$ м из кирпича на цементном растворе 1:4 с цементной штукатуркой глубиной заложения до 2 м.

Существующий смотровой колодец на конце существующей ливневой канализации из чугунных труб наращивается на высоту 0,55 м.

Новый смотровой колодец устраивается в месте перелома ливневой канализации. Колодец устраивается кирпичный на цементном растворе 1:4 и с цементной 2-сторонней штукатуркой диаметром в 1,0 м глубиной заложения до 2 м...» [5].

В ходе реконструкции дамб мачтовые столбы электросети планировалось перенести с проезжей части к тротуару. Также проектировщики посчитали, что вместо существующих на проезжей части круглых металлических столбов для поддержания трамвайных проводов поддерживающие провода требуются прикрепить к стенам зданий.

Целью реконструкции дамбы на левом берегу р. Оки являлось «упорядочение подходов к Красному мосту, т.е. обеспечение удобных переходов для пешеходов с тротуаров улицы на тротуар дамбы, обеспечение удобных поворотов автогужтранспорта с ул. Маяковского на Черкасскую и Кооперативный переулочек и наоборот» [9].

Проектировщиком была проведена вертикальная и горизонтальная съемка, на основе которой предполагалось обеспечить необходимые стоки для ливневых вод без применения подземной ливневой канализации, т.е. удаление воды исключительно путем наружных кюветов, а также передвижение начала дамбы ближе к реке – угол Кооперативного

пер. (Богоявленский пер.).

Согласно пояснительной записке проекта «...основная ось ул. Маяковского, проходящая между трамвайными путями от точки, где в настоящее время кончается асфальтобетонный покров, опускается с уклоном $v = 0,01$, в стороны реки до пересечения с осью Черкасской ул. и Кооперативного пер. делается горизонтальной. За горизонтальной частью оси ось поднимается с уклоном $= 0,01$ на протяжении 6,20 м и с этого места, где запроектировано новое начало дамбы, ось с уклоном $= 0,05$ поднимается вверх до пересечения ее с существующей осью дамбы. Поперечные главной оси уклоны заданы $v = 0,025$. Для обеспечения вышеуказанных уклонов необходимо срезать верхнюю часть дамбы и засыпать боковые части Кооперативной улицы, находящиеся в настоящее время по бокам дамбы и насыпи перед ее началом. От углов Черкасской улицы и Кооперативного пер. по направлению к реке делаются скаты насыпи с $0,05$ до пересечения их с существующим рельефом. По Кооперативному пер. устраивается уклон в сторону сквера им. Маяковского, и от того места, где кончается подсыпка, вдоль существующего тротуара делается кювет с необходимым уклоном для отвода воды в реку через продолжение Кооперативного пер., выходящего к реке. Продолжение кювета вдоль правой ул. Маяковского пересекает начало Черкасской ул., и дальше кювет располагается у тротуара, который проходит вдоль кинотеатра «Молот». В связи с повышением уровня улицы у перекрестка сток воды с этой улицы окажется закрытым. Поэтому Черкасская ул. требует также реконструкции и устройства стока воды в сторону пер. Безбожников путем подсыпки в начале улицы и выемки у пересечения Черкасской ул. пер. Безбожников. Отсюда вода будет отводиться по пер. Безбожников к Оке» [9].

Как пояснили проектировщики, «реконструкция Черкасской ул. необязательна, если

выяснится возможность отвода ливневых вод через квартал прямо в реку. Ввиду того что на углу Кооперативного пер. расположен большой мясной магазин, крайне нежелательной является подсыпка около него. Поэтому вдоль той стороны магазина, которая выходит на дамбу, существующий тротуар остается на прежнем уровне, а по его краю устраивается подпорная стенка, сход на уровень тротуара у магазина делается посредством каменной лестницы на углу дома» [9].

Согласно горизонтальной проектировке «...дамба больше не будет стоять поперек Кооперативного пер. и Черкасской ул., и поэтому будет обеспечен свободный проезд с улицы на улицу, и при повороте широкий тротуар у торговых рядов доводится до Кооперативного пер., откуда будет удобно переходить на тротуар дамбы, переходя полосу брусчатой мостовой. Остальные тротуары остаются в плане такие же, что и были раньше. Изменяются только их вертикальные отметки...» [9].

«...Основная проезжая часть по Кооперативной ул. кроется брусчаткой толщиной в 17 см. Песчаная подушка на ней 15 см. Остальные проезжие части постыются булыжником на песчаной подготовке. По оси 3-3 на границе между брусчатой и булыжной мостовыми укладывается полоса брусчатки на бетонной подготовке, под которой подсыпка делается щебеночной с проливкой сложным раствором. Это делается с целью предупредить сползание брусчатой мостовой вниз по рельефу. Тротуары делаются асфальтовые, литые, на щебеночной подготовке. Подсыпка под тротуары делается щебеночной. Тротуарные бордюры делаются гранитными...» [9].

Таким образом, реконструкция дамб Красного моста должна была привести к организации удобных переходов и переездов с дамб моста на тротуары улиц. Однако оккупация Орла немецкими захватчиками не позволила осуществиться этим планам.

3 октября 1941 года Орёл был захвачен

немецкими войсками. В период немецкой оккупации Красный мост продолжали называть Мариинским, о чём свидетельствуют подписи на фотографиях того периода.

В начале августа 1943 года отступавшие из Орла немецкие войска взорвали все мосты и переправы в городе, в том числе Красный мост, металлические конструкции которого были сильно повреждены взрывом и упали в воду. Однако опоры моста устояли.

После освобождения города Орла 5 августа 1943 года рядом с взорванным Красным (Мариинским) мостом были построены временные переправы, а после войны началось восстановление постоянного высоководного моста.

В 1949 году начались работы по реконструкции (восстановлению) разрушенного немцами Красного моста. Курировал строительные работы исполнительный комитет городского совета трудящихся депутатов. 29 июля 1949 года Орловскому горисполкому был представлен технический проект строительства (реконструкции) высоководного моста через р. Оку. Проект строительства моста был подготовлен Московской конторой «Союздорпроект» ГУШОСДОР МВД СССР [8].

В ходе заседания Горисполкома проект был одобрен решением № 510 от 29 июля 1949 года. Вместе с тем были высказаны определенные замечания и рекомендации. В частности, создателей проекта просили учесть необходимость пропуска через мост городских коммуникаций, в том числе «водопроводных труб диаметром 10 дюймов в количестве 2 штук; электрокабелей освещения диаметром 3 дюйма в количестве 2 штук». Также Горисполком отметил, что боковые лестничные сходы с моста проектировать не следует, а «перила на мосту необходимо принять новые, художественного литья или цоковки без использования существующих». При этом заказчик работ отметил, что «при проектировании художественного оформления моста, перил,

obeliskов, колонн для электроосвещения и прожекторов и прочего желательно отразить современную эпоху». При реконструкции Красного моста были использованы местные материалы. На период восстановительных работ в Орле был организован деревянный мост по оси улицы Пересыханка и Безбожного переулка для общественного объезда через р. Оку [8].

В декабре 1949 года исполнительный комитет города Орла под председательством И. Крапчина отметил, что управление благоустройства и «Дормосттрест» города Орла, курирующие работы по восстановлению Красного моста, «...крайне медленно выполняют предложение эксперта ДорНИИ ГУШОСДОР МВД СССР о ремонте высоководного моста через р. Оку». В этой связи вышеуказанным ведомствам было поручено «...немедленно развернуть полным ходом ремонтные работы по высоководному мосту через реку Оку, предусмотренные в заключении эксперта ДорНИИ ГУШОСДОР МВД СССР...», и окончить все работы в десятимесячный срок. Все ремонтные мероприятия по восстановлению моста были профинансированы из общих расходов на благоустройство города [7].

Проект по восстановлению моста и архитектурный облик Красного моста разрабатывал архитектор СДП ГУШОСДОР МВД СССР А. И. Зайцев. В ходе рассмотрения данного проекта, который представил главный архитектор Орла Борис Антипов, горисполком также сделал несколько замечаний и предложений: «а) мотив моста в решетках над металлической частью моста повторить *через два звена*; б) *въездные архитектурные композиции обогатить тематическим* содержанием моста, используя дату основания города и тему социалистического строительства посредством введения мемориальных досок и барельефов» [6].

В том же 1949 году Орловским Горисполкомом была рассмотрена «...схема спрямле-

ния оси моста через р. Оку в связи с постройкой нового моста...». Речь идет также о восстановлении разрушенного немецкими войсками Красного моста. Представленная главным архитектором Б. Антиповым схема «...спрямления оси мостового перехода» была утверждена с учетом расширения левой части моста со стороны Московской улицы на 4 метра» [6].

В 1950 году на уцелевшие опоры моста была установлена двухпролетная стальная балка, а ширина дорожного полотна увеличена до двух полос в обе стороны. При реконструкции были сохранены арочные виадуки на правом и левом берегу реки Оки и центральная опора, устоявшая после взрыва. При этом старые конструкции моста на набережных были закрыты ложными арками и заново оштукатурены, что дало возможность обеспечить хорошую сохранность декоративных элементов Мариинского моста, тем самым законсервировав их. 1 июля 1950 года восстановленный Красный мост был открыт для движения, и с этих пор его конструктивная часть не претерпела значительных изменений.

В 1981 году опоры мачт освещения и контактной сети электротранспорта были вынесены от середины тротуара до существующего ограждения моста.

Последний капитальный ремонт моста с закрытием движения проводился в 1999 году. Учитывая хорошую сохранность наземных элементов Красного (Мариинского) моста, в 2001 году он был принят на государственную охрану местной категории на основании постановления Орловского областного Совета народных депутатов от 27 февраля 2001 года № 32/598-ЦС. Принятие под охрану состоялось после проведенных зондажей, подтвердивших хорошую сохранность исторических частей моста.

Таким образом, Мариинский (Красный) мост дошел до настоящего времени в изме-

ненном виде. В то же время сохранена его конструкция, арочные дамбы, каменный бык, лестницы XIX века. Сегодня звучат предложения о внесении изменений в проект реконструкции моста в части расширения его проезжей части до двух полос с каждой стороны движения. Расширение проезжей части моста неизбежно приведет к изменению облика и объемно-пространственных характеристик сооружения, что прямо запрещено действующим законодательством по сохранению историко-культурного наследия. Мы полагаем, что необходимо сохранить и отреставрировать существующие исторические элементы моста, а также рассмотреть вопрос о возвращении ему исторического наименования – Мариинский.

Библиография:

1. ГАОО. Ф. 2577. Оп. 1. Д. 29. Материалы о восстановлении г. Орла и развитии городского хозяйства.
2. ГАОО. Ф. 593. Оп. 1. Д. 661. Доклад думы, управ и комиссии по устройству постоянных мостов на реках Оке и Орлике в Орле от 6 апреля 1881 года.
3. ГАОО. Ф. Р-3664. Оп. 1. Д. 1. Планы по труду, финансовые сметы расходов, штатные расписания архитектурной, проектно-планировочной мастерской при областном отделе архитектуры за 1945–1950 гг.
4. ГАОО. Ф. Р-2577. Оп. 5. Д. 61. Отчеты государственного архитектурно-строительного контроля за 1981–1985 гг.
5. ГАОО. Ф. Р-2594. Оп. 1. Д. 11. Проект реконструкции подъезда дамбы Красного моста в г. Орле.
6. ГАОО. Ф. Р-15. Оп. 1. Д. 589. Заседания исполкома горсовета депутатов трудящихся (ноябрь-декабрь 1949 г.) (О ремонте высоководного моста через реку Оку; о рассмотрении архитектурного оформления моста через р. Оку; о рассмотрении схемы спрямления оси

моста через р. Оку в связи с постройкой нового моста).

7. ГАОО. Ф. Р-15. Оп. 1. Д. 573. Решения исполкома горсовета депутатов трудящихся (ноябрь-декабрь 1949 г.) (О ремонте высоководного моста через реку Оку; об ограничении движения по высоководным мостам через реки Ока и Орлик в городе Орле).

8. ГАОО. Ф. Р-15. Оп. 1. Д. 571. Решения исполкома горсовета депутатов трудящихся (июль 1949 г.) (Об утверждении технического проекта строительства высоководного моста через реку Оку в городе Орле).

9. ГАОО. Ф. Р-2594. Оп. 1. Д. 12. Проект реконструкции дамб Красного моста в г. Орле на левом берегу Оки.

10. Абросимова С. Орловские мосты: классический российский детектив. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.proza.ru/2014/10/13/985>. (Дата обращения: 24.05.2020).

11. Антипов Б.В. Из прошлого. Орёл 1943–1955 гг. Воспоминания архитектора. – Орёл: «Вешние воды», 2002. – 80 с.

12. Беляев И. О сторожевой, станичной и полевой службе на польской Украине Московского государства до Царя Алексея Михайловича. – М.: Университетская типография, 1846. – 86 с.

13. Века над Окой: книга-альбом. – Орёл, 1996. – 296 с.

14. Емельянов В.Г. Улицы города Орла: История названий: Справочник. – Тула, 1986. – 127 с.

15. Королев А.А., Ливцов В.А. Религиозная безопасность России: история и проблемы. – Москва, 1997.

16. Кострица А.Ф. Край наш Орловский. – Тула, 1974. – 104 с.

17. Летопись города Орла (1566–1977 гг.). – Тула, 1980. – 278 с.

18. Неделин В.М. Орёл изначальный. – Орёл: «Вешние воды», 2001. – 280 с.

19. Очерки истории Орловского края: с

древнейших времен до победы Великой Октябрьской социалистической революции. – Орёл, 1968. – 232 с.

20. Пупарев А. Орловская старина: Исторические сведения об Орловской губернии. – Т. 1. – Орёл, 1872.

21. Пясецкий Г.М. Исторические очерки г. Орла. – Орёл, 1874. – 229 с.

22. Пясецкий Г.М. Забытая история Орла. – Орёл, 1993. (Перепечатка книги «Исторические очерки г. Орла» 1874 года). – 251 с.

23. Трохина О.М., Корчева Л.Л. Орловские губернаторы. – Орёл: «Вешние воды», 1998.

24. Федоров С.И. Архитектурные образы Орловщины. – Тула: Приокское книжное издательство, 1982 – 152 с.

25. Федоров С.И. Очерки архитектуры Орла. – Тула: Приокское книжное издательство, 1992 – 152 с.

26. Федоров С.И. Центры городов Орла, Курска и Белгорода – комплексные памятники истории и культур. – Ленинград: Стройиздат, 1975.

27. Федоров С.И. Эпохи, памятники, люди. Автобиография архитектора. – Орёл, 2001.

28. Фролов П.И., Чернова И.Н. Летопись Орла. – Тула: Приокское книжное издательство, 1980.

29. Хрестоматия по истории Орловского края: Пособие для учителя. – Вып. 1: С древнейших времен до февраля 1917 года. – Тула, 1966. – 204 с.

References:

1. GAOO. F.2577. Op.1. D.29. Materialy o vosstanovlenii g. Orla i razvitií gorodskogo khozyaystva [Materials about the restoration of the city of Orel and the development of the urban economy]. (In Russ.).

2. GAOO. F. 593. Op.1. D.661. Doklad dumy, uprav i komissii po ustroystvu postoyannykh mostov na rekakh Oke i Orlike v Orle ot 6 aprelya 1881goda [Report of the Duma, Administration

and Commission on the construction of permanent bridges on the Oka and Orlik rivers in Orel dated April 6, 1881]. (In Russ.).

3. GAOO. F. R-3664. Op.1. D.1. Plany po trudu, finansovyye smety raskhodov, shtatnyye raspisaniya arkhitekturnoy, proyektno-planirovochnoy masterskoy pri oblastnom otdele arkhitektury za 1945–1950gg. [Labor plans, financial cost estimates, staffing tables of the architectural, design and planning workshop at the regional department of architecture for 1945–1950]. (In Russ.).

4. GAOO. F. R-2577. Op.5. D.61. Otchety gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo kontrolya za 1981–1985gg. [Reports of the state architectural and construction control for 1981–1985]. (In Russ.).

5. GAOO. F. R-2594. Op.1. D.11. Projekt rekonstruktsii pod'yezda damby Krasnogo mosta v g.Orle [Reconstruction project of the entrance to the dam of the Red Bridge in Orel]. (In Russ.).

6. GAOO. F. R-15. Op.1. D. 589. Zasedaniya Ispolkoma Gorsoveta deputatov trudyashchikhsya (noyabr'-dekabr' 1949g.) (O remonte vysokovodnogo mosta cherez reku Oku; o rassmotrenii arkhitekturnogo oformleniya mosta cherez r.Oka; o rassmotrenii skhemy spryamleniya osi mosta cherez r. Oku v svyazi s postroykoy novogo mosta [Meetings of the Executive Committee of the City Council of Workers' Deputies (November-December 1949) (On the repair of a high-water bridge across the Oka River; on the consideration of the architectural design of the bridge over the Oka River; on the consideration of the scheme of straightening the axis of the bridge across the Oka River in connection with the construction new bridge)]). (In Russ.).

7. GAOO. F. R-15. Op.1. D.573. Resheniya Ispolkoma Gorsoveta deputatov trudyashchikhsya (noyabr'-dekabr' 1949g.) (O remonte vysokovodnogo mosta cherez reku Oku; ob ogranichenii dvizheniya po vysokovodnym mostam cherez reki Oka i Orlik v gorode Orle [Decisions of the Executive Committee of the City Council of

Working People's Deputies (November-December 1949) (On the repair of a high-water bridge across the Oka River; on the restriction of traffic on high-water bridges across the Oka and Orlik rivers in the city of Orel)]). (In Russ.).

8. GAOO. F. R-15. Op.1. D.571. Resheniya Ispolkoma Gorsoveta deputatov trudyashchikhsya (iyul' 1949 g.) (ob utverzhdenii tekhnicheskogo proyekta stroitel'stva vysokovodnogo mosta cherez reku Oka v gorode Orle [Decisions of the Executive Committee of the City Council of Working People's Deputies (July 1949) (on the approval of the technical project for the construction of a high-water bridge across the Oka River in the city of Orel)]). (In Russ.).

9. GAOO. F. R-2594. Op.1. D.12. Projekt rekonstruktsii damb Krasnogo mosta v g. Orle na levom beregu Oki [Reconstruction project of the dams of the Red Bridge in the town of Oryol on the left bank of the Oka]. (In Russ.).

10. Abrosimova S. Orlovskiy mosty: klassicheskiy rossiyskiy detektiv [Orlovskie bridges: a classic Russian detective story]. [Elektronnyy resurs]. – URL: <http://www.proza.ru/2014/10/13/985>. (Data obrashcheniya: 24.05.2020). (In Russ.).

11. Antipov B.V. Iz proshlogo. Orol 1943–1955 gg. Vospominaniya arkhitekta [From the past. Eagle 1943–1955 Memories of an architect]. – Orol: «Veshniye vody», 2002. – 80s. (In Russ.).

12. Belyayev I. O storozhevoy, stanichnoy i polevoy sluzhbe na pol'skoy Ukraine Moskovskogo gosudarstva do parya Alekseya Mikhaylovicha [About the patrol, stanitsa and field service in the Polish Ukraine of the Muscovite state up to the soar Alexei Mikhailovich]. – M.: Universitetskaya tipografiya, 1846. – 86s. (In Russ.).

13. Veka nad Okoy: kniga-al'bom [Centuries over the Oka: book-album]. – Orol, 1996. – 296s. (In Russ.).

14. Yemel'yanov V.G. Ulitsy goroda Orla: Istoriya nazvaniy: Spravochnik [Streets of the city of Orel: History of names: Directory]. – Tula, 1986. –

127s. (In Russ.).

15. Korolev A.A., Litsov V.A. Religioznaya bezopasnost' Rossii: istoriya i problem [Religious Security of Russia: History and Problems]. – Moskva, 1997. (In Russ.).

16. Kostitsa A.F. Kray nash Orlovskiy [Our land Orlovsky]. – Tula, 1974. – 104s. (In Russ.).

17. Letopis' goroda Orla (1566-1977 gg.) [Chronicle of the city of Orel (1566-1977)]. – Tula, 1980. – 278s. (In Russ.).

18. Nedelin V.M. Orol iznachal'nyy [The original eagle]. – Orol: Veshniye vody, 2001. – 280s. (In Russ.).

19. Ocherki istorii Orlovskogo kraia: s drevneyshikh vremen do pobedy Velikoy Oktyabr'skoy sotsialisticheskoy revolyutsii [Essays on the history of the Oryol region: from ancient times to the victory of the Great October Socialist Revolution]. – Orol, 1968. – 232s. (In Russ.).

20. Puparev A. Orlovskaya starina: Istoricheskiye svedeniya ob Orlovskoy gubernii [Oryol antiquity: Historical information about the Oryol province]. – T.1. – Orol, 1872.

21. Pyasetskiy G. M. Istoricheskiye ocherki g. Orla [Historical sketches of the city of Orel]. – Orol, 1874. – 229s. (In Russ.).

22. Pyasetskiy G.M. Zabytaya istoriya Orla [Forgotten history of the Eagle]. – Orol, 1993. (Perepechatka knigi «Istoricheskiye ocherki g. Orla» 1874 goda). – 251s. (In Russ.).

23. Trokhina O.M., Korcheva L.L. Orlovskiy gubernatory [. Oryol governors]. – Orol: «Veshniye vody», 1998. (In Russ.).

24. Fedorov S.I. Arkhitekturnyye obrazy Orlovshchiny [Architectural images of the Oryol region]. – Tula: Priokskoye knizhnoye izdatel'stvo, 1982 – 152s. (In Russ.).

25. Fedorov S.I. Ocherki arkhitektury Orla [Essays on the architecture of the Eagle]. – Tula: Priokskoye knizhnoye izdatel'stvo, 1992 – 152s. (In Russ.).

26. Fedorov S.I. Tsentry gorodov Orla, Kurska i Belgoroda – kompleksnyye pamyatniki istorii i kul'tur [The centers of the cities of Orel,

Kursk and Belgorod are complex monuments of history and culture]. – Leningrad: Stroyizdat, 1975. (In Russ.).

27. Fedorov S.I. Epokhi, pamyatniki, lyudi. Avtomonografiya arkhitekatora [Eras, monuments, people. The auto-monograph of an architect]. – Orol, 2001. (In Russ.).

28. Frolov P.I., Chernova I.N. Letopis' Orla [Chronicle of the Eagle]. – Tula: Priokskoye knizhnoye izdatel'stvo, 1980. (In Russ.).

29. Khrestomatiya po istorii Orlovskogo kraia: Posobiye dlya uchitelya. – Vyp.1: S drevneyshikh vremen do fevralya 1917goda [Reader on the history of the Oryol region: A guide for teachers. - Issue 1: From ancient times to February 1917]. – Tula, 1966. – 204s. (In Russ.).