

3.3. «Чиновный Петербург» (первая половина XIX века)

3.3.1. Внешние границы

В начале XIX в. было замедлено войнами, в которых страна принимала участие. Александр I сразу же после занятия трона заключает мир со всеми государствами, с которыми Россия воевала при Павле I (а при Павле Россия побывала в состоянии войны почти со всеми европейскими странами, даже с Испанией). Но всего через четыре года, в 1805 г., Россия вновь начинает воевать в Европе. Два года войны (1805 – 1807 гг.) привели к поражению антифранцузской коалиции, в составе которой была и Россия, и в 1807 г. был подписан Тильзитский мир (Тильзит – нынешний г. Советск в Калининградской области). По этому миру Александр I и Наполеон I фактически поделили между собой Европу. Александр I давал обязательство не вмешиваться в дела Западной Европы, Наполеон – Восточной, обязавшись не препятствовать действиям России в отношении Турции и Швеции. Кроме этого, Россия вставала на сторону Наполеона в его борьбе с государствами бывшей антифранцузской коалиции, особенно Великобританией. Фактически Александр I полностью повторил путь своего отца Павла, за одним исключением – он не стал поддерживать Францию в её борьбе с Великобританией военной силой.

Выгоды Тильзитского мира были использованы почти сразу же по его подписании. В 1807 году войну против Швеции начинает наполеоновская Франция, вытесняя шведов из последних их владений на южном берегу Балтийского моря (Померании). В феврале 1808 года Россия объявляет войну Швеции. Правда, русские войска пересекают шведскую границу ещё до официального объявления войны. Эта война оказалась неожиданно тяжёлой для России, и невзирая на быстрое взятие главной шведской крепости в Финляндии Свеаборга (ныне входит в состав столицы Финляндии г. Хельсинки), завершилась лишь в сентябре 1809 г. подписанием мирного

договора в Фридрихсгамне (в тогдашнем русском написании – Фридрихсгаме, современный финский г. Хамина). По этому договору под власть российских императоров переходила вся Финляндия, граница между подвластной России Финляндией и Шведским королевством на суше устанавливалась по р. Торнио (Торнийоки), а на море менее чем в 100 км от Стокгольма, к западу от Аландских островов. Новой границей России и Швеции в мирном договоре было объявлено Аландское море (на современных российских картах не выделяется, в Швеции и Финляндии носит название Архипелаговое море, фактически южная часть Ботнического залива), Ботнический залив, реки Торнео (в современном написании – Торнио) и её приток Муонио «даже до Норвегии»⁵⁵.

Подписание Фридрихсгамского договора было одним из величайших триумфов Российской империи. Шведское королевство, злейший враг России на протяжении столетий, было низведено до крайне унижительного положения – королям Швеции было отказано даже в праве покровительства единоверцам – лютеранам в отошедших к России землям. Швеция стала фактическим вассалом Российской империи и оставалась в этом качестве до середины XIX века. Воевать же с Российским государством Шведское королевство не осмеливалось больше никогда, война 1808 – 1809 годов завершила историю русско-шведского военного противостояния, продолжавшуюся с XIII века. Если в ходе этого противостояния и подписывались мирные договоры, то только затем, чтобы их нарушить. С подписанием Фридрихсгамского мира граница отодвинулась от Петербурга примерно на 600 км, и Северо-Западу впервые с XIII в. перестала грозить опасность непосредственного военного нападения.

Для закрепления достигнутых успехов было намечено построить русскую крепость на Аландских островах, получившую название Бомарзунд. Однако её сооружение долго откладывалось, было начато только в 1830 году,

⁵⁵ Собрание трактатов, конвенций и других актов, заключённых Россией с европейскими и азиатскими державами, а также и с Северо-Американскими Соединёнными Штатами. М. 1845.

шло очень медленно, и в 1854 году крепость и город при ней были разрушены в ходе экспедиции англо-французского флота в Балтийское море. Руины Бомарзунда в настоящее время являются одной из главных туристических достопримечательностей Аландских островов.

В 1826 году была впервые юридически определена российско-норвежская граница. Норвегия в это время была автономной частью Швеции. Эта граница фактически существовала и раньше, проходя по реке Паз (норвежское название – Пасвик), впадающей с юга в Бек-фьорд, соответственно западный берег этого фьорда был норвежским, восточный – российским. По пограничному договору 1826 года в силу неизвестных по сей день причин норвежские владения на примыкающих к Бек-фьорду, части Варангер-фьорда, территориях были расширены таким образом, чтобы охватывать его со всех сторон. Норвегия получила территорию к востоку от этого фьорда, которой владеет и по сей день. От нижнего течения р. Паз граница стала уходить на восток к реке Ворьема (норвежское название реки – Гренсе-Якобсэльв) и по ней поворачивать на север к Баренцеву морю. При этом за Россией оставался небольшой участок территории на западном берегу реки Паз, где находилась и находится православная церковь св. Бориса и Глеба, на расстоянии в одну версту во всех направлениях от церкви⁵⁶. Именно от этого участка граница России и Норвегии поворачивает на восток.

В то время отошедший к Норвегии участок побережья имел жизненно важное значение для норвежских морских промыслов в этих местах, ныне там вообще нет постоянного населения.

Таким образом, с начала XIX века на всём протяжении северо-западной границы Российской империи устанавливается мир. И к югу, и к северу от Балтийского моря Северо-Запад перестаёт быть пограничным регионом. Граница с Великим княжеством Финляндским была границей внутригосударственной, по обеим её сторонам располагались владения

⁵⁶ Полное собрание законов Российской империи. Второе собрание. Том 1. № 302.

российских императоров – к востоку от этой границы они правили как императоры и самодержцы Всероссийские, к западу как Великие князья Финляндские. XIX – начало XX веков – самый долгий мирный период в истории Северо-Запада и России вообще. С 1812 года (война с Наполеоном) до 1914 года (Первая мировая война) Российская империя неоднократно воевала, но при этом не вела войн, которые бы угрожали самим основам её существования. Но Северо-Запад, воевавший всю предшествовавшую историю страны, эти войны не затрагивали почти никак, кроме малозначительной англо-французской военной экспедиции 1854 года в ходе Крымской (Восточной) войны.

Но с общим поражением в этой войне Россия утратила часть своего государственного суверенитета над самой западной территорией тогдашнего государства, Аландскими островами. Эти острова Парижским мирным договором 1856 года были объявлены демилитаризованной территорией, т.е. Россия не могла строить там какие-либо укрепления и создавать военно-морские базы. Крепость Бомарзунд восстановлена не была, вместо неё в качестве центра Аландских островов строится город Мариехамн (финское название – Марианхамина), совершенно не приспособленный для какой-либо военной деятельности и по сей день остающийся единственным городом этих островов. Однако российские воинские части на Аландских островах располагались вплоть до 1917 года. С переходом островом в состав независимой Финляндии (1917 – 1921 годы) их демилитаризованный статус сохранился и сохраняется до сих пор.

Вековой мир на внешних границ, конечно же, способствовал развитию Северо-Запада. Но по мере этого развития всё более проявлялись внутренние проблемы, которые в конечном итоге обернулись катастрофическим для России участием в I мировой войне. Исчезновение постоянной внешней угрозы, существовавшей сотни лет, определило то, что интересы государства и общества стали расходиться. Государство, построенное на военно-феодалных основах позднего Средневековья, и общество, находящееся под

сильнейшим воздействием социальных и политических идей Нового времени, двигались по расходящимся траекториям развития. И в тогдашней столице Империи, С.-Петербурге, это было особенно заметно.

3.3.2. Внутренние границы

На первые годы XIX века приходятся последние в дореволюционной истории изменения системы административно-территориального деления на Северо-Западе. 9 сентября (ст. ст.) 1801 года указом Александра I были восстановлены пять губерний, существовавших до 1796 года, в том числе Олонецкая губерния. В примечаниях к этому указу («Правительствующий Сенат по выслушании сего указу приказали...») утверждалось, что Олонецкая губерния восстанавливается в тех границах, которые она имела до своего упразднения⁵⁷, полностью возвращая территории как из состава Новгородской, так и из состава Архангельской губерний (Олонецкий, Лодейнопольский, Вытегорский, Петрозаводский, Каргопольский – из состава Новгородской губернии, Пудожский, Повенецкий и Кемский – из состава Архангельской губернии). Фактически Олонецкая губерния была восстановлена главным образом из уездов, отошедших в 1796 году к Новгородской губернии. Её приморские территории (Кемский уезд) остались в составе Архангельской губернии и находились там до 20-х годов XX века. Это было вполне логичным, т.к. в этом случае владения Архангельской губернии огибали со всех сторон Белое море. В качестве губернского города Олонецкой губернии был вновь назначен Петрозаводск.

1-го января 1802 г. согласно указу «О Высочайше утверждённых штатах 37 губерний» город Нарва был вновь включён в состав С.-Петербургской губернии на тех же основах, на которых существовали Кронштадт и Павловск (т.е. безуездный город с правами уездного). Нарвский

⁵⁷ Полное собрание законов Российской империи. Первое собрание. Т. 26. №

уезд восстановлен не был. Было возобновлено существование Ораниенбаумского уезда, позднее, в 1849 году, ставшего Петергофским с соответствующим изменением уездного центра.

В 1802 году Выборгская губерния переименовывается в Финляндскую. В 1809 году, как уже говорилось выше, к Российской империи присоединяется Финляндия. Первоначально границей собственно Империи и Великого княжества Финляндского становится граница Российской империи и Шведского королевства перед началом последней русско-шведской войны. Но в 1811 году из состава Империи в состав Великого княжества Финляндского передаётся Финляндская губерния, находившаяся к этому под русской властью уже примерно сто лет. Даже манифест об этом не говорил напрямую о передаче Финляндской (Выборгской) губернии Великому княжеству Финляндскому. Этот манифест именовался «О именовании Старой и Новой Финляндии совокупно Финляндиєю», и император по мере сил старался снять с себя ответственность за происходящее: «вняв мнению государственного совета...прежняя Финляндская Губерния наравне с губерниями, в Финляндии существующими, отныне состоять будет в главном управлении, для сей страны нами учреждённом»⁵⁸. Можно предположить, что это решение Александра I было связано с готовившемся подписанием в 1812 году русско-шведского договора о военном союзе, направленного против Наполеона, но достоверно мотивы действий императора неизвестны.

Однако последствия этого решения были тяжелы. Выборгскую губернию (такое название она получила сразу же после присоединения к Великому княжеству) удалось подчинить полностью финским законам только к 60-м годам XIX века. Граница между собственно Империей и Великим княжеством, проходившая до этого примерно в 200 км от С.-Петербурга, прошла в 30 – 40 км от столицы. Столетием позже граница Великого княжества Финляндского с Российской Империей, установленная по воле Александра I, стала границей независимой Финляндии и Советской

⁵⁸ Полное собрание законов Российской империи. Первое собрание. Т. 31. № 24907.

России. В 1939 году «подарок» Александра I пришлось возвращать военной силой.

Однако изменение принадлежности Выборгской губернии было последним изменением системы административно-территориального деления на современном Северо-Западе России вплоть до революции 1917 года и последовавшей за ней Гражданской войны. Больше века существенных изменений внутренних границ на этой территории не происходило. Система административно-территориального деления северо-запада Российской Империи, формировавшаяся с 70-х годов XVIII века по 10-е годы XIX века, по сей день остаётся самой длительной по времени существования системой АД на этой территории.

3.3.3. Трансформация геопространства

На рубеже XVIII – XIX вв. функции Петербурга меняются. Вытеснение аристократии, правившей государством при императрицах, чиновной и незнатной бюрократией, намечается ещё в царствование Павла I. Но после административной реформы Александра I, в ходе которой впервые в истории России были чётко определены функции государственных учреждений, значение бюрократии резко возрастает. И в царствование Александра I и Николая I в Петербурге резко растёт численность и доля чиновничества либо не-дворянского, либо незнатного дворянского происхождения.

Поскольку «правлящую бюрократию» нужно было учить, в начале царствования Александра I происходит реформа системы образования, в ходе которой создаётся система образовательных учреждений России. Страна делится на учебные округа, центром каждого учебного округа становится университетский город. Если же в данном городе университета не было, то его надлежало создать – в этом отношении Александр I брал пример с Екатерины II, которая точно таким же образом создавала новые административные центры. Однако в С.-Петербурге вместо университета

создаётся Главный педагогический институт. Причина в том, что по смыслу этой реформы, поступление в университет было доступно представителям всех сословий, кроме крепостного крестьянства. Студенты университета получал личное дворянство, а окончание университета давало права потомственного дворянства. Но в столице Империи дворян было более чем достаточно. Лишь в 1819 г., с ограничением прав не-дворян на получение высшего образования, Главный педагогический институт в С.-Петербурге преобразуется в университет, ныне это – С.-Петербургский государственный университет. Для подготовки высших администраторов Империи, был создан знаменитый Царскосельский лицей, куда первоначально набирались исключительно дети из знатных, но небогатых дворянских родов.

Чиновники разных рангов становятся доминирующим элементов в населении столицы. Это в числе прочего хорошо прослеживается по художественной литературе. Концентрация «правлящей бюрократии» в Санкт-Петербурге способствует резкому росту его значения. Москва в первой половине XIX века резко отстаёт, что объясняется в числе прочего её длительным восстановлением после занятия войсками Наполеона и пожара 1812 года. Прочие города Северо-Запада в это время развиваются крайне медленно, если развиваются вообще. Можно считать, что первая половина XIX века – это апогей истории «имперского Петербурга».

Но если для подготовки «бюрократии» создавались учебные заведения, то для военных был выбран иной путь – создания «военных поселений». В 1816 г. начинается создание на Северо-Западе военных поселений. Создание таких поселений, населённых «крестьянами – солдатами», занятыми сельскохозяйственным трудом и одновременно проходящими военную подготовку, предполагалось ещё до войны 1812 г., но война остановила реализацию этих планов. Военные поселения на Северо-Западе размещались главным образом в Новгородской губернии, основной их массив располагался вокруг озера Ильмень. Предполагалось, что новгородские крестьяне, относившиеся к числу беднейших в империи, с большой охотой

будут жить в этих поселениях. Но жизнь «военных поселян», каждый шаг которых был регламентирован, а нарушения установленного порядка жестоко наказывалось, была невыносимой. Однако дешевизна содержания армейских частей подобным образом была очевидной. Политику Александра I в отношении создания военных поселений первоначально поддержал и Николай I, при котором были созданы военные поселения и в Петербургской губернии.

Однако в ходе подавления польского восстания 1831 г. «военно-поселенные» части показали свою невысокую эффективность в боевой обстановке, а кровавое Старо-Русское восстание военных поселян в июле того же года, в котором участвовали и солдаты, и офицеры, показало, что эти поселения в непосредственной близости от столицы крайне опасны. Вследствие этого режим военных поселений был смягчен, «военные поселяне» в Новгородской губернии переведены в разряд «пахотных солдат», которые немногим отличались от казённых крестьян, а казармы, штабы и другие здания военных поселений были использованы для размещения обычных воинских частей. Частично в этом качестве они использовались до последних лет – например, в дер. Новоселицы Новгородского района Новгородской области.



Рис. 51 . Бывшее военное поселение – дер. Новоселицы Новгородского района Новгородской области © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Но при этом сознательное сдерживание экономического, социального, политического развития России, характерное для царствования Александра I и особенно Николая I, имело впоследствии негативное значение как для С.-Петербурга, так и для России в целом.

Основные экономические изменения на Северо-Западе в первой половине XIX века были связаны с развитием системы путей сообщения.

В 1802 году начинается строительство ещё одной, наряду с уже существовавшей Вышневолоцкой и строившейся в то время Мариинской (при начале строительства Вытегорской) водной системы на водоразделе Балтийского и Каспийского морей – Тихвинской системы [⁵⁹]. Все три

⁵⁹ Беляков А.А. О бывшей Тихвинской судоходной системе // Гидротехническое строительство, 2007 - № 10, с. 48 - 51

водные системы проходили по трассам старинных волоков, известных по крайней мере со времён независимости Великого Новгорода.

Обе новые водные системы, Мариинская и Тихвинская, в отличие от Вышневолоцкой системы, проходили через малообжитые или совершенно необжитые места. Особенно это относится к их водораздельным частям. Если практически вся трасса судов, проходивших по Вышневолоцкой системе, дублировалась дорогами, то вдоль трасс будущих Мариинской и Тихвинской систем никаких наземных путей сообщения не существовало. В силу этого две эти системы, будучи построенными и вполне успешно функционирующими на протяжении нескольких десятков лет, не оказали почти никакого влияния на систему расселения и территориальную организацию общества Северо-Запада. Однако их воздействие проявилось в развитии далеко отстоящих от этих систем территорий Поволжья.

Мариинская система была введена в эксплуатацию в 1810 г. ^[60], Тихвинская система – в 1811 г. Обе системы допускали движение в двух направления – как к Санкт-Петербургу, так и от него. Но преобладающим направлением движения по Мариинской системе было движение к Петербургу, а по Тихвинской системе – от Петербурга ^[61].

Главным грузом, который пошёл по Мариинской системе в направлении Санкт-Петербурга, был хлеб. Хлеб перемещался и по Вышневолоцкой системе, но весь объём хлебных грузов, проходивших через Вышневолоцкую систему, был предназначен для столицы, а не для вывоза за границу. Хлебные грузы, двигавшиеся по Мариинской системе, были предназначены в основном для вывоза морем через Санкт-Петербургский порт. В правобережной части Среднего Поволжья, к югу от реки Оки, формируется обширный земледельческий район, поставлявший хлеб для вывоза по Мариинской системе. Центром этого района, городом, где

⁶⁰ Истомина Э.Г. Мариинская водная система // Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года. Энциклопедия в 2-х тт., т. 1 – М.: 2008: изд-во «Политическая энциклопедия», с. 1290 - 1291

⁶¹ Мартынов В.Л. Движение грузов по Тихвинской водной системе // Тихвинская водная система. – СПб.: РГПУ им. А.И. Герцена, 2012, с. 33 - 38

собирались хлебные грузы для вывоза через Мариинский водный путь, становится Саратов. На протяжении первых десятилетий XIX в. хлебные грузы из Саратовского Поволжья входят в число основных грузов, вывозившихся через Санкт-Петербургский порт.

По Тихвинской системе грузы, прибывшие в Санкт-Петербург морем, вывозятся в глубинные районы России. Это был самый короткий водный путь между Санкт-Петербургом и Поволжьем. Начало массового ввоза европейских товаров в Россию через Тихвинскую водную систему привело к коренной трансформации системы внутрироссийской торговли. Основой этой трансформации стало появление в 1817 году Нижегородской ярмарки.

До этого главным ярмарочным центром Поволжья и всей России был Макарьевский монастырь, расположенный примерно в 90 км от Нижнего Новгорода вниз по течению Волги. Но с началом массовой доставки грузов из Санкт-Петербурга выявилась невыгодность географического положения Макарьевской ярмарки. Постройка Тихвинской системы дала новую жизнь Нижнему Новгороду, расположенному на правом берегу Волги при впадении в неё Оки и лишённому тем самым главных недостатков Макарьева. Благодаря ярмарке Нижний Новгород до начала XX в. слыл «карманом России».

Одновременно с постройкой Мариинской и Тихвинской систем сооружались обходные каналы, позволявшие судам, идущим по этим системам, миновать Ладожское озеро. Эти каналы соединили устье Свири, устье Сяси и устье Волхова. Сяский канал был закончен к 1802 г., Свирский – к 1810 г.

По сведениям «Энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона», в 1805 г. оборот С.-Петербургского порта составлял 55,5 млн. руб. ассигнациями, а в 1815 г. 173 млн. руб. ассигнациями. К 1840 г. этот оборот вырос примерно до 280 млн. рублей ассигнациями. ^[62]. С 1805 по 1815 г. оборот порта вырос более чем в пять раз, причём за первые десять лет

⁶² Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона, т. XXVIIa – СПб.: 1900, с. 324 - 325

описываемого периода (1805 – 1815 гг.) этот оборот вырос более чем в 3 раза. Столь бурный рост можно объяснить постройкой Мариинской и Тихвинской систем, обеспечивших возможность подвоза грузов к Петербургскому порту и вывоза грузов из него же.

В 1826 – 1836 годах строится Вишерский канал, спрямивший путь между устьем Мсты и истоком Волхова для судов, шедших по Вышневолоцкой системе. Это был второй канал в этом направлении, наряду с построенным в конце XVIII в. Сиверсовым каналом. Благодаря Вишерскому каналу спрямляются не только водные пути, но и дороги. Вдоль канала прокладывается дорога от Новгорода в сторону Москвы, позволившая спрямить более старый путь, проходивший вдоль Мсты. Участки старой дороги местами продолжают использоваться в качестве дорог местного значения, иногда тупиковых.

В 1843 – 1846 гг. был построен обходной Белозерский канал, прошедший вдоль восточного берега Белого озера, и способствовавший облегчению судоходства по Мариинской системе. В тех же целях с 1818 по 1851 год (с перерывами) строится обходной Онежский канал, соединивший устье реки Вытегра с истоком реки Свирь.

В 1828 году создаётся искусственная водная система герцога Александра Виртембергского, ныне официально именуемая Северо-Двинской системой [63]. Искусственный водный путь был проложен по трассе Словенского волока, использовавшегося по крайней мере с X – XI вв. от Р.Х. Система обеспечила водно-транспортную связь бассейнов Невы и Волги, с одной стороны, и бассейна Северной Двины – с другой.

На востоке Северо-Двинского бассейна в 1822 году была построена ещё одна искусственная водная система – Северо-Екатерининская, связавшая реки Северная Кельтма (бассейн Северной Двины) и Южная Кельтма (бассейн Камы). Сообщение между бассейнами Невы и Северной Двины обеспечивала лишь система герцога Александра Виртембергского, в

⁶³ Северо-Двинской системе – 180 лет // Речной транспорт, 2008 - № 4, с. 11 - 15

отношении связей бассейнов Волги и Северной Двины система Александра Виртембергского и Северо-Екатерининская система являлись в сущности конкурентами. Очень быстро выявились решающие преимущества системы герцога Александра Виртембергского, главный из которых было намного большая обжитость трассы водного пути. Путь по Северо-Екатерининской системе проходил через почти совершенно необитаемые даже сейчас территории. Вследствие этого строившаяся шестьдесят лет с перерывами (с 1761 по 1822 г.) Северо-Екатерининская система была официально закрыта примерно через полтора десятилетия эксплуатации (в 1838 г.).

В 1845 – 1856 гг. в Выборгской губернии Великого княжества Финляндского был построен Сайменский канал [⁶⁴], соединивший озеро Сайма с Балтийским морем и давший тем самым выход лесной продукции Финляндии на мировой рынок. С постройкой этого канала начинается бурное развитие лесной промышленности Финляндии, по сей день являющейся ведущей отраслью промышленной специализации этого государства в системе международного территориального разделения труда. Без Сайменского канала, созданного повелением Николая I, нынешней экономики Финляндии просто бы не существовало.

Объём гидротехнического строительства на Северо-Западе в последние десятилетия XVIII в. – первые десятилетия XIX в. был громаден. Ни до, ни после не создавалось столь большое количество разнообразных гидротехнических сооружений. Но подавляющая часть этих сооружений строилась с целью поддержания транспортно-экономических связей на главном для Северо-Запада направлении – между бассейном Невы (Балтийского моря) и Волги (Каспийского моря). Связь между этими бассейнами определяла экономическую жизнь Северо-Запада больше тысячи лет. Вторым по значимости было поддержание сообщений между бассейнами Невы и Волги, с одной стороны, и Северной Двины – с другой.

⁶⁴ Мартынов В.Л. Сайменский канал. // География, 2006 - № 4

Уже к XIX в. история этого направления сообщений насчитывала по крайней мере восемьсот лет.

Другими словами, строительство искусственных водных систем привело к укреплению старинной системы транспортных связей, собственной и создавшей Северо-Запад. Восточной границей региона, понимаемого как единая коммуникационная система, оставалась Северная Двина. Юго-западная же его граница, возвращённая при Петре I к своему естественному состоянию, проходила по Западной Двине.

Северо-западной границей до 1809 года была граница России (Выборгской губернии) и Швеции. С присоединением Финляндии в 1809 году и передачей Выборгской губернии в состав Великого княжества Финляндского в 1811 году эта граница стала проходить внутри Великого княжества, отделяя Выборгскую губернию от остальной территории Финляндии. С постройкой уже упомянутого выше Сайменского канала от по сути и становится границей, отделявшей «экономическую Россию» и соответственно её Северо-Запада от «экономической Финляндии». К востоку от Сайменского канала коммуникационная система развивалась в тесной связи с Россией, к западу – отдельно от неё и по сути безо всякой связи с ней. Можно утверждать, что восстановление границы 1721 года на Карельском перешейке по итогам «зимней войны» 1939 – 1940 годов было не только восстановлением исторической справедливости, но и установлением общих пределов «экономической» и «политической» России.

Естественно, что в «эпоху каналов» строились не только искусственные водные системы, но и дороги.

В начале XIX в. на Северо-Западе начинается формирование сети шоссейных дорог. Под шоссейными дорогами в то время понимались насыпные дороги с твёрдым покрытием, каменным или деревянным. По таким дорогам, которые впервые появились во Франции, можно было поддерживать сообщение круглый год, в том числе и в весеннюю и осеннюю распутицу, когда грунтовые дороги становились непроходимыми для

экипажей. Первой шоссейной дорогой России становится, естественно, дорога Санкт-Петербург – Москва, строительство которой было начато в 1817 г. [65].

Трасса этой дороги была значительно спрямлена по сравнению с ранее существовавшей дорогой, причём это спрямление в основном осуществлялось за счёт участка дороги от Новгорода до Твери, до этого в значительной части проходившего вдоль Мсты.

Новая дорога прошла напрямую от Новгорода до Вышнего Волочка, практически от устья до истока Мсты, нигде не следуя направлению её течения, и далее через Тверь на Москву. Эта трасса, проложенная в начале XIX в., полностью совпадает с направлением современной автомобильной трассы С.-Петербург – Москва, за исключением некоторых участков (обходная дорога вокруг Великого Новгорода и др.). После постройки шоссе старая дорога от С.-Петербурга до Новгорода вдоль Невы, берега Ладожского озера и Волхова становится путём местного значения и для дальних перевозок не используется.

Ещё до окончания постройки Московского шоссе в 1834 г. здесь впервые в России в 1820 г. появляется регулярное пассажирское сообщение – линия дилижансов С.-Петербург – Москва. С 20-х гг. XIX в. до середины того же века сформировалось ещё несколько линий дилижансов, соединявших С.-Петербург с другими городами. Самым протяжённой линией дилижансов была линия от С.-Петербурга через Ригу до прусского города Поланген (ныне это г. Паланга в Литве) [66], [67].

Второй крупной шоссейной дорогой становится дорога С.-Петербург – Варшава, прошедшая через Лугу, Псков, Динабург (совр. Даугавпилс) и Вильно (нынешний Вильнюс). Варшавское шоссе от С.-Петербурга до

⁶⁵Тархов С.А. Эволюция транспортных сообщений между Москвой и Санкт-Петербургом // Экономический журнал, 2015 - №1 (37), с.177-188

⁶⁶ Гольц Г.А. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения в России (исторический очерк) // Россия и современный мир, 2007 - № 1 (54), с. 119 - 139

⁶⁷ Лизунов П.В. Общество первоначального заведения дилижансов: первая акционерная транспортная компания России // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России, 2012 - № 4, с. 80 - 93

Пскова прошло напрямую через водораздельные равнины, намного сократив путь от С.-Петербурга до Луги и Пскова. Почтовый тракт от Петербурга через Лугу на Псков существовал со времён Екатерины II. Но со строительством Варшавского шоссе этот тракт превращается в одну из главных дорог не только Северо-Запада, но и Российской империи вообще.

В городе Остров от Варшавского шоссе отходила дорога на Киев.



Рис. 52. Цепные мосты через реку Великая в городе Остров, сооружённые при строительстве Варшавского шоссе © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

После революции 1917 года и отделения Польши это шоссе собственно и стало Киевским, «варшавский ход» утратил своё значение. Варшавское шоссе занимает промежуточное положение между отходившим на запад от С.-Петербурга Нарвским трактом и ведущим на юго-восток Московским шоссе. Оно становится главной дорогой, соединявшей С.-Петербург и Западную Европу, «оттесняя» с ведущих позиций дорогу через Ригу.

Для того, чтобы обеспечить связь между Московским и Варшавским шоссе, были построены две соединительные шоссейные дороги – от

Новгорода к Луге и далее к Нарве вдоль реки Луга, и между Новгородом и Псковом через Шимск и Феофилову Пустынь. С постройкой этих дорог резко снизилось значение старинной дороги Новгород – Псков через Порхов (вдоль Шелони), но сама дорога сохранилась. Дорога же Новгород – Гдов, возникшая ещё в XIII – XIV вв., оказавшаяся между двумя новыми дорогами, потеряла почти всякое значение. Движение по её восточному участку, от Новгорода до села Ляды, прекратилось, и сам этот участок исчез, но часть его «возродилась» в конце XIX – начале XX вв. в качестве дороги Ляды – Заполье.

Прокладывается также шоссейная дорога от Санкт-Петербурга к Нарве. Трасса Нарвского шоссе несколько меняется в сравнении с трассой Нарвского тракта XVII – XVIII в. Старая трасса шла от С.-Петербурга до Стрельны, от которой поворачивала на юг до Ропши и далее уходила на запад. Новая трасса поворачивала на юг от Петергофской дороги на Красное Село и далее от Красного Села к Нарве, от неё на Ревель и далее Ригу.



Рис. 53. Верстовой столб на Петергофском шоссе. © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Через Красное Село прокладывается также Волхонское шоссе, соединившее две императорские резиденции – Петергоф и Царское Село. Через него же проходит дорога из С.-Петербурга в третью резиденцию, Гатчину. Столь удобное с точки зрения перемещений царской семьи транспортно-географическое положение способствовало превращению Красного Села в место для летних лагерей русской гвардии, где проводились её учения, смотры и парады. Шоссейной дорогой становится также Петергофский тракт. Прокладываются шоссевые дороги, соединяющие между собой Петергоф и Гатчину (существующее по сей день Ропшинское шоссе), Гатчину и Царское Село.

3.4. «Промышленный Петербург» (вторая половина XIX в. – начало XX в.)

3.4.1. Внешние и внутренние границы

Как уже говорилось выше, с начала XIX века и вплоть до 1917 года изменений внешних и внутренних границ на Северо-Западе почти не было. Границы губерний и их состав почти не менялись более ста лет. На всём протяжении описываемого периода можно отметить два относительно крупных изменения.

В 1864 году из состава Выборгской губернии Великого княжества Финляндского в состав С.-Петербургской губернии был передан Сестрорецкий оружейный завод, располагавшийся на правом, финляндском берегу реки Сестры в её нижнем течении, вместе с примыкающей к нему территорией площадью около двенадцати квадратных вёрст. Новая граница между Империей и Великим княжеством прошла «от речки Сестры до Финского залива прямою линиею, соединяющей эту речку с Финским заливом»⁶⁸. С этого времени нижнее течение Сестры перестало быть границей собственно Империи и Великого княжества Финляндского, но выше по течению в районе станции Белоостров река граница переходила на эту реку. Попытки отодвинуть границу ещё дальше от С.-Петербурга до 1917 года предпринимались неоднократно, особенно в связи с сооружением «Морской крепости Петра Великого». Один из трёх главных фортов этой крепости, форт Ино на северном берегу Финского залива (современный пос. Приветнинское) был построен на территории Великого княжества. Однако все эти попытки были безуспешны.

В 1871 году из состава С.-Петербургской губернии был выделен С.-Петербург, образовав отдельное градоначальство «в пределах городской черты»⁶⁹. Граница С.-Петербурга и С.-Петербургской губернии,

⁶⁸ Полное собрание законов Российской империи. Второе собрание. Т. 39. № 40 551.

⁶⁹ Полное собрание законов Российской империи. Второе собрание. Т. 46. № 49 833.

установленная в 1871 году, оставалась неизменной до 1917 года. Фактически процесс выделения столицы из состава губернии растянулся на несколько лет и окончательно состоялся в 1875 году. Обер-полицмейстер С.-Петербурга переименовывался в градоначальника, получив при этом права губернатора. Большая часть вопросов городской жизни была передана Городской думе, выборному органу, созданному в ходе «городской реформы» Александра II.

3.4.2. Трансформация геопространства

С середины XIX в. начинается новый этап в развитии Петербурга, в ходе которого город становится промышленной столицей Империи. В северной столице строятся многочисленные промышленные предприятия, принадлежавшие к числу наиболее современных и крупных не только в России, но и вообще в Европе.

50-е годы XIX в. были не только формальным временным рубежом в развитии Европы и России. 50-е и 60-е годы позапрошлого столетия – это время «смены эпох», самым непосредственным образом проявившейся на Северо-Западе. К 50-м годам Европа находит в себе силы впервые после наполеоновских войн бросить вызов России. Воспользовавшись в качестве предлога очередной русско-турецкой войной, Великобритания, Франция и Сардинское Королевство (Пьемонт) объявляют России войну. Фактическим их союзником становится Австрийская Империя. В составе антироссийской коалиции объединяются страны, бывшие до этого злейшими врагами и враждовавшие между собой на протяжении столетий. Единственное, что их объединило – стремление победить Россию, изгнать её из Европы.

Война, вошедшая в историю под названием Крымской, или Восточной, шла на протяжении двух лет – с 1854 по 1856 годы. За два года союзникам по антироссийской коалиции удалось взять один русский город – Севастополь, положив под его укреплениями несколько десятков тысяч человек, захватить Бомарзунд, недостроенную русскую крепость на Аландских островах,

высадить десанты в Коле, обстрелять Соловецкий монастырь и Петропавловск-Камчатский. Если сопоставить те силы, которые англичане, французы и их союзники использовали в войне против России, и непосредственные её результаты, то очевидно, что масштабы военного поражения России были невелики. Но политические и идеологические последствия этого поражения были огромны. Важен был сам факт поражения, которое Россия претерпела впервые со времён Аустерлица. Была достигнута самая важная цель, которую очевидно ставили перед собой союзники по антироссийской коалиции – Россия теряет свои позиции, и перестаёт быть «жандармом Европы».

Европейские государства, на протяжении многих десятилетий бывшие фактическими вассалами Российской Империи (Пруссия, Швеция) уходят из-под власти петербургских императоров, и в Европе начинается эпоха больших политических перемен. «Срединная Европа» (Германия и Италия), состоявшая из множества небольших государств, объединяется в национальные государства – Германскую Империю и Итальянское Королевство соответственно. Национальное пробуждение «срединной Европы» и её резкое, почти скачкообразное развитие во второй половине XIX в. сталкивается с интересами как более западных государств – Франции и Великобритании, так и более восточных – России. Если на протяжении XVIII – большей часть XIX вв. Франция и Великобритания, с одной стороны, и Россия – с другой, были противниками, то в борьбе против Германии и Италии, главным образом Германии, к началу XX в. они становятся союзниками. И этот союз сохраняется в ходе обеих мировых войн.

Поражение России в Крымской войне показало, что консерватизм во всех направлениях деятельности, характерный для первой половины XIX в., является препятствием для развития страны. И после окончания Крымской войны начинается «эпоха реформ», продолжавшаяся на протяжении всего царствования Александра II (1855 – 1881 годы). Резко ускоряются темпы

железнодорожного строительства, формируются новые промышленные районы, создаются новые морские порты.



Рис. 54. Памятник Александру II, Хельсинки, Финляндия © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Воспользовавшись поражением Франции во франко-прусской войне 1870 – 1871 годов, Российская империя отказалась выполнять условия Парижского мирного договора 1856 года, завершившего Крымскую войну. В 70-е годы Россия пытается вернуть место в «мировой иерархии», которое страна занимала до Крымской войны. С этой целью начинается русско-турецкая война 1877 – 1878 годов, известная как «война за освобождение Болгарии». То, что сама Болгария при этом совершенно не желала быть «освобождённой», во внимание не принималось. Эта война заканчивается победой России, но военная победа, закреплённая Сан-Стефанским мирным договором 1878 года, была почти уничтожена дипломатическим поражением в виде Берлинского договора 1878 года, которым западно-европейские

государства, объединившись, отобрали у России почти всё завоёванное, при этом отобрав у Османской империи в свою пользу обширные территории (Великобритания – Кипр, Австро-Венгрия – Боснию и Герцеговину). Освобождённая Болгария встаёт на сторону противников России, придерживаясь её до сего дня.

Если в первой половине XIX века судьбы Европы решали в России, то во второй судьбы России решали в Европе. Сходная ситуация сложилась после II мировой войны. От её окончания до 80-х годов XX века судьбу не только Европы, но и мира определяли в Москве, с 90-х годов по сей день участь России и других государств, ранее входивших в её состав, определяется в Европе и США.

После убийства в 1881 году Александра II Российская империя меняет внешнеполитическую ориентацию. Если до этого в качестве союзников рассматривались Германия и Австро-Венгрия, то с этого времени начинается формирование российско-французского военного союза, впоследствии ставшего российско-французско-британским. При этом с экономической точки зрения для России гораздо выгоднее был бы союз с Германией, чем с Францией и Великобританией. Однако в царствование Александра III и первые годы правления Николая II для России внутренние проблемы имеют намного большее значение, чем внешние. Ситуация меняется лишь после неудачной для России русско-японской войны 1904 – 1905 годов и первой русской революции, для которой эта война была катализатором.

В 80-е – 90-е годы XIX века и первые годы XX века в С.-Петербург активно идёт германский промышленный капитал и французский финансовый капитал. Почти все крупные промышленные предприятия дореволюционного С.-Петербурга были построены германскими фирмами, а банковская система тогдашней России была теснейшим образом связана с Францией. Кроме германского и французского капитала, в Россию через С.-Петербург идут также инвестиции из других стран. Так, американская фирма

по производству швейных машинок «Зингер» строит на Невском проспекте знаменитый «Дом Зингера».

50-е – начало 60-х гг. XIX в. в России, как и в других странах мира, являются концом «эпохи каналов». Речные пути, которые создали Русское государство в IX в. от Р.Х. и на которых оно держалось тысячу лет, постепенно теряют своё первенствующее значение, которое переходит к железным дорогам.

В 30-е – 40-е гг. XIX в. начинается активное железнодорожное строительство. В 1836 – 1837 году строится первая железная дорога России – Царскосельская, соединившая С.-Петербург с Царским Селом. Несколько позднее эта дорога была продлена до Павловска, что и планировалось изначально: «Через Обводной канал ... деревянный на каменных устоях мост, отверстием 9 саж.; от этого моста дорога после небольшого поворота на 170 саж. должна была направиться по совершенно прямой линии в 24 версты на храм Аполлона в Павловском парке, до места близ оранжерей, назначенного Его Императорским Высочеством великим князем Михаилом Павловичем» [70]. На этой дороге была применена колея в 6 футов, более в России не использовавшаяся.

В 1843 – 1851 годах строится первая железная дорога России, имевшая экономическое значение – железная дорога Санкт-Петербург – Москва. На этой дороге была впервые применена «русская колея» в 5 футов (1524 мм, сейчас 1520 мм), до настоящего времени используемая на железных дорогах России, бывших республик СССР, а также некоторых зарубежных государств (Финляндии, Монголии). В 1862 году была построена железная дорога от Москвы до Нижнего Новгорода. Тем самым образовался сплошной рельсовый путь между С.-Петербургом и бассейном Волги, выполнявшем на протяжении длительного времени роль «хинтерланда» Санкт-Петербургского порта.

⁷⁰ О Царскосельской железной дороге // Мир транспорта, 2012 - № 5 (43), с. 158

С постройкой дорог Санкт-Петербург – Москва и Москва – Нижний Новгород значительная часть грузов, перемещавшихся между С.-Петербургом и Поволжьем по речным путям, переходит на железную дорогу. После этого движение по Вышеволоцкой водной системе, трасса которой шла параллельно железной дороге, и по Тихвинской водной системе, основным направлением перевозок грузов по которой было направление С.-Петербург – Нижний Новгород, резко и очень быстро сокращается, и в течение примерно двадцати лет транзитные перевозки по этим системам вообще прекращаются.

С 60-х – 70-х годов XIX в. активное железнодорожное строительство разворачивается по всей Европейской части Российской империи. Быстрое развитие сети железных дорог резко ухудшило транспортно-географическое положение Санкт-Петербурга. До тех пор, пока основными путями сообщения России были водные, ни один другой порт империи не мог составить ему достойную конкуренцию. Благодаря искусственным водным системам, Вышневолоцкой, Тихвинской и Мариинской, С.-Петербург поддерживал устойчивое сообщение со всем бассейном Волги. Внутренние водные пути соединяли С.-Петербург и с бассейном Северной Двины. Бассейн Невы, Волги и Северной Двины вместе составляли большую часть территории Европейской России, где и была сосредоточена экономическая жизнь государства. По железным дорогам стало возможным доставлять грузы до и от любых портов Балтийского, Чёрного и Азовского морей, и решающее значение здесь приобрёл фактор расстояний, отделявших эти порты от основных земледельческих районов страны.

Из русских портов Балтийского моря ближе всего к «хлебным» районам расположена Рига. В 1861 – 1868 гг. строится Риго – Орловская железная дорога [71], соединившая Рижский порт с Центральным Черноземьем. В 1871 г. эта дорога была продолжена до Царицына

⁷¹ Сенин А.С. Риго-Орловская железная дорога // Экономическая история России с древнейших времён до 1917 года. Энциклопедия в 2-х т. Т. 2. – М.: «Политическая энциклопедия», 2009, с. 547 - 548

(нынешнего Волгограда), став Риго – Царицынской железной дорогой. С постройкой этой дороги хлеб не только Центрального Черноземья, но и бассейна Дона, а также Нижнего и Среднего Поволжья получил выход в Балтийское море. Риго-Орловская (Царицынская) железная дорога от Риги до Витебска прошла параллельно Западной Двине, и с её постройкой территории, примыкавшие к среднему, а особенно к нижнему течению реки, в своих транспортно-экономических связях окончательно переориентируются на Ригу.

Одновременно с этим происходила постройка железных дорог к портам на побережьях Азовского и Чёрного морей, что привело к очень быстрому росту Ростова-на-Дону, Одессы и Новороссийска. Порты Азовского и Чёрного моря, в отличие от Риги, не выступали конкурентами С.-Петербургского порта, но с их развитием значение С.-Петербурга во внешней торговле России стало снижаться быстрыми темпами.

На Северо-Западе также строились железные дороги. Второй крупной дорогой региона стала С.-Петербург – Варшавская железная дорога [⁷²], прошедшая примерно вдоль Варшавского шоссе первой половины XIX в., но с некоторыми отклонениями от неё. Строительство дороги велось в 1853 – 1862 гг. Но эта дорога была предназначена главным образом для пассажирских перевозок между Санкт-Петербургом и Западной Европой через Пруссию и Австро-Венгрию. В 1875 г. с постройкой железнодорожного моста через Вислу С.-Петербург – Варшавская железная дорога была соединена с железной дорогой Варшава – Вена. Ныне оба главных вокзала этой дороги, Варшавский в Санкт-Петербурге и С.-Петербургский (Варшава Виленска) в Варшаве, не используются по прямому назначению (от последнего осталась только платформа), а сама Варшавская железная дорога, когда-то самая «блестящая» по составу перевозимых пассажиров железная

⁷² Гулидова Ю. И. Железнодорожная революция в России во второй половине XIX-начале XX в. // Экономический журнал. 2011. - №22, с.135-142

дорога России [⁷³], используется по отдельным участкам главным образом для местных пассажирских сообщений.



Рис. 55 . Вокзал станции Гатчина Варшавская на линии бывшей Варшавской железной дороги. Название вокзала – напоминание о когда—то самой блестящей по составу пассажиров железной дороге Империи © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Но в порядке постройки железных дорог второй половины XIX в. прослеживается тот же порядок, что и шоссейных в первой половине того же столетия: сначала на юго-восток – на Москву, затем на юго-запад – на Варшаву. Затем строятся ещё две дороги – Балтийская и Финляндская [⁷⁴], обе проходят в западном направлении, и были введены в эксплуатацию в 1870 г. Одна дороги идёт вдоль южного берега Финского залива, дублируя Нарвское шоссе, а второй вдоль северного берега, примерно по трассе

⁷³ Ступин Ю.А. Железнодорожное пассажирское сообщение Псковщины: историко-географический аспект (дореволюционный период) // Историческая география Восточной Европы: природное и культурное наследие Материалы Международной научно-практической конференции. – Псков: изд-во ПГУ, 2016, с. 10-17

⁷⁴ Виргинский В. С. Возникновение железных дорог в России. - М.: Трансжелдориздат, 1949. 272 с.

Выборгского тракта. Балтийская дорога прошла от ст. Тосно на Николаевской (С.-Петербург – Московской) железной дороге через Гатчину, где она пересекает Варшавскую железную дорогу, и далее на Ревель и Балтийский порт (современный город Палдиски). По мере постройки ориентированных на Ревель железных дорог территория современной Эстонии начала «отходить» в экономическом отношении от Северо-Запада, формируя свою собственную, пусть и небольшую, транспортно-коммуникационную систему. Границей «сфер влияния» С.-Петербурга и Ревеля на линии Балтийской железной дороги можно считать ст. Тапс (современная Тапа), от которой отходит железная дорога на Дерпт (современный Тарту), построенная в 1876 г. С соединением Ревеля и Дерпта (Юрьева) железной дорогой Эстляндия и Северная Лифляндия оказываются тесно связанными друг с другом, и в 1917 году «зона тяготения» этой железной дороге объединяется в составе «Эстляндской автономии», послужившей основой для возникновения независимой Эстонии.

Для связи Балтийской железной дороги с С.-Петербургом в 1859 г. была построена железнодорожная линия от ст. Красносельская (ныне Лигово) на трассе пригородной Петергофской железной дороги до Гатчины.

Финляндская железная дорога соединила С.-Петербург со столицей Великого княжества Финляндского, городом Гельсингфорс [⁷⁵]. Эта дорога полностью принадлежала Финляндии, её вокзал в С.-Петербурге получил название Финляндского. Основным назначением Финляндской железной дороги при её постройке было обеспечение пассажирского сообщения между С.-Петербургом и Гельсингфорсом (Хельсинки).

⁷⁵ Востров А.В. Финляндская железная дорога в 1870 – 1917 гг. как нереализованный фактор сближения двух столиц // Санкт-Петербург и страны Северной Европы, 2016 - № 17-2, с. 29 - 34



Рис. 56. Железная дорога С.-Петербург – Хельсинки в Выборге © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Создавались также пригородные железные дороги. К числу таких дорог относилась первая в России Царскосельская железная дорога; второй стала дорога, которая вела в другую царскую резиденцию – Петергоф. Петергофская железная дорога была построена в 1853 – 1857 гг., в 1864 г. продлена до Ораниенбаума [⁷⁶]. Эта дорога, использовавшаяся первоначально исключительно для пассажирского сообщения, была одной из наиболее крупных по объёму пассажирских перевозок пригородных железных дорог России.

⁷⁶ Лизунов П.В. Петергофская железная дорога барона Штиглица // Мир транспорта, 2013 – т. 11, № 4 (48), с. 182 - 190



Рис. 57. Вокзал станции Новый Петергоф – единственный в России железнодорожный вокзал, построенный в готическом стиле (ныне полузаброшен) © Фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

По старому Выборгскому тракту, шедшему вдоль побережья Финского залива, в конце XIX в. была проложена Приморская железная дорога, соединившая С.-Петербург с Сестрорецком и давшая новую жизнь этому заводскому посёлку, в 1862 г. переданному в состав С.-Петербургской губернии из Выборгской губернии Великого княжества Финляндского. С прокладкой железной дороги, в районе Сестрорецка подходившей к самому берегу Финского залива, здесь стал формироваться один из самых фешенебельных дачных районов в окрестностях дореволюционного Санкт-Петербурга [⁷⁷], исчезнувший в послереволюционное время.

⁷⁷ Михайлова И.Б. Идиллия для богатых: Сестрорецкий Курорт в 1901 – 1904 годах // Петербургские исследования, 2014 - № 5, с. 122 - 144

Новым направлением, давшим толчок развитию полузаброшенных со времён разрушения шведского Ниена территорий на правом берегу Невы, стала Ириновская железная дорога. Дорога, движение по которой было открыто в 1895 г., прошла от Охты до побережья Ладожского озера, первоначально эта дорога была узкоколейной. Благодаря этой дороге территории между С.-Петербургом и Ладожским озером стали быстро осваиваться, заселяться и превращаться в дачные районы.

Об уровне освоённости этой примыкающей к С.-Петербургу, но занимающей чётко выраженное межмагистральное положение территории говорит тот факт, что в 1879 г. здесь был создан Ржёвский артиллерийский полигон, где проводились испытания пушек и другой боевой техники для военно-морского флота. Полигон этот существует и в настоящее время, занимая значительную часть территорий между С.-Петербургом и побережьем Ладожского озера.

На рубеже XIX – начала XX вв. для связи полигона с Обуховским заводом, где производились артиллерийские орудия, была построена железная дорога широкой колеи. Часть этой дороги в середине XX в., стала основой соединительной ветки между железными дорогами Финляндского и Московского направлений, а в 2003 г. на ней был построен Ладожский вокзал – последний по времени постройки железнодорожный вокзал С.-Петербурга.

Ведётся также железнодорожное строительство, прямо не связанное с Санкт-Петербургом. В 1870 г. была построена узкоколейная железная дорога от ст. Чудово на линии Николаевской железной дороги до Новгорода, которая в 1878 г. была продлена до Старой Руссы. В 1912 г. эта дорога была перешита на широкую колею и соединена с Витебской железной дорогой веткой Шимск – Сольцы.

В 1870 г. строится Рыбинско-Бологовская железная дорога, давшая волжскому хлебу, поступавшему водой в Рыбинск, выход к С.-Петербургскому порту через Николаевскую железную дорогу. С постройкой этой дороги надобность в использовании Вышневолоцкой и Тихвинской

водных систем полностью исчезает [⁷⁸]. В конце XIX – начале XX вв. эта дорога от ст. Бологое была продлена до Риги и Виндавы (современный город Вентспилс в Латвии), обеспечив дополнительный грузопоток к этим портам. Через южную часть Псковской губернии была проложена железная дорога Москва – Рига, прошедшая через Великие Луки.

В 1873 г. была построена железная дорога от Москвы до Вологды через Ярославль. Эта железная дорога прошла по направлению сообщений, существовавшему по крайней мере с XV в. К концу XIX в. (1897 г.) эта дорога, первоначально как узкоколейная, была продлена до Архангельска. Но конечная станция дороги Москва – Архангельск была построена не на правом берегу Северной Двины, где находится сам город, а на левом (ст. Исакогорка). Трасса дороги прошла параллельно тракту Москва – Архангельск, существовавшему с XVII в., но несколько в стороне от него. Особенностью этой дороги была её ориентация в основном на пассажирское сообщение. Грузы здесь в большом количестве пошли лишь в годы I мировой войны, когда Архангельск стал одним из главных портов, соединявших Россию с государствами Антанты, и сама дорога была переширена на широкую колею.

В 1899 г. была построена железная дорога Пермь – Вятка – Котлас. Нынешний Котлас и возник как конечная станция этой дороги при слиянии Вычегды и Северной Двины. По этой дороге сельскохозяйственная продукция Сибири должна была поступать в порт Архангельска с перевалкой в Котласе на Северную Двину.

Железнодорожное строительство велось во второй половине XIX в. крайне хаотично. Так, Варшавский вокзал казённой С.-Петербург – Варшавской железной дороги и Петергофский (нынешний Балтийский) вокзал частной Петергофской железной дороги были построены в С.-Петербурге на набережной Обводного канала примерно в пятистах метрах

⁷⁸ Мартынов В.Л. Движение грузов по Тихвинской водной системе в XIX – XX веках // Тихвинская водная система – СПб.: РГПУ им. А.И. Герцена, 2012, с. 33 - 38

друг от друга. Железные дороги разных направлений не то что не взаимодействовали, но зачастую и не соединялись друг с другом.

Но в этой кажущейся хаотичности была своя логика. Железные дороги прошли в тех же направлениях, в которых проходили шоссейные дороги и главные тракты, а направления последних определялись водными путями. Таким образом, сеть путей сообщения Северо-Запада, сложившаяся к концу XIX в., имела чётко выраженный унаследованный характер, и эта же её особенность сохранилась до настоящего времени. Сами дороги в техническом отношении стали, естественно, другими, но основа системы путей сообщения региона остаётся стабильной на протяжении сотен лет.

Ещё одна особенность железнодорожного строительства на Северо-Западе второй половины XIX в. – отсутствие железных дорог в восточном направлении. В строительстве ведущих на восток железных дорог в то время не было необходимости – связи в этом направлении поддерживались по внутренним водным путям. В 70-е – 90-е годы XIX в. Мариинская система коренным образом перестраивается. Строится новый соединительный канал, получивший название Ново-Мариинский. Сооружаются новые обходные каналы вдоль берега Ладожского озера от устья Свири до истока Невы. Всё это позволило существенно улучшить условия судоходства по Мариинской системе и увеличить объём грузов, поступающих по рекам в Санкт-Петербургский морской порт.

Сам же порт был коренным образом перестроен. В 1885 году был открыт новый морской порт С.-Петербурга на Гутуевском острове. Это был первый в истории города собственно морской порт, до этого порты располагались на Неве. С глубоководной акваторией Финского залива Морской порт был связан специально для этого построенным гидротехническим сооружением – Морским каналом [79]. И порт, и канал по сей день существуют там, где они были сооружены в конце XIX в.

⁷⁹ Курносова О.Б. К 130-летию открытия Морского канала из Кронштадта в Санкт-Петербург // Судостроение. 2015 - № 3, с. 86 - 89



A)



Б)



В)



Г)

Рис. 58 . Морской порт (А, Б, В) и Морской канал (Г) © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Для обеспечения связи Морского порта с железнодорожной сетью России была выстроена Путиловская ветка, начинавшаяся от Николаевской железной дороги у ст. Фарфоровская и заканчивавшаяся станцией Морская пристань в новом порту. Эта ветка и станция существуют и сейчас.



Рис. 59. Путиловская ветка © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Фактическим продолжением Путиловской ветки стал Финляндский железнодорожный мост, построенный в 1910 – 1913 гг. и соединивший Николаевскую и Финляндскую железные дороги [80]. Поскольку этот мост обеспечивал продукции Великого княжества Финляндского широкий выход на общероссийский рынок, он и был построен за счёт Финляндской железной дороги.

Строительство Морского порта и Путиловской ветки коренным образом меняет пространственную структуру Санкт-Петербурга. Между Обводным каналом и Путиловской веткой формируется первый в России и

⁸⁰ Смирнов Д.С. Промышленный пояс: южные окраины Санкт-Петербурга в конце XIX – начале XX вв. // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена, 2009 - № 118, с. 74 - 82

один из первых в мире портово-промышленных комплексов, не только сохранившийся, но и активно развивающийся вплоть до настоящего времени.

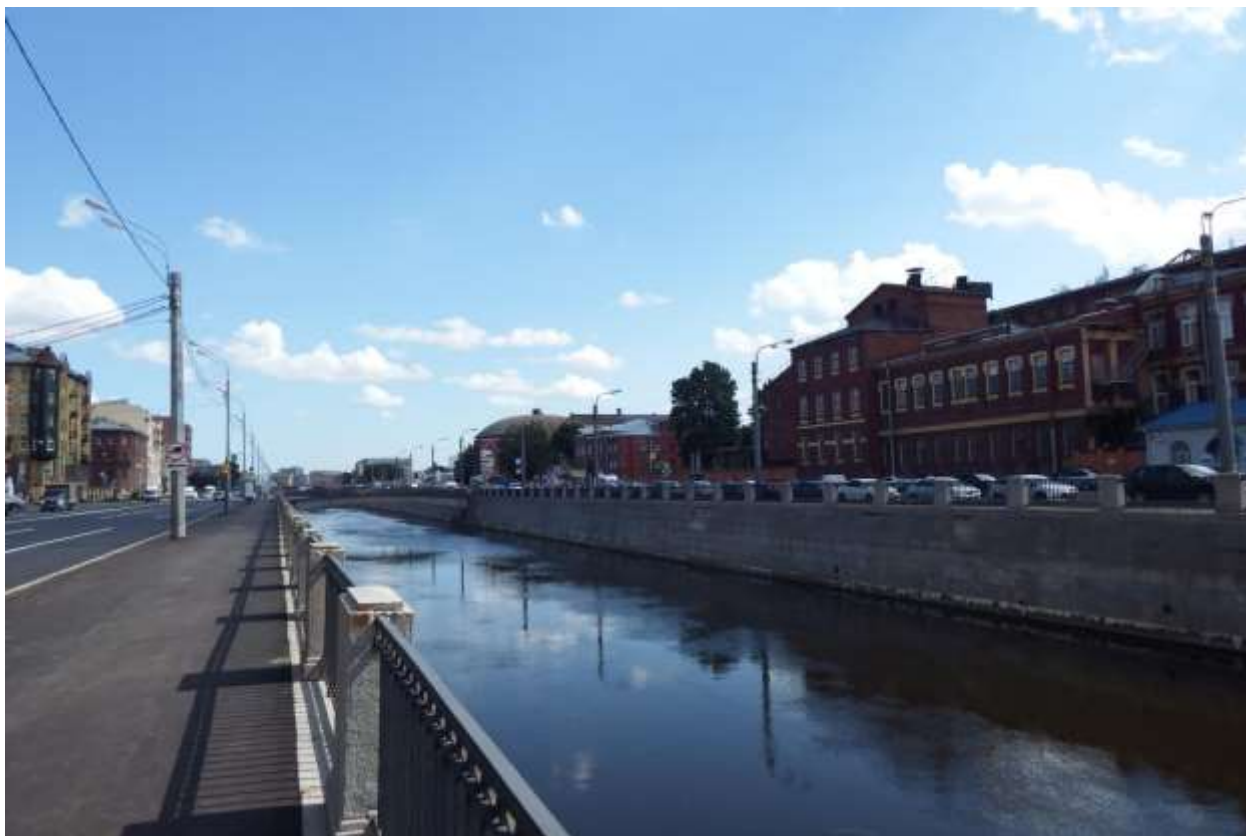


Рис. 60. Промышленная зона конца XIX – начала XX веков вдоль Обводного канала, с начала XXI в. активно перестраивается в офисно-жилую © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Но особенности транспортной системы С.-Петербурга, основу которой составляли в то время внутренние водные пути, привели к формированию промышленных районов вдоль незастроенных в то время берегов рек и каналов. Промышленный характер приобретает запад и север Васильевского острова, север и восток Петроградской стороны, запад и юг Выборгской стороны. Берега рек, в том числе и Невы, расположенные в промышленных районах, занимают причалы, подъездными путями и складами промышленных предприятий. Не то что набережных, но даже и проездов вдоль рек не существовало. Новые транспортные магистрали по берегам и каналов прокладывались в 60-е гг. XX в. – первые годы XXI в.

В целом «имперский» Санкт-Петербург со всех сторон оказывается окружённым промышленными районами. Значительная часть территорий, в

пределах которых развивались эти районы, до 1917 г. не входила в состав С.-Петербурга. Так, на юге граница города в основном проходила по Обводному каналу. Соответственно при формировании этих районов отсутствовали какие-либо градостроительные ограничения, и застраивались они совершенно хаотично. Эта хаотичности застройки, определяемая сочетанием водных путей, магистральных и подъездных железных дорог, сохраняется до настоящего времени и вряд ли когда-то сможет быть преодолена.

В конце XIX – начале XX веков в окрестностях С.-Петербурга разворачивается обширное оборонное строительство. Для защиты столицы от нападения с моря создаётся «Морская крепость Петра Великого».



Рис. 61. Остатки форта «Красная Горка», одного из главных фортов «Морской крепости Петра Великого» © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

«Морская крепость Петра Великого» была в то время самой крупной, мощной и современной морской крепостью в мире. Она включала в свой

состав три огромных новых форта: на южном берегу Финского залива – Серая Лошадь и Красная Горка, на северном берегу залива – форт Ино. К этой же крепости относились новые форты на искусственных островах в Финском заливе к северу и югу от о-ва Котлин, а также форты, построенные в западной части этого острова – Риф и Шанц. Военно-морской флот противника не имел никакой возможности прорваться через укрепления этой крепости к С.-Петербургу – её орудия были способны уничтожить любые корабли на расстоянии в десятки километров. Эта крепость сыграла большую роль в I мировой войне – германский флот даже не пытался войти в Финский залив даже тогда, когда большевики «сдали» фронт и германские части наступали, не встречая никакого сопротивления.

Но ещё более значительную роль укрепления «Морской крепости Петра Великого» сыграли в годы Великой Отечественной войны. Во-первых, «Кригсмарине» (флот гитлеровской Германии) даже не приближался к восточной части Финского залива. Во-вторых, благодаря фортам южного берега залива, Красная Горка и Серая Лошадь, частям Красной Армии в сентябре 1941 года удалось удержать «Ораниенбаумский плацдарм», отрезанный от основной части блокадного города германскими войсками, занявшими Петергоф и Стрельну. В январе 1944 года с Ораниенбаумского плацдарма части Красной Армии перешли в наступление с целью окончательного снятия блокады Ленинграда. Без «Морской крепости Петра Великого», построенной императорами для защиты своей столицы в начале XX века, участь советского Ленинграда в Великой Отечественной войне могла быть совсем иной.

В Выборгской губернии Великого княжества Финляндского в конце XIX в. строится железная дорога Выборг – Сердоболь (Сортавала) –Июэнсуу, соединившая Финский залив, во-первых, с Приладожьем, и во-вторых, с Центральной Финляндией. Благодаря этой дороге резко возрастают темпы экономического освоения Карельского перешейка и северной части бассейна

Сайменского озера. Южная его часть получила соединение с Балтикой после постройки Сайменского канала в середине XIX в.

В начале XX в. начинается строительство новых железных дорог, призванных связать столицу с восточными и южными районами Империи. Эти дороги фактически прошли по тем же направлениям, которые были сформированы ещё в догосударственное время и киевско-новгородское время.

В 1904 г. вводится в эксплуатацию Санкт-Петербург – Витебская железная дорога [⁸¹]. Эта дорога отходила от С.-Петербурга на юг, соединив столицу с Восточной Белоруссией, современной Украиной и Причерноморьем. Предполагалось, что основным грузом, который пойдёт по этой дороге к С.-Петербургу, будет хлеб из малороссийских губерний. Фактически эта дорога стала повторением существовавшего за тысячу лет до её постройки Балтийско-Черноморского водного пути («пути из варяг в греки»). Витебская железная дорога очень недолго использовалась так, как предполагалось при её постройке.

В 1906 г. была построена Северная железная дорога, отходившая от Николаевской железной дороги на ст. Обухово и продолжавшаяся на Вологду и Вятку. Эта дорога соответствовала новгородскому пути в Вятскую землю и в Югру, существовавшему за шестьсот – семьсот лет до этого. По Северной дороге к С.-Петербургскому порту должна была пойти промышленная продукция Урала и сельскохозяйственная продукция Сибири.

В 1908 г. Ораниенбаумская железная дорога в связи с созданием «Морской крепости Петра Великого» и постройкой фортов Красная Горка и Серая Лошадь в её составе была продлена на запад. Дорога эта прошла по тому же направлению, что и Копорский тракт новгородского времени, а форты Красная Горка и Серая Лошадь стали новыми крепостями на

⁸¹ Голубев А. А. История становления транспортного комплекса Северо-Запада Российской Империи // Известия Петербургского университета путей сообщения, 2010 - № 4, с.274-284

подступах к устью Невы, выполняя те же функции, которые в новгородское и московское время выполняла крепость Копорье.

Новая дорога к западу от Ораниенбаума на ст. Лебяжье расходилась в двух направлениях: вдоль берега Финского залива на запад к фортам и на юго-запад к ст. Веймарн на линии Балтийской железной дороги. На этой дороге были построены три новые станции: Калище, Копорье и Веймарн [⁸²]. Дорога от ст. Лебяжье до ст. Веймарн существует по сей день, наиболее активно используемые её участки – между С.-Петербургом и ст. Калище (г. Сосновый Бор). Участок, который шёл от Лебяжьего к фортам Серая Лошадь и Красная Горка (т.н. «Крепостная железная дорога»), полностью заброшен с 2011 года.

В 1913 году между Нарвской заставой и Ораниенбаумом прокладывается первая электрифицированная дорога России, получившая название ОРАНЭЛ (Ораниенбаумская электрическая линия) [⁸³]. Сейчас её сохранившийся участок – единственная в С.-Петербурге пригородная трамвайная линия, по которой ходит трамвай маршрута № 36. Но большая часть ОРАНЭЛ была демонтирована в 20-е годы, рельсы и электрическое оборудование перевезены в Баку, где использованы для создания пригородной железнодорожной линии Баку – Сабунчи.

⁸² Князева Н. Последняя тройка из дореволюционных времён // Маяк (газета города Сосновый Бор), 2014 – 10 февраля.

⁸³ Тархов С.А. Городской транспорт Российской империи в годы первой мировой войны // Экономический журнал. - 2014. №4 (36), с. 89 - 124



Рис. 62. Остатки путевых сооружений и насыпи ОРАНЭЛ между Петергофом и Ломоносовым © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

В 1907 г. построена железная дорога Бологое – Полоцк, прошедшая напрямую через водораздел бассейнов Волги, Невы и Западной Двины, и соединившая железные дороги С.-Петербург – Москва, Москва – Рига (пересечение в Невеле) и Рига – Царицын (пересечение в Полоцке).

Опыт Витебской и Северной железных дорог оказался столь удачным, что в 1914 г. на Северо-Западе начинается постройка сразу трёх магистральных железных дорог: С.-Петербург – Орёл через Новгород, Нарва – Москва через Лугу, Новгород и Валдай на линии Рыбинско – Виндавской железной дороги, и С.-Петербург – Петрозаводск. Начинается также постройка «обходной» железной дороги С.-Петербург – Москва, отходящей от Северной железной дороги на ст. Мга и продолжающейся через Сонково (пересечение с Виндаво – Рыбинской дорогой) до Москвы.

Кроме этого, строится ещё одна, наряду с линией С.-Петербург – Выборг, железная дорога в пределы Великого Княжества Финляндского. Это железная дорога С.-Петербург – Кексгольм. Дорога через Кексгольм должна была дойти до Сердоболя (Сортавалы) и соединится с уже построенной дорогой Выборг – Ионсуу. В сочетании с построенным в 1912 г. Финляндским железнодорожным мостом эта дорога должна была дать лесной промышленности Финляндии широкий выход на рынок России. В целом анализ особенностей транспортного строительства в Финляндии начала XX в. показывает, что до 1917 г. Великое княжество вовсе не собиралось выходить из состав Российской империи, напротив, стремясь всячески использовать выгоды нахождения в её составе.

Специализация Северо-Запада на транспортной деятельности, существовавшая на протяжении всей его истории, не только сохранилась, но и резко усилилась во время «промышленного Петербурга». К ней добавилась и промышленная деятельность, которая в начале XX века вышла на лидирующие позиции. Сельское хозяйство, никогда не имевшее для Северо-Запада существенного значения в силу неблагоприятных природных условий, и в условиях «первой промышленной революции» не изменило своих позиций. Однако по мере усиления товарности сельскохозяйственного производства сокращается мелкоконтурность сельхозугодий, земельные наделы состоятельных крестьян увеличивается в размерах, а помещичьи владения, и без того здесь небольшие, постепенно сокращаются.



Рис. 63. «Типовая» помещичья усадьба северо-западной России XIX века, музей М.В. Ямшиковой (Ал. Алтаева), дер. Лосицы Плюсского района Псковской области © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

В начале 10-х годов XX в. в условиях фантастически быстрого роста численности населения столицы Империи становится очевидным недостаточность существующих вокзалов. Разрабатываются проекты реконструкции вокзалов по крайней мере в двух тогдашних важнейших направлениях пассажирских сообщений – Московском и Варшавском. Новый Московский вокзал должен был располагаться на месте существующего, но быть намного больше. Варшавский вокзал предполагалось переместить на северную сторону Обводного канала, расположив его между этим каналом и Троицким собором. Старый же вокзал предполагалось снести, проложив через место, где он был, проспект Николая II. В советское время этот проспект, получивший название Ново-Измайловский, был проложен, но здание Варшавского вокзала осталось на прежнем месте. После революции в связи с общей деградацией бывшей столицы планы постройки новых вокзалов оказались ненужными и были забыты.

Активизируется также водно-транспортное строительство. Начинается сооружение Лаца – Кубенского соединения, которое должно было напрямую связать бассейны рек Онега и Северная Двина, дав тем самым грузам бассейна Онеги выход на Волгу через Северо-Двинскую водную систему. Начинаются изыскательские работы по трассе Беломорско-Онежского соединения, будущего Беломоро-Балтийского водного пути. Разрабатываются фантастически смелые даже по нынешним временам проекты Межведомственной комиссии для составления плана по улучшению и развитию водяных сообщений империи, согласно которым всю Россию должна была прорезать сеть искусственных водных систем. В рамках реализации этих проектов предполагалось создать три больших широтных водных магистрали, Северо-Российскую, Средне-Российскую и Южно-Российскую, с меридиональными соединениями между ними. Через Северо-Запад должна была пройти Северо-Российская водная магистраль [84].

Почти все строившиеся или предполагавшиеся к постройке железные дороги начала XX в., как и более ранние, дублировали шоссе и тракты, которые, в свою очередь, прошли по направлениям внутренних водных путей.

Однако начавшаяся I мировая война внесла существенные изменения в планы железнодорожного строительства. От планировавшейся железнодорожной магистрали Нарва – Москва остались дорога Новгород – Луга, опоры железнодорожного моста в Великом Новгороде и небольшая ветка ст. Валдай – ст. Крестцы. Строительство железной дороги С.-Петербург – Орёл ограничилось постройкой ветки от ст. Павловск на Витебской железной дороге до Новгорода.

Но Олонецкая железная дорога (С.-Петербург – Петрозаводск), проектировавшаяся как линия местного значения, предназначенная в

⁸⁴Программы исследований и работ на водяных путях: Планы исследований водяных путей в период времени 1911-1915 годов; План работ на водяных путях в период времени 1912-1916 годов. – СПб.: типография Министерства путей сообщения, 1912. - 81 с. - (Министерство путей сообщения. Межведомственная комиссия для составления плана работ по улучшению и развитию водяных сообщений Империи, учрежденная в 1909 г. [Труды . Вып. 53]).

основном для лесных перевозок, в 1914 – 1916 гг. превратилась в Мурманскую железную дорогу, соединившую С.-Петербург с незамерзающим побережьем Баренцева моря [⁸⁵]. Но даже и Мурманская дорога, постройка которой была обусловлена обстоятельствами военного времени, прошла вдоль старинного водного пути, соединявшего столетия назад Великий Новгород с его северными владениями – вдоль Свири, берега Онежского озера, озёрно-речной системы Выг и берега Белого моря.

Тогда же, в годы I мировой войны, была построена железная дорога от ст. Званка (нынешней станции Волховстрой-I) вдоль Волхова на юг к Новгороду и далее к Шимску. С постройкой этой дороги Волхов на всём своём протяжении стал дублироваться железной дорогой. Но при постройке дорога вдоль Волхова создавалась исключительно как путь для снабжения Северо-Западного фронта – от Шимска существовала ветка к ст. Сольцы на линии Витебской железной дороги, бывшей основной «военной» дорогой России в годы I мировой войны.

В советское время дорога от Чудова до Волховстроя стала «главным ходом» поездов, следующих в Карелию и на Кольский полуостров из других частей страны, остаётся она этим «главным ходом» по сей день. С постройкой этой дороги транспортное значение реки Волхов, одного из главных внутренних водных путей Северо-Запада на протяжении более чем тысячи лет, идёт на спад и ныне оно совершенно ничтожно.

Северная железная дорога в годы I мировой войны получает дополнительный переход на дорогу Москва – Архангельск – дорогу Буй – Данилов [⁸⁶]. После Гражданской войны, когда экономическое значение Петрограда – Ленинграда резко снизилось в сравнении с дореволюционным временем, эта дорога стала основным ходом, по которому поезда из Москвы пошли на восток СССР.

⁸⁵ Голубев А. А. Формирование инфраструктуры Мурманской железной дороги в ходе ее строительства // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2011. №2 С.209-217

⁸⁶ Сенин А.С. Железнодорожное хозяйство России в годы Первой мировой войны: к вопросу о расстройстве транспорта // Труды по россиеведению, 2009 - № 1, с. 237 - 269

Во время I мировой войны, кроме Мурманской железной дороги, были построены также железные дороги Нарва – Псков через Гдов и Псков – Полоцк, прошедшие вдоль восточного берега Псковско-Чудского озера, вдоль долины реки Великая и далее через водораздел Великой и Западной Двины [⁸⁷]. Эти дороги соединили между собой Балтийскую (в Нарве), Варшавскую (во Пскове), Московско-Рижскую и Риго-Орловскую дороги.

Дорога Нарва – Псков – Полоцк «восстановила» трассу древнего пути между бассейнами Великой и Западной Двины, существовавшего ещё в догосударственное время. Старинный водный путь пришёл в упадок после того, как контроль над его главной, приморской частью перешёл к иноземцам после постройки крепости Нарва. Железная дорога в том же направлении повторила его участь и «заглохла» с установлением советско-эстонской границы в 1921 г., большей частью была разрушена во время Великой Отечественной войны, а окончательно исчезла (участок Гдов – Сланцы) в 2013 году.

В годы I мировой войны (1915 – 1917 гг.) строится ещё одна соединительная ветка между Варшавской и Балтийской дорогами – железная дорога Волосово – Мшинская, разрушенная в годы Великой Отечественной войны и полностью демонтированная в первые послевоенные годы.

После начала I мировой войны меняется соотношение морских портов Северо-Запада. Поскольку путь через Балтийское море перекрывается германским флотом, главным портом северным портом России становится Архангельск. Через Архангельск идёт грузообмен с союзниками по Антанте, а также осуществляются пассажирские перевозки. В частности, создаётся линия трансатлантических пассажирских сообщений Архангельск – Нью-Йорк (летом), а с 1916 г. и Романов-на-Мурмане – Нью-Йорк (зимой), на которой ходили российские океанские лайнеры «Царь» и «Царица» [⁸⁸]. С

⁸⁷ Клейменов С.П. Экономический и административный факторы пространственного развития Псковской области: история и современности // Псковский регионологический журнал, 2012 - № 14, с. 187 - 200

⁸⁸ Тенетов Е. Из Архангельска в Нью-Йорк – пароходом // Правда Севера – 5 октября 2016 года

постройкой Мурманского порта часть грузов, направлявшихся через Архангельск, начинает идти через Мурманск.

В целом на рубеже XIX – XX веков внешний облик Санкт-Петербурга разительным образом преобразуется. Большая часть исторического центра нынешнего центра города (или всего города в границах 1913 года) была застроена именно в это время. Более ранних зданий сохранилось немного, и это либо религиозные сооружения, либо общественные здания.

Невзирая на все политические потрясения начала XX в. (русско-японская война, революция 1905 г.), развитие Северо-Запада, как и всей России, шло чрезвычайно быстро и успешно. Экономическая жизнь страны была на подъёме, политическая деятельность была чрезвычайно активной, социальная инфраструктура трансформировалась с поразительной быстротой. Но не следует понимать это так, что вся России или полностью Северо-Запад заметным образом менялись в лучшую сторону.

Реформы начала XX в., как и любые другие реформы, быстрее давали положительные результаты в благополучных и динамично развивающихся регионах России, к числу которых несомненно относилась и её столица. На жизни остальной страны эти реформы или не сказывались никак, или результат их был первоначально отрицательным. Вследствие этого резко увеличивается миграционный поток в крупные города, и особенно в С.-Петербург и Москву, а также усиливается региональное неравенство, что в итоге привело к расколу страны и явилось одной из причин революции и Гражданской войны.

Сходная ситуация отмечалась в России в 90-е гг. XX в. – начале XXI в., но в наше время наиболее тяжёлых её последствий пока что удалось избежать, хотя и с большим трудом.

Наращение внутренних противоречий в Российской империи наиболее ярко проявилась в С.-Петербурге, в 1914 году переименованном в Петроград. Одной из главных причин этого можно считать чрезвычайно высокий уровень территориальной концентрации населения в столице. Численность

населения С.-Петербурга в это время росла фантастически быстрыми темпами. В 1850 году в городе жило несколько менее 500 тыс. чел., а в 1890 году численность населения первый раз в истории С.-Петербурга превысила 1 млн. чел. Примерно в 1902 – 1903 годах численность населения столицы превысила 1,5 млн. чел. в 1913 году – 2 млн. чел., и в 1916 году достигла максимальной за дореволюционное время отметки почти в 2,5 млн. чел., т.е. всего примерно в 2 раза ниже, чем сейчас – более чем столетием спустя. Площадь же города в его тогдашних границах составляла немногим более 100 кв. км, т.е. примерно в 14 раз меньше, чем сейчас.

Фантастически высокая и совершенно невообразимая сейчас плотность населения при том, что в столь небольших пределах был собран весь набор социальных групп и почти весь «спектр» этнических и религиозных сообществ, какие только встречались в пределах Империи, была крайне взрывоопасной. И взрыв произошёл в 1917 году на фоне событий I мировой войны. С революционных событий, происходивших в Петрограде 1917 года, фактически начинается новейшая история не только города или страны, но и всего человечества.

Значение остальных городов Северо-Запада в сравнении с С.-Петербургом в начале XX века легче всего понять с помощью сопоставления численности населения. Вторым после С.-Петербурга по численности населения городом Северо-Запада был Архангельск, где жило около 40 тыс. чел.. Во Пскове где перед I мировой войной жило примерно 35 тыс. чел. Население Новгорода в это время составляло около 28 тыс. чел., Выборг в это время был примерно таким же, как Псков - около 35 тыс. чел., в Петрозаводске тогда жило около 16 тыс. чел. (нынешний Петрозаводск почти вчетверо больше Выборга). В Вологде также, как во Пскове и Выборге, жило около 35 тыс. чел. Очевидно, что С.-Петербург, в 80 – 100 раз превосходивший по численности населения соседние губернские города, не говоря уже об уездных, выглядел на их фоне гигантом.

Тогдашний Петербург относился к числу крупнейших городов не только Европы, но и мира. Многие направления трансформации городского пространства, которые и ныне воспринимаются как современные, проявлялись в С.-Петербурге едва ли не раньше всех в мире. Так, уже в конце XIX века началась застройка старых по тому времени промышленных зон жилыми домами. Одно из проявлений этого процесса – застройка территории Адмиралтейства со стороны Невы.

В это же время начали проявляться процессы субурбанизации, т.е. опережающего развития пригородов. Но надо иметь в виду, что речь идёт о пригородах С.-Петербурга в их тогдашнем понимании. Начинается создание новых жилых кварталов на севере Васильевского острова и острове Голодай («Новый Петербург»), к югу от Обводного канала, на Петроградской стороне. При этом на Петроградской стороне по Каменноостровскому проспекту был построен жилой район для очень богатых людей. Ныне этот проспект – единственная крупная улица города, застроенная домами в одном архитектурном стиле «модерн», как раз и возникшем в это время. Прочие проекты застройки новых территорий реализованы не были, от них остались либо отдельные здания (Васильевский остров и остров Декабристов, бывший Голодай), либо особенности планировки (площадь Бехтерева и её окрестности – улицы, расходящиеся лучами). После революции, когда город вошёл в состояние кризиса, а численность населения резко снизилась, эти планы были заброшены и реализация их более никогда не возобновлялась.

Вопросы, задания, темы для самостоятельной работы, литература к главе 3

Вопросы:

1. Каковы причины Северной войны? Какие, по Вашему мнению, события Северной войны являются

ключевыми и в чем состояли основные итоги этой войны?

2. Как происходило становление новой столицы Российского государства, Санкт-Петербурга, в первой половине XVIII века?

3. Каким образом обеспечивались транспортные связи С.-Петербурга со внутренними районами России?

4. Какие экономические функции выполнял С.-Петербург в XVIII веке?

5. Как повлияло ускоренное развитие Санкт-Петербурга в XVIII веке на другие территории Северо-Запада и России в целом?

6. Сравните две реформы административно-территориального деления (АТД) XVIII века – «Петровскую» и «Екатерининскую». В чём их сходство и различие? Каким образом «Екатерининская» реформа изменила сеть городов Северо-Запада?

7. Проанализируйте процесс трансформации транспортно-географического положения С.-Петербурга на протяжении XIX в. Выявите периоды, когда это положение было наиболее и наименее благоприятным для развития города. Объясните, почему.

8. Охарактеризуйте основные изменения экономических и социальных функций С.-Петербурга на протяжении XIX века. Объясните причины этих изменений.

9. Каковы основные черты отраслевой и территориальной структуры промышленности Петербурга на рубеже XIX – XX веков?

10. Опишите и проанализируйте основные региональные различия губерний Северо-Запада на рубеже XIX – XX в. В чём Вы видите причину этих различий и каковы были их последствия?

11. Какие изменения произошли в транспортно-географическом положении Петрограда и Северо-Запада в целом в связи с событиями I мировой войны?

Задания:

- на контурной карте «Северная и Северо-Западная Россия» отобразите основные события XVIII в.:

- границы России в начале и конце XVIII в.
- транспортные коммуникации, обеспечивавшие международные и внутрироссийские связи Северо-Запада в это время;

- города, возникшие в XVIII в., с указанием причины их возникновения.

- города, существование которых прекратилось в XVIII веке.

- на контурной карте «Северная и Северо-Западная Россия» отобразите основные события XIX - начала XX веков:

- границы России в начале XIX в. и перед I мировой войной;

- транспортные коммуникации, созданные в это время (искусственные водные системы, шоссе, железные дороги);

- границы губерний на начало XX в., с обозначением губернских и уездных центров;

- численность населения, городского населения, грамотного населения и объёма промышленного производства по губерниям.

Темы для самостоятельной работы:

1. Геополитическое значение Северной войны, её влияние на развитие региона Балтийского моря.
2. Северо-Запад в XVIII в.: основные направления пространственного развития.
3. Трансформация транспортно-географического положения Санкт-Петербурга в XIX в. и её влияние на развитие города.
4. Санкт-Петербург на рубеже XIX – XX вв.
5. Северо-западные губернии России на рубеже XIX – XX вв.

Литература:

1. Алексеев А.А., Тулин М.А. Книга о Мурманске. - Мурманск, 1972.
2. Вильчковский С.Н. Царское Село. – Спб., 1911.
3. Витязева Г.А. Коми АССР. – Сыктывкар, 1956. География России. Энциклопедический словарь. – М., 1998.
4. География России. Энциклопедический словарь. – М., 1998.
5. Кондратьев В.П., Верхоглядов В.Н. Петрозаводск. - Петрозаводск, 1964.
6. Ленинградская область. Исторический очерк. – Л., 1986.
7. Лурье Ф.М. Петербург, 1703 – 1917. История и культура в таблицах. – Спб., 2001.
8. Манаков А. Г. Геокультурное пространство северо-запада Русской равнины: динамика, структура, иерархия. – Псков, 2002.
9. Манаков А.Г., Мартынов В.Л., Дементьев В.С. Историческая география Северо-Запада: население и пути сообщения. Псков: Псковский государственный университет. 2017. 304 С.
9. Очерки истории Ленинграда. – М.-Л., 1955 – 1967 (тт. 1 – 5).

10. Псков. Очерки истории. – Л., 1990.
11. Пушкарёв И. Краткое историко-статистическое описание Санкт-Петербургской губернии. – Спб., 1845.
12. Российская Империя. Словарь-справочник. – Спб., 1992.
13. Санкт-Петербург – Петроград – Ленинград. Энциклопедический справочник. – М., 1992.
14. www.around.spb.ru