

Глава 4. Новейшее время

4.1. Революции 1917 года и Гражданская война

4.1.1. Внешние границы

В ходе революционных событий 1917 года и Гражданской войны внешние границы России на Северо-Западе существенным образом меняются.

6 декабря (нового стиля) 1917 года Великое княжество Финляндское провозглашает себя независимым государством. 31 декабря 1917 года независимость Финляндии признаётся Советом Народных Комиссаров, правительство, созданным после Октябрьского переворота 25 октября (7 ноября) 1917 года. Финляндия была первым государством, отделившимся от России в ходе революционных событий, и с неё начался процесс территориального распада бывшей Российской империи. В январе 1918 года началась деятельность российско – финляндской согласительной комиссии, которая должна была определить возможности решения возникших при разделе государств вопросов, в том числе и пограничных.

27-го – 28-го января 1918 года в Гельсингфорсе (Хельсинки) произошла социалистическая революция, в ходе которой была создана Финляндская Социалистическая Рабочая Республика. Советская Россия и «социалистическая рабочая» Финляндия 1-го марта 1918 года подписали фактически союзный договор, согласно которому менялась линия границы. Социалистическая Финляндия получала выход к Баренцеву морю, в её состав передавалась т.н. Печенгская область (область Петсамо), где финское население в принципе отсутствовало. В обмен на это социалистическое правительство Финляндии передавало Советской России часть территории

Карельского перешейка с тем, чтобы форт Ино, составная часть упоминавшейся выше «Морской крепости Петра Великого», оказался в российских пределах. Этот договор реально в силу не вступил, поскольку «социалистическая Финляндия» под напором войск кайзеровской Германии и белофиннов прекратила своё существование 16 мая 1918 года. В ходе «белого террора» десятки тысяч сторонников финляндской революции были заключены в концентрационные лагеря, созданные на территории бывших русских крепостей. Самые крупные такие лагеря находились в крепости Свеаборг (Суоменлинна, ныне часть Хельсинки), и Вильманstrand (Лаппеенранта).



Рис. 64. Памятный знак на месте массовых казней русского населения Выборга белофиннами в 1918 году © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

«Белая» Финляндия пытается изменить границы с Россией в свою пользу. На примыкающих к границе со стороны России территориях Карельского перешейка создаётся марионеточная «Республика Северная

Ингрия». Власть Финляндии фактически устанавливается на северо-востоке Олонецкой губернии. В результате экспансионистской политики «белой» Финляндии на границе начинается необъявленная война, официально продолжавшаяся до 1921 года, реально – до 1922 года. Эта война завершается поражением Советской России, которая по Юрьевскому мирному договору 1921 года соглашается с передачей Печенгской области в состав Финляндии, но ничего не получает взамен, в отличие от договора 1918 года. За исключением Печенгской области, линия советско-финляндской границы устанавливается такой же, как была граница Великого княжества Финляндского во времена Российской империи. При этом финские войска покидают занятые ими территории Советской России в Олонецкой губернии. Форт Ино к этому времени уже не существовал – его взорвали защитники форта 14-го мая 1918 года, чтобы это первоклассное укрепление не досталось немцам и белофиннам.

К югу от Финского залива ситуация была существенно иной. Издав в первый же день после своего прихода к власти «Декрет о мире», правительство большевиков вступило в мирные переговоры с правительствами «Центральных держав» (Германии, Австро-Венгрии, Османской империи и Болгарии), заключив с ними перемирие. Поскольку в ходе переговоров для этих держав становилось всё более очевидным ухудшение внутреннего положения Советской России, то их позиции на переговорах всё более ужесточались, и в качестве мирного договора правительству большевиков предлагалось фактически принять ультиматум этих держав. Отказ советской делегации от принятия этого ультиматума был использован в качестве предлога для возобновления военных действий 13-го февраля 1918 года. Фактически армии «Центральных держав» перешли в наступление 18-го февраля 1918 года. К 23-му февраля 1918 году германская армия, не встречая никакого сопротивления, на Северо-Западе вышла на линию Нарва – Псков, заняв оба эти города. При этом Псков был занят силами одной мотоциклетной роты, никаких советских воинских частей в

городе просто не было. В более поздние советские времена 23-е февраля было объявлено днём, когда вновь созданные части Красной Армии дали бой германским частям именно под Псковом и Нарвой, во Пскове даже был построен памятник в честь этого события. Занятие Пскова, Нарвы, других частей бывшей Российской империи войсками кайзеровской Германии никак не повлияло на жизнь самих этих городов и окружающих их территорий – здесь продолжалась экономическая деятельность, работали рынки, магазины и большинство других городских учреждений.

3-го марта 1918 года в Брест-Литовске (нынешний Брест в Белоруссии) делегация Советской России подписала мирный договор с «Центральными державами» на их условиях. Этот мирный договор вошёл в историю как «Брестский мир». Согласно Брестскому миру, Россия теряла все свои завоевания на западе, и границы государства фактически отодвигались туда, где они были в конце XVII века – к реке Нарова и Псковско-Чудскому озеру. Формально Брестский мир был денонсирован в ноябре 1918 года, когда Германия и её союзники потерпели окончательное поражение на Западном фронте. Германская, Австро-Венгерская и Османская империи после этого поражения прекратили своё существование. Фактически же границы, установленные позорным Брестским миром, во многом сохраняются по сей день. Современные западные границы Российской Федерации в значительной своей части совпадают с т.н. «линией Гофмана» - линией, до которой удалось продвинуться германским войскам к концу февраля 1918 года.

В 1918 – 1921 годах часть потерянных территорий (Восточную Украину, Белоруссию, большую часть Закавказья) удалось вернуть в состав России. Но в пределах прибалтийских владений Российской империи с поражением Германии и уходом германских войск образовались новые национальные государства – Эстония, Латвия и Литва. Попытки их присоединения к Советской России под предлогом создания «советских республик» оказались безуспешными – национальные идеи в Прибалтике были сильнее «интернациональных».

Первым прибалтийским государством, признавшим Советскую Россию путём подписания с ней мирного договора, была Эстония. Этот договор был подписан 2-го февраля 1920 года. Согласно договору, российско-эстонская граница между Финским заливом и Псковско-Чудским озером проходила значительно восточнее р. Нарова (Нарва). Исходя из этого, город Нарва, тогда состоявший из двух частей, – нынешней эстонской Нарвы и современного российского Ивангорода, - полностью принадлежал Эстонии.

Можно предположить, что восточная граница Эстонии на этом участке была сходная с восточной границей Нарвского, ранее Ивангородского уезда, существовавшего в XVI – XVIII веках, но этот вопрос требует дополнительных исследований.

К югу от Псковско-Чудского озера к Эстонии отошли территории Печорского уезда Псковской губернии. На этой территории в то время практически не было эстонского населения, за исключением сету – небольшого финно-угорского по языку и православного по вероисповеданию народа. Следует отметить, что знаменитый Псково-Печорский монастырь сохранился только благодаря тому, что в межвоенное время территория, где он находится, принадлежала Эстонии, а не Советской России.

Советско-латвийский мирный договор был подписан 11 августа 1920 года. Согласно этому договору, в состав Латвии передавалась часть Островского уезда Псковской губернии. Кроме этого, к Латвии отходили также части территории Витебской губернии, к которой на тот момент принадлежали некоторые территории, ныне относящиеся к Северо-Западу России (юг Псковской области).

Мирный договор между Советской Россией и Литвой напрямую Северо-Запад не затрагивал. Он был подписан в Москве 12-го июля 1920 года. По этому договору в состав Литвы передавалась не только большая часть её нынешней территории, но и северо-запад современной Белоруссии с главным городом Гродно. Литва фактически становилась союзником Советской России в советско-польской войне. Советское поражение в этой

войне привело к тому, что Польша с 1921 года фактически, а с 1938 года и юридически присоединила Южную Литву с главным городом Вильно (Вильнюс), и границы Польши вновь, как и в XVIII веке, вышли к Западной Двине выше Двинска (Даугавпилса), где Польша граничила с Латвией. Сама же советско-польская граница после войны 1920 – 1921 годов стала очень сходной с границей Речи Посполитой после её первого раздела в 1772 году – от Западной Двины она уходила на юг, где смыкалась с советско-румынской границей.

4.1.2. Внутренние границы

В 1917 году начинаются бурные изменения административных границ всех уровней. 30-го марта ст. ст. Временное правительство создаёт т.н. «Эстляндскую автономию», в состав которой включаются территории, населённые этническими эстонцами, а именно Эстляндская губерния и северная часть Лифляндской губернии. С созданием этой автономии исчезает существовавшая с XIII века граница Эстляндии, завоёванной когда-то датчанами, и Лифляндии, образовавшейся в ходе немецкого завоевания этих мест. Границы Эстонской автономии, созданной в 1917 году, в основе своей и сейчас являются границами Эстонской Республики. В конце 1917 года к Эстляндской автономии присоединяется город Нарва, до этого входивший в состав Санкт-Петербургской – Петроградской губернии. В «Манифесте ко всем народам Эстонии», вышедшем 24-го февраля 1918 года и считающемся первым документом независимого Эстонского государства, принадлежность Нарвы Эстонии оговаривалась особо¹.

Но поскольку на тот момент независимость Эстонии признана никем не было, то это изменение границ можно считать внутренним.

¹ Манифест ко всем народам Эстонии. Источник: <https://www.president.ee/ru/republic-of-estonia/declaration-of-independence/index.html> (проверено по состоянию на 22 сентября 2020 года)

В декабре 1917 года часть территории Витебской губернии с главным городом Двинск (современный Даугавпилс), а также города Режица (Резекне) и Люцин (Лудзене) были переданы в состав Лифляндской губернии, став с ноября 1918 года частью независимой Латвии. Все эти города и из уезды в 1772 – 1776 годах были частью Псковской губернии. Оставшаяся часть Витебской губернии в 1919 году была включена в состав Белорусской, затем Литовско-Белорусской ССР, вслед за чем возвращена в состав РСФСР и вновь передана Белорусской ССР в 1924 году, но не полностью. Северо-восточные уезды этой губернии, Себежский, Невельский и Велижский остались в составе РСФСР и были включены в состав Псковской губернии. Территория двух первых уездов ныне представляет собой юг Псковской области, входящей в состав Северо-Запада, а третий находится на северо-западе Смоленской области.

В мае 1918 года Новгородская губерния разделилась на две части. Её юго-западная часть сохранила название Новгородской губернии, северо-восточная была выделена в качестве Череповецкой губернии. В состав Череповецкой губернии были включены Череповецкий, Устюженский, Кирилловский, Белозерский, Тихвинский уезды. Транспортной основой этой губернии были Северная железная дорога, Мариинская и Тихвинская водные системы.

В июне 1918 года восточные уезды Вологодской губернии образовали Северо-Двинскую губернию с центром в Великом Устюге. К этой губернии были отнесены Велико-Устюгский, Яренский, Усть-Сысольский, Никольский уезды. В 1921 году Усть-Сысольский уезд и большая часть Яренского уезда были выделены из состав Северо-Двинской губернии и переданы вновь образованной Автономной области Коми-Зырян наряду с Печорским уездом Архангельской губернии (большой его частью). В 1923 году к АО Коми-Зырян были присоединены небольшие части территории Пермской губернии. Столицей этой автономной области стал бывший уездный город Вологодской

губернии Усть-Сысольск. Впоследствии эта автономная область стала Коми АССР, ныне – Республика Коми, а её столица переименована в Сыктывкар.

В 1920 году из состава Олонецкой губернии была выделена Карельская трудовая коммуна со столицей в Петрозаводске. Из состава Олонецкой губернии в состав Карельской трудовой коммуны передавались районы вдоль восточного берега Ладожского озера с городом Олонец, западного побережья Онежского озера и реки Выг, из состава Архангельской губернии – Кемский уезд, т.е. Карельская трудовая коммуна получала выход к Белому морю. Олонецкая губерния при этом продолжала своё существование в составе Пудожского, Лодейнопольского и Вытегорского уездов, а также Заонежья, выделенного из состава Петрозаводского уезда. Каргопольский уезд Олонецкой губернии при этом был передан в состав Архангельской губернии. В 1923 году Карельская трудовая коммуна была преобразована в Автономную Карельскую советскую социалистическую республику (АКССР), а Олонецкая губерния окончательно упразднена. Пудожский уезд и Заонежье были включены в состав Карелии, Вытегорский и Лодейнопольский уезды отошли к Петроградской губернии.

Поскольку Кемский уезд был включён в состав Карелии, то территория Архангельской губернии разрывалась им на две части. Часть Архангельской губернии, расположенная на Кольском полуострове, в 1921 году выделяется в составе Мурманской губернии, созданной из одного уезда и в силу этого делившаяся только на волости.

С 1917 года начинает меняться граница Петрограда и Петроградской губернии. Весной 1917 года в состав Петрограда передаются районы т.н. «застав» (Московской, Нарвской, Невской), непосредственно примыкавшие к Обводному каналу, который до 1917 года в большей своей части был южной границей города, отделявшей его от Петроградской губернии. Эти территории и до 1917 года подчинялись в административном отношении С.-Петербургу – Петрограду, но в состав города юридически не входили. Фактически это означала присоединение к тогдашней столице её

пролетарских окраин. Особенно резко с этим присоединением территория города «продвинулась» вдоль левого берега Невы, дойдя до бывшего Императорского Фарфорового завода. В 1919 и 1921 годах граница города на юге была выровнена, пройдя примерно от Фарфорового завода до снесённого в послевоенное время Митрофаньевского кладбища, располагавшегося примерно между Балтийским вокзалом и железнодорожной станцией Броневая. От Броневой граница города уходила на запад к побережью Финского залива, оставляя Морской порт полностью в пределах Петрограда. В других направлениях во время Гражданской войны граница Петрограда почти не менялась.

4.1.3. Трансформация геопространства

В 1914 году вековой мирный период в истории Северо-Запада заканчивается – 1 августа 1914 года начинается I мировая война. 5 (18) августа 1914 г. столица Империи была переименована в Петроград, губерния соответственно стала Петроградской. Это название город носил недолго, всего 10 лет – до 1924 года. И почти все эти годы страна, а вместе с ней и Петроград, находились в состоянии войны, которая вновь, после более чем столетнего перерыва (с 1809 г.) пришла на Северо-Запад.

С началом I мировой войны экономическая ситуация в столице непрерывно ухудшалась. Подвоз морем сырья, топлива и комплектующих, использовавшихся петербургскими промышленными предприятиями, прекратился. Прекратился также приток капиталов из других государств, в особенности из враждебной Германии. Но германскому капиталу принадлежала значительная часть петербургских заводов, фабрик, а также банков.

Петербург был одним из первых в мире промышленных центров, сформировавшихся на коммуникациях, а не на ресурсах. В этом отношении столица России опережала зарубежную Европу и Северную Америку, где

подобные промышленные центры стали формироваться лишь после II мировой войны (смещение промышленности к морским побережьям, формирование портово-промышленных комплексов). До этого промышленные центры других развитых стран опирались главным образом на ресурсы. Экономическое развитие Петербурга на рубеже XIX – XX вв. опередило своё время. И коллапс экономики города в годы I мировой и Гражданской войны убедительно показал, что экономические центры, основанные «на коммуникациях», могут процветать лишь в спокойных условиях. Политические и военные потрясения, социальные и экономические потрясения сказываются на них гораздо сильнее, чем на «ресурсных» регионах.

1914 – 1916 гг. – годы почти непрерывного, невзирая на кратковременные успехи, отступления русской армии. Это отступление привело к массовой эвакуации промышленных предприятий, образовательных и научных учреждений и населения из занятых немцами территорий.

Но поскольку С.-Петербург был столицей, то он отличался самым высоким уровнем социально-территориальной контрастности в Империи.

Большая часть населения, и практически всё «пришное» население, ютилось либо в огромных доходных домах, снимая «углы» (часть комнаты), либо в убогих «рабочих казармах», либо в не менее убогих и слепленных на скорую руку домах пролетарских окраин. Меньшая часть, та, которая и представляла собой «блистательный Санкт-Петербург», была сосредоточена в центре или на Петроградской стороне. Жилые и общественные здания там строились по последнему слову тогдашней техники, и представляли собой настоящие произведения искусства. Земля в этих районах была настолько дорогой, что даже очень богатые и влиятельные люди не могли построить себе собственный дом. Например, в самом фешенебельном районе тогдашнего Петербурга, у Троицкого моста на Петроградской стороне, есть только один особняк, принадлежавшей М. Кшесинской. Министры, генералы

и даже всесильный фаворит императрицы Г. Распутин снимали квартиры – хотя и роскошные, но всё же квартиры.

Однако районы, застроенные суперсовременными по тем временам зданиями, непосредственно соседствовали с убогими в полном смысле этого слова пролетарскими кварталами, где не было совершенно никаких удобств городской жизни – водопровода, канализации, электричества, при невероятной скученности населения, резко возросшей в годы I мировой войны.

Мирное сосуществование двух абсолютно несходных и враждебных друг другу частей столицы Империи, «блистательного Санкт-Петербурга» и пролетарских окраин, во многом обеспечивалось за счёт постоянного присутствия в городе крупных воинских соединений, безоговорочно преданных Императору – гвардейских частей. Казармы гвардейских полков были расположены таким образом, чтобы перекрыть все возможные направления движения вероятных бунтовщиков в центр столицы. Так, Семёновский полк стоял на Загородном проспекте, Измайловский – в районе Московского проспекта, Павловский – на Марсовом поле, Преображенский полк – на Кирочной и Миллионной улицах, Кавалергардский – на Шпалерной и Захарьевской улицах.

Но в 1916 году гвардия, опора трона, отправляется на фронт, где большей частью и гибнет. Вместо гвардейских полков остаются т.н. «запасные батальоны», укомплектованные в основном призванными из запаса офицерами и солдатами. С фактическим выводом гвардии из Петрограда ситуация в столице начинает стремительно меняться к худшему. Уже в январе 1917 г. начинаются массовые стачки на заводах Петрограда, подавлять которые было некому. 23 февраля старого стиля (8 марта нового стиля) начинается Февральская революция. В первый же день революции обнаружилось, что власти нечего ей противопоставить – бунтовщикам удалось выйти на Невский проспект. 27 февраля изменили присяге и встали на сторону «революционного народа» запасные батальоны гвардейских

полков. 2(15) марта 1917 г. в вагоне на станции Псков Николай II отрёкся от престола в пользу своего брата Михаила, который 3 марта отказался принять власть. В 1917 году завершается история российской монархии, просуществовавшей в разных качества больше тысячи лет.

Февральская революция первоначально напоминала дворцовый переворот. Император Николай II подписал отречение в вагоне штабного поезда, стоявшего на станции Псков, под давлением высшего генералитета и даже некоторых представителей императорской фамилии. Последствия этого отречения были трагичны, но в то время оно воспринималось как «прорыв к свободе». В защиту русской монархии не выступил практически никто ни внутри страны, ни за её пределами. События Гражданской войны, начавшейся в 1918 году, которые в обыденном восприятии кажутся борьбой сторонников монархии («белых») и большевиков («красных»), на самом деле были сражением между теми, кто совершил Февральскую революцию и теми, кто произвёл Октябрьскую революцию. Во главе всех «белых» армий и движений стояли те, кто свергал императора в ходе Февральской революции, и большая часть этих изменников бесславно погибла в начавшейся благодаря их же усилиям Гражданской войне.

Власть в России переходит к Временному правительству, которое должно было управлять до созыва Учредительного собрания, где и предполагалось определить новые основы российской государственной жизни. В течение весны – лета 1917 года в результате долгих политических дебатов был определён переход к республиканскому строю, и 1 сентября 1917 года в Петрограде была провозглашена Российская Республика.

Фронт I мировой войны постепенно приближался к столице. В июле 1917 г. германские войска заняли Ригу. В сентябре 1917 г. в сражении у островов Моонзундского архипелага морякам Балтийского флота удалось остановить прорыв немцев в сторону Петрограда, но впервые со времён Петра I военная опасность северной столице была настолько велика. Поражения русской армии продолжались. Временная правительство было

фактически заложником ситуации – оно не могло противостоять «тёмной массе», явно не удовлетворённой итогами Февральской революции, но в то же время не могло не осознавать самоубийственность продолжения революции для России. Совпадение двух процессов, продолжавшегося скопления в столице «люмпенов» со всей России и череды поражений на фронтах I мировой войны, оказалось фатальным.

25 октября старого стиля (7 ноября нового стиля) в столице начинается Октябрьский переворот, в ходе которого к власти приходят радикально настроенные революционные партии большевиков и левых эсеров. Немедленно после своего прихода к власти эти партии начинают террор против всех, кого они считали своими противниками. Противниками же они считали всех представителей образованных классов.



**Рис. 65. «Крейсер революции» «Аврора». После реконструкции 1984 года фактически выставлена модель крейсера в натуральную величину
© фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020**

В здании Охранного отделения (Гороховая ул., 2) размещается Всероссийская чрезвычайная комиссия по борьбе с контрреволюцией,

саботажем и спекуляцией – ВЧК. Только в первые годы «строительства нового мира» чекистами без суда и следствия было казнено несколько десятков тысяч человек. Расстреливали и в подвалах ЧК, и в пригородах Петрограда – везде, где была возможность скрытно убивать ни в чем не повинных людей. Множество людей было убито «революционным народом» прямо на улицах и в домах. Убийства сопровождались конфискацией имущества и жилья. Пролетариат с окраин переселялся в огромные министерские, генеральские, профессорские квартиры, деля их на клетушки. Центр города становится районом т.н. «коммуналок» - коммунальных квартир, в которых одновременно проживало несколько десятков человек.

Имперский Петербург действительно уничтожен до основания, от него остались лишь здания, символы былой мощи и величия. Поскольку ни умений, ни технических навыков управления городом у победившего пролетариата не было, всё сложное городское хозяйство приходит в состояние запустения.

Прекращается деятельность водопровода и канализации, резко снижается производство электроэнергии, исчезают некоторые только что появившиеся виды городского транспорта (например, автобус), трамвайное движение становится хаотичным. Ввиду отсутствия полиции и дворников, как «порождений старого мира», в большевистском Петрограде скачкообразно растёт преступность, улицы города утопают в грязи. Деятельность министерств прекращается, банки закрываются, магазины грабятся и ликвидируются, посольства покидают революционную столицу. Сотни зданий в центре городе забрасываются. Останавливаются заводы и фабрики. Поезда между Петроградом и Москвой начинают ходить на дровах вместо угля, и движение их перестаёт быть регулярным.

В этих условиях ярчайшим образом проявилось отсутствие «внутренней опоры» города. То, что вокруг столицы Империи располагались очень бедные и крайне слабо развитые в экономическом отношении территории, привело к тому, что поддержки за счёт соседних регионов С.-Петербург по-

лучить просто не мог – в отличие, например, от Москвы. Если с началом I мировой войны обрываются внешние транспортные связи города, то в 1917 г. – внутренние. Город, само возникновение и существование которого обеспечивалось его транспортно-географическим положением, оказывается предоставленным сам себе. Транспортные связи его попросту исчезают.

Из столицы начинается отток населения. Жители начинают покидать Петроград уже летом – осенью 1917 года; зимой 1917 – 1918 годов, после Октябрьского переворота, отток усиливается. И если первоначально в него были вовлечены лишь представители образованных и состоятельных групп населения, то постепенно начинают выезжать и более бедные обитатели столицы. К весне 1918 года отток населения из Петрограда становится настолько массовым, что в него вовлекается и правительство большевиков. В начале марта 1918 г. большевистское правительство оставляет Петроград на произвол судьбы и перебирается в Москву. После бегства правительства, 10 марта 1918 года, Петроград перестаёт выполнять какие-либо столичные функции, и отток населения ещё более усиливается. Большое значение для сокращения численности населения Петрограда имели массовые казни противников большевиков, начавшиеся практически сразу же после Октябрьского переворота. На начальном этапе этих казней для расстрелов использовалась Петропавловская крепость, причём расстреливали преимущественно у внешних стен со стороны Кронверкского канала². Расстреляно там было предположительно несколько сотен человек. После убийства главы Петроградской ЧК М.С. Урицкого в Петрограде, покушения на В.И. Ленина в Москве интенсивность казней ещё более возросла.

В ноябре 1917 года, после Октябрьского переворота, наступление германских войск на Восточном фронте приостанавливается. Правительство большевиков начинает переговоры о мире. Эти переговоры не дали результатов, и в феврале 1918 года немецкое наступление возобновилось.

² На территории Петропавловской крепости ищут останки жертв Красного террора. Источник: <https://rg.ru/2010/06/09/reg-szpad/ostanki-anons.html> (проверено по состоянию на 24 сентября 2020 года)

Немцы наступали, не встречая никакого сопротивления, и 23 – 24 февраля 1918 года заняли Псков и Нарву, выйдя на непосредственные подступы к Петрограду. На рубеж Нарва – Псков армия кайзеровской Германии остановила своё наступление.

Судорожно возобновлённые большевиками мирные переговоры завершились подписанием Брестского мирного договора (3 марта 1918 года). Этот договор был фактически капитуляцией Советской России перед Германской Империей и её союзниками. Германия были переданы Прибалтика, Польша, Украина; русские армия и флот должны были быть выведены из Финляндии, что фактически также означало её передачу под власть Германии. С подписанием Брестского мира I мировая война для России заканчивается тем, что наша страна фактически отступает к западным границам XVII в. На Балтике у России остаётся лишь территория, непосредственно примыкающая к устью Невы (Петроград) и южное побережье Финского залива до р. Нарва.

С 1921 г. начинается восстановительный период. Содержание его первоначально сводилось к попыткам восстановления системы экономических связей дореволюционной России. В Петроградский порт снова начинают прибывать суда с британским углем и германским металлом, возобновляется вывоз леса и хлеба. Постепенно, очень медленно, возобновляется деятельность промышленных предприятий. В многочисленных заброшенных дворцах и особняках начинается новая жизнь – они передаются под музеи, конторы, учебные и научные институты, детские учреждения. В Петроград начинает возвращаться население.

Небольшие города Северо-Запада в основном первую мировую и гражданскую войны пережили более благополучно, чем бывшая столица Империи, поскольку уровень их социально-экономического развития был существенно ниже. В силу этого в послереволюционное время уровень социального развития Петрограда и других городов Северо-Запада

сближается – но не потому, что эти города подтягиваются до уровня северной столицы, а потому, что Петроград деградирует до их уровня.

Гражданская война затронула Северо-Запад меньше, чем многие другие регионы страны (Украину, Поволжье, Сибирь). После бегства большевистского правительства из Петрограда в Москву этот театр военных действий воспринимался как второстепенный как «красными», так и «белыми». Военные силы Советской России здесь были настолько слабы, что летом 1918 г. белофинны всерьёз намеревались занять Петроград, и вступление в «колыбель мировой революции» армии Финляндии было сорвано лишь благодаря вмешательству Германии.

Но гражданская война на Северо-Западе всё же шла, и в ней можно выделить два главных периода: Северный (1918 г.) и Западный (1919 г.).

Северный этап заключался в войне за транспортные коммуникации, связывавшие Советскую Россию с северными морями. Это только что построенная Мурманская железная дорога, железная дорога Вологда - Архангельск и р. Северная Двина. Все русские порты на Севере были заняты войсками Антанты, опасавшейся того, что эти порты будут либо использованы германским флотом, либо в качестве баз снабжения Германии. Высадка союзных войск была использована антибольшевистскими силами, и на Севере начинается создание «белой» власти.

В 1919 – 1920 годах войска Антанты выводятся, бросив своих русских союзников на произвол судьбы. Карательные экспедиции «красных» заливают Русский Север кровью. К сожалению, до сих пор в северных городах есть памятники лишь жертвам «интервентов и белогвардейцев». Памятника жертвам «красного террора», в ходе которого были уничтожены тысячи русских людей, нет до сих пор.

Западный этап гражданской войны в основном приходится на 1919 год, когда белая Северо-Западная армия, действуя с территории Эстонии, пыталась занять Петроград. Первоначально Эстония была союзником белых, но преследовала свои собственные интересы. Весной 1919 года эстонская

армия даже занимает Псков. Северо-Западная армия в это время развивает наступление на Петроград, но летом 1919 г. красным удаётся перейти в контрнаступление. Осенью 1919 года белые вновь переходят в наступление, но Эстония под давлением Великобритании перестаёт оказывать им прямую помощь. Это наступление также было отбито, «белые» вытеснены на территорию Эстонию. В обмен на территориальные уступки и денежные выплаты со стороны Советской России Эстония разоружает «белые» части, оказавшиеся на её территории. Следует отметить, что русские офицеры сыграли основную роль в войне за независимость Эстонии от немцев и большевиков, происходившей в 1918 – 1919 г., составив костяк офицерского корпуса её молодой армии. «Благодарность» за это была своеобразной – эстонцы выдавали «белых» большевикам на верную гибель.

В целом гражданская война на Северо-Западе завершается к концу 1919 года. В 1920 г. был подписан первый в истории Советской России мирный договор – договор с Эстонией.

Внутриполитическая ситуация в Советской России накалялась всё больше и больше, и недовольство политикой большевиков очень ярко проявлялось на Северо-Западе, в особенности в Петрограде. В 1920 – 1921 гг. петроградские заводы и фабрики охватывает волна т.н. «волынок» (забастовок). Но противодействие «революционной власти» каралось гораздо строже, чем царской, и протест петроградских рабочих был беспощадно подавлен.

В 1921 г. восстаёт «крепость революции» - Кронштадт. Моряки Балтийского флота восстают против бессмысленной жестокости большевистского режима, в создании которого они же сами приняли непосредственное участие. Очевидно, что восстание было стихийным. Если бы оно было подготовлено, то началось бы в более удобный момент, когда Финский залив освободился бы ото льда. Взять Кронштадт с моря было бы невозможно. Большевистские части, подойдя к Кронштадту по льду, берут город и уничтожают захваченных ими участников восстания. Части

кронштадтских моряков удаётся уйти по льду в Финляндию, но позднее они были возвращены в Советскую Россию.

При этом численность населения Петрограда в годы революции и Гражданской войны сокращалась очень быстро. Если в 1916 году в тогдашних пределах города (без «застав») жило почти 2.5 млн. чел., то уже в 1918 году численность населения, невзирая на рост городской территории, сокращается до примерно 1.5 млн. чел., в 1919 году до 900 тыс. чел., в 1920 году примерно до 750 тыс. чел. С 1916 по 1920 год численность населения Петрограда снизилась более чем в 3.5 раза. В большинстве других городов Северо-Запада численность населения также снижается, но не столь резко. Восстановление численности населения в городах Северо-Запада, включая Петроград, очень медленно начинается после окончания Гражданской войны.

Изменения этнического состава населения в это время были в основном связаны с оттоком «иноязычного» населения за пределы Советской России. Петроград покидают немцы, поляки и «городские» финны, прибывшие в город в конце XIX – начале XX вв. Финское население в сельской местности в это время ещё остается в местах традиционного проживания. Но при этом в населении Петрограда резко возрастает доля евреев, переселение которых в дореволюционное время сдерживалось существованием т.н. «черты оседлости», за пределами которой евреям селиться запрещалось.

4.2. Восстановительный период (20-е годы)

4.2.1. Внешние и внутренние границы

На протяжении всего межвоенного времени (20-е – 30-е годы) внешние границы, установленные мирными договорами с Финляндией, Эстонией, Латвией и Литвой, остаются неизменными. В дополнение к этим договорам подписываются «частные» соглашения, касающиеся тех или иных

направлений деятельности. Например, с Финляндией подписывается договор о судоходстве между Ладожским озером и Балтийским морем, согласно которому суда под флагом Финляндии могли беспрепятственно переходить через советские воды, перемещаясь между финскими портами на Ладоге и на Балтике.

Внутренние границы, в отличие от внешних, в 20-е годы меняются кардинальным образом.

В 20-е годы XX века в СССР проходит реформа административно-территориального деления, известная как «районирование». Эта реформа осуществлялась в качестве подготовительного этапа для перехода к плановой экономике. Предполагалось, что каждый крупный экономический район будет выполнять функции своеобразного «цеха», специализируясь на производстве определённой продукции. Своё идеологическое обоснование эта реформа имела в трудах Л.Д. Троцкого, при жизни В.И. Ленина и в первое время после его смерти числившегося в качестве «первого преемника» вождя. С падением Троцкого и его высылкой из СССР продвигавшиеся им идеи, включая «районирование», были преданы забвению.

В ходе реализации политики «районирования» предполагалось разделить всю территорию РСФСР на крупные административно-экономические образования, которые получали названия «областей» в случае, если специализировались или должны были специализироваться на производстве промышленной продукции, и «краёв» - если специализировались на производстве продукции сельского или лесного хозяйства. Однако такого рода районирование требовало громадной исследовательской и подготовительной работы, поэтому при его осуществлении пошли по простому пути – в края и области объединяли несколько уже существовавших губерний. Границы же губерний, сложившиеся в целом в конце XVIII – начале XIX веков и случайным образом измененные в годы Гражданской войны, чаще всего никаким

экономическим реалиям не соответствовали. Так, в состав Ленинградской области предполагалось включить тяготевшие к ней в транспортном отношении территории, примыкавшие к Мариинской водной системе и входившие до революции в состав Ярославской губернии, а также некоторые другие территории. Однако летом 1927 года было заявлено: «Чтобы не задерживать районирование, ВЦИК решил не производить прирезки к нашей области территорий от других, смежных губерний»³. И Ленинградская область была создана из Ленинградской губернии вместе с Ленинградом, Псковской губернии, Новгородской губернии, Череповецкой губернии и Мурманской губернии, отделённой от основной территории Ленинградской области Автономной Карельской республикой.

В 1929 году был образован Северный край с центром в Архангельске, включивший в свой состав Архангельскую, Вологодскую и Северодвинскую губернии, а также Автономную область Коми-Зырян.

Очень часто можно прочесть или услышать, что та или иная ныне существующая область или край является «преемницей» какой-либо дореволюционной губернии. Однако следует иметь в виду, что сходство бывших губерний и нынешних областей отмечается только в их названиях. Дореволюционная система административно-территориального деления в ходе «районирования» 20-х годов была уничтожена полностью и без остатка. Исчезли не только губернии, но и уезды, в значительной части существовавшие с XVI – XVII веков и представлявшие собой фундамент системы АД России. Никакой преемственности между старыми и новыми единицами системы АД не сохранилось. Новые единицы АД были совершенно другими, чем существовавшие ранее.

Области и края делились на округа. В Ленинградской области было созданы следующие округа: Ленинград на правах отдельного округа, Ленинградский округ – 21 район, Лужский округ – 11 районов, Лодейнопольский округ – 10 районов, Новгородский округ – 19 районов,

³ Как будет происходить районирование // Ленинградская правда, 21 июля 1927 года. № 104 (3681)

Боровичский округ – 13 районов, Череповецкий округ – 19 районов, Псковский округ – 18 районов, Великолукский округ – 23 района, Мурманский округ – 6 районов⁴; всего 10 округов (с учётом Ленинграда) и 140 районов без учёта городских районов Ленинграда. В число окружных центров вошли как бывшие губернские города, так и небольшие городки, бывшие до революции уездными центрами (Луга, Лодейное Поле, Боровичи, Череповец, Великие Луки) или вообще едва созданные (Мурманск образован в качестве города осенью 1916 г., хотя и был с 1920 г. центром Мурманской губернии). В Северном крае были созданы Архангельский, Вологодский, Северо-Двинский и Няндомский округа, а также Ненецкий национальный округ. На правах округа выделялась также Автономная область Коми-Зырян. Кроме этого, в Северном крае существовали территории краевого подчинения, включавшие в свой состав острова Баренцева и Белого морей.

Цели этой реформы были, несомненно, благими: во-первых, привести административное деление в соответствие с экономическим районированием, и во-вторых, приблизить власть к населению за счет «перетекания» административных функций из губернских центров в окружные. Однако ни одна из этих целей достигнута не была. Соответствие административного деления и экономического районирования оказалось химерой. Очень быстро выяснилось, что взаимодействие между крупными экономико-административными единицами – областями и краями – после их образования осталось на прежнем уровне. Иначе и быть не могло, поскольку экономическое взаимодействие определяется экономическими факторами – уровнем развития производительных сил, специализацией хозяйства, особенностями функционирования транспортной системы, а вовсе не административной принадлежностью. То, что реформа АД «бьет мимо цели», стали осознавать уже в конце 20-х гг. Известный советский экономико-географ Н. Н. Колосовский писал в 1929 г. «...Из системы идей экономического районирования жизнью до сих пор была воспринята одна

⁴ Районирование Северо-Западной области // Ленинградская правда, 9 июля 1927 г. № 154 (3631).

часть – административно-территориальная перестройка Союза. Вторая и основная часть – организация районов, как целостных производственных комбинатов, с определенным распределением хозяйственных функций между Союзом и районами, с децентрализацией оперативной деятельности при централизации государственного плана...встречала во времена «восстановительного» процесса непреодолимые трудности»⁵.

Приближение власти к населению за счет формирования новых административных центров сталкивалось с совсем уже непреодолимыми трудностями – совершенной непригодностью маленьких городков к выполнению таких функций. В них не было ни необходимых для выполнения административных функций зданий, ни людей, способных работать в административных учреждениях, ни места для расселения тех административных работников, которых присылали из других городов. Так, в Боровичах для нормальной работы окружных учреждений нужно было построить 18 новых зданий. Для работы в новом окружном центре из других мест, в том числе из Новгорода, туда переводилось до 600 служащих с семьями⁶, т.е. всего туда надлежало переселить примерно 2 тыс. чел. В каких условиях должны были жить и работать эти люди, явствует из того, что для размещения окружных учреждений в г. Боровичи использовалось здание бывшего элеватора, а к сентябрю 1927 г. работы по размещению семей служащих были выполнены в среднем на 60%⁷. Ни по уровню благоустройства, ни по внешнему облику новые окружные центры совершенно не соответствовали своему статусу. Великие Луки осенью 1927 г. описывались следующим образом: «На улицах грязь; в базарные дни над площадью стоит верещание свиней, унылое мычание скота и страстные

⁵ Колосовский Н. Н. Проблема порайонной организации хозяйства СССР // Плановое хозяйство, 1929. № 6. – С. 20 – 31.

⁶ Районирование Ленинградской области // Ленинградская правда, 24 июля 1927 г. № 167 (3684).

⁷ Боровичский округ // Ленинградская правда, 7 сентября 1927 г. № 203 (3720).

вопли торговцев... Город грязен и своим видом более всего напоминает грязное торговое село»⁸.

Уже в 1929 году начинается изменение границ вновь созданной Ленинградской области. Великолукский округ передается в состав вновь созданной Западной области с центром в Смоленске при том, что до этого каких-либо существенных экономических или административных связей у этой территории со Смоленском не было.

В 1930 году ликвидируются округа. Края и области начинают делиться непосредственно на районы. Ликвидация округов не затронула национальные округа, в частности в пределах Архангельской области сохранился Ненецкий национальный округ. По последней конституции СССР 1977 года национальные округа были переименованы в автономные округа (АО), это же название сохраняется и сейчас. Ныне в Российской Федерации осталось три автономных округа – «рудимента» районирования 20-х годов, и в их числе Ненецкий АО.

В 20-е годы границы Ленинграда и Ленинградской губернии, затем - Ленинградской области, менялись, но слабо. В территориальном росте города, население которого, как уже было обозначено выше, снизилось более чем втрое, не было никакой необходимости.

Расширение городской территории возобновляется в конце 20-х годов, одновременно с восстановлением численности населения города.

4.2.2. Трансформация геопространства

В первой половине 20-х гг., в период НЭПа, Петроград, как и вся страна, развивается «по инерции», используя тенденции дореволюционного развития. Но очень быстро выяснилось, что эти тенденции в условиях Советской России сходят на нет. Зарубежные капиталы, на основе которых

⁸ Ларри Я. От глухого села – к окружному центру // Ленинградская правда, 5 ноября 1927 г. № 254 (3771)

развивались передовые отрасли дореволюционной российской экономики, в страну не возвращались, поскольку заводы, фабрики и банки были национализированы, и возвращать их законным владельцам даже в условиях НЭПа никто не собирался. Русские капиталисты были либо уничтожены, либо покинули Россию. То же самое произошло с интеллигенцией.

Новая власть могла опираться лишь на силу, а средства для восстановления разрушенной ею же страны отбирать у собственного населения. Уже в первой половине 20-х гг. в Советской России начинается формирование самой мощной и бесчеловечной системы принудительного труда в истории XX в. – системы, которая на всех языках цивилизованного мира называется одинаково, «ГУЛАГ» (Главное управление исправительно-трудовых лагерей НКВД СССР). «Первенцем» системы ГУЛАГа становится Соловецкий лагерь особого назначения («СЛООН»), созданный на месте Соловецкого монастыря.

Это был первый из тысяч концлагерей, созданных в нашей стране на протяжении 20-х – 50-х гг. «СЛООН» был в полном смысле слова лагерем уничтожения, и репутация его была столь зловещей, что лагерь был упразднён ещё до войны, в 1939 г. «Соловки» стали символом всей бесчеловечной системы уничтожения людей, созданной советской властью.



Рис. 66. Москва, Лубянская площадь. «Соловецкий камень» у здания Федеральной службы безопасности (ранее - НКВД, НКГБ, КГБ), установленный в память всех невинных жертв политических репрессий советского времени © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

В конце января 1924 года, после смерти В.И. Ленина, бывшая столица Российской Империи вновь меняет название и становится Ленинградом. Одновременно с этим изменяется название Петроградской губернии, которая также становится Ленинградской. Очевидно, что Ленинград - это наследник, но никак не прямое продолжение Санкт-Петербурга. Это совершенно другой город, появившийся на месте прежнего. Ленинград и нынешний Санкт-Петербург чрезвычайно гордятся памятниками великого прошлого – Зимним дворцом, Петропавловской крепостью, Стрелкой Васильевского острова, но всё это лишь памятники, нечто вроде руин Колизея в современном Риме. Их функциональное назначение в современном городе совершенно другое, чем в дореволюционном С.-Петербурге. Ничего столь же значительного в Ленинграде построено не было.

Однако наследием Петербурга, имевшим весьма существенную роль в развитии Ленинграда, были его промышленные предприятия и морской порт. И предприятия, и порт относились к числу самых мощных и технически совершенных предприятий России. Они были построены на рубеже XIX – XX вв. на деньги главным образом европейских капиталистов по последнему слову тогдашней техники. Нигде в пределах СССР подобных предприятий не существовало. Промышленность Ленинграда послужила фундаментом для индустриализации Советского Союза в годы первых пятилеток. Кроме этого, очень большое значение для восстановления города имела сложившаяся ещё до I мировой войны оборонная промышленность. Ленинградский морской порт приобретает исключительное значение, поскольку Советская Россия лишилась всех остальных портов на Балтийском море.

Однако при этом кардинальным образом меняется система транспортно-экономических связей города. На протяжении XVIII – начала XX вв. Санкт-Петербург был воротами, через которые взаимодействовали Европа и Россия. В экономическом отношении это взаимодействие определялось тем, что из европейских стран в С.-Петербург приходило сырьё, топливо и комплектующие, а вглубь страны отправлялась готовая продукция. Соответственно экономико-географическое положение города до революции было исключительно выгодным, и являлось одной из предпосылок его чрезвычайно быстрого развития, опережавшего своё время. Как уже упоминалось выше, в первые послереволюционные годы предпринимается попытка восстановления этих связей, но она была в целом безуспешной. Поэтому для Ленинграда на протяжении всей истории его существования была характерна система транспортно-экономических связей, обращённая внутрь страны – из глубинных районов СССР завозилось сырьё, топливо и комплектующие, и в эти районы вывозилась готовая продукция.

Экономико-географическое положение города на протяжении почти всего советского периода нашей истории было исключительно невыгодным, что явилось одним из главных факторов, определявших неуклонное

снижение значения Ленинграда в жизни страны. Быстрый рост численности населения, характерный для города как в довоенные, так и в послевоенные десятилетия, определялся не его преимуществами, а общими процессами урбанизации, характерными для всей страны. Но и по темпам роста численности населения Ленинград отставал от большинства городов – миллионеров.

В 20-е на Петроград – Ленинград одна за другой обрушиваются волны репрессий. Собственно, эти репрессии в межвоенное время никогда и не затихали. Связано это было с тем, что советская власть «добивала» образованные слои населения старой России, представители которой имели несчастье остаться в пределах СССР. А поскольку значительная часть старой интеллигенции были сосредоточена в прежней столице, то по ней и приходился основной удар. Советская «элита» занимала те же районы, что и дореволюционная. Например, для С.М. Кирова, одного из главных помощников Сталина на начальных этапах «большого террора», соединяется несколько квартир на Каменноостровском проспекте (сейчас там музей). Уничтожение и изгнание из города большей части представителей образованных классов приводит к тому, что социальная жизнь в «северной столице» замирает. Однако наличие в Ленинграде большого количества самых передовых по тому времени предприятий, построенных ещё до революции, определяет постепенное восстановление экономической жизни города. Уже в первой половине 20-х гг. в город возвращаются квалифицированные рабочие, покинувшие его в годы Гражданской войны, а с середины 20-х гг. возобновляется приток новой рабочей силы.

После революции и Гражданской войны планы экономического развития в целом, и транспортного строительства в частности, большей частью пересматриваются, поскольку ситуация в государстве становится существенно иной. Самой крупной дорогой, строительство которой было начато в годы I мировой войны, становится дорога Ленинград – Москва Бутырская, которая уже упоминалась выше. Эта дорога была начата как

дорога Петроград – Рыбинск и достроена в своём нынешнем значительно сокращённом в сравнении с первоначальным проектом виде в 1926 г. [⁹] Эта дорога прошла между «основной» дорогой Ленинград – Москва и Мариинской водной системой. С её достройкой значение Мариинской системы резко снижается, и сама система перестаёт играть существенную роль в экономической жизни Северо-Запада.

Вместо железной дороги С.-Петербург – Орёл планировалось построить железную дорогу Ленинград – Смоленск. Работы по постройке этой дороги были начаты, затем свернуты, и прямой железной дороги на Смоленск так и не было построено. От всех планов постройки магистральной дороги, которая напрямую должна была соединить «северную столицу» с Центральным Черноземьем, остался лишь тупиковый участок Павловск – Великий Новгород, использующийся для крайне редкого пассажирского сообщения.



Рис. 67 . Железная дорога Павловск – Великий Новгород, которая должна стать частью магистральной дороги на Орёл, затем – на

⁹ Критский С.В., Летюхин И.Д. Узел преткновения // Мир транспорта, 2015 - № 4 (59), с. 248 - 258

Смоленск, но так и осталась тупиковой веткой, в Новгородской области© фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Работы по строительству железной дороги Москва – Нарва продолжились после Гражданской войны, в начале 20-х гг. был достроен западный участок дороги Новгород – Луга от Батецкой до Луги. Продолжение работ по постройке дороги можно связать с тем, что экономические отношения Советской России и Эстонии в первой половине 20-х гг. были весьма существенными. Однако с середины 20-х гг. в связи с ухудшением советско-британских отношений, а тогдашняя Эстония была фактически сателлитом Великобритании, эти связи резко сокращаются, и дальнейшее строительство дороги признаётся ненужным. Если бы эта дорога была построена, то она явилась бы фактическим продолжением Ивангородской дороги, существовавшей в XV – XVIII вв. и соединявшей Великий Новгород с Ивангородом и Нарвой. В первые годы XXI в. в связи с постройкой порта в Усть-Луге вновь вернулись к проекту близкой по направлению дороги Великий Новгород – Усть-Луга.

Большие изменения в 20-е годы происходят в пределах Петроградского – Ленинградского железнодорожного узла. После получения независимости Финляндией всё имущество Финляндской железной дороги в пределах Советской России национализируется. В 1918 г. пассажирское сообщение между Петроградом и Финляндией ещё поддерживается, используется оно в том числе и для бегства жителей бывшей столицы за советские пределы. Но затем это сообщение прекращается и возобновляется, но в очень малых размерах, лишь с середины 20-х гг. Железнодорожный мост в районе ст. Белоостров становится единственным местом, где вообще можно пересечь советско-финляндскую границы. Финляндская половина моста была выкрашена белой краской, советская – красной. На финляндском берегу Сестры напротив Белоострова была построена новая железнодорожная станция Райяйоки. Поезда по бывшей Финляндской дороге, построенной для сообщения между Санкт-Петербургом и Гельсингфорсом, с советской

стороны доходили только до Белоострова, с финской стороны – до Райяйоки. Немногочисленные пассажиры международного сообщения переходили границу пешком.

Несколько позднее описываемого периода, в 1934 г., в Белоострове был построен монументальный вокзал, призванный обозначить величие СССР, но во время Великой Отечественной войны за Белоостров велись ожесточённые бои между Красной Армией и финскими войсками, вокзал был полностью разрушен и после войны не восстанавливался [¹⁰]. Приграничная часть Кексгольмской железной дороги, построенной к 1917 году, вообще была взорвана с финляндской стороны и до 1940 года не восстанавливалась.

Остаток Финляндской железной дороги, находившийся в пределах СССР, был соединён с Приморской железной дороги, которая в 20-е гг. была продлена до Белоострова и соединена там с бывшей Финляндской железной дорогой, остатком Кексгольмской железной дороги (до ст. Лемболово), а также Ириновской железной дорогой. Поезда, курсировавшие по этим дорогам, стали прибывать на Финляндский вокзал. Эти же направления сообщений с Финляндского вокзала сохраняются и сейчас.

Новая государственная граница перерезала также линии Балтийской и Варшавской железных дорог. Эти дороги соединяли бывшую столицу Империи с её западными частями, ставшими в ходе Гражданской войны независимыми государствами. Граница с Эстонией к северу от Псковско-Чудского озера прошла между Ямбургом (Кингисеппом) и Нарвой, к югу граница с Эстонией и Латвией проходила примерно в 30 км западнее Пскова.

Две дороги, ведущие примерно в одном направлении, становятся попросту ненужными. Варшавский вокзал соединяется с бывшей Балтийской дорогой, а сам этот вокзал по Генеральному плану Ленинграда 1935 года предполагалось снести – западные «парадные ворота» столицы Империи казались ненужными. После войны в связи с возвращением Прибалтики в

¹⁰ Логунцов М. Вокзал, которого не было. Режим доступа: http://beloostrov.ru/stat_02.html (проверено по состоянию на 9 января 2017 года)

состав СССР Варшавский вокзал ожил на несколько десятков лет, но с повторным отделением прибалтийских государств в 1991 г. надобность в нём резко снизилась, и в 2001 г. вокзал был всё же закрыт, но не снесён. С упадком Финляндской, Варшавской и Балтийской железных дорог растёт значение дорог, полностью оставшихся в пределах СССР – Витебской, Московской, а особенно Северной и Мурманской.

Императорская Россия была страной, которая ввозила из-за границы сырьё и топливо для своих предприятий. Петербургские машиностроительные, металлургические, химические и другие предприятия работали на британском угле, германской железной руде и полуфабрикатах, получаемых морем из других стран Европы. Экономика С.-Петербурга, как и Северо-Запада вообще, была основана главным образом на транспортных коммуникациях – с запада привозилось сырьё и топливо, вглубь страны уходила готовая продукция. Это прослеживается на протяжении всей истории освоения Северо-Запада.

С середины 20-х гг. XX в. советская экономика начинает приобретать преимущественно ресурсный характер. Ввоз сырья, топлива, комплектующих из-за пределов страны резко сокращается. Ленинградская промышленность сырьё и топливо начинает получать из глубинных районов СССР, и туда же отправлять готовую продукцию. Новые ресурсные районы формируются в основном на малоосвоенных и слабозаселённых территориях страны. Основное внимание в ходе транспортного строительства уделяется ведущим в эти районы дорогам.

И первой из таких дорог становится Мурманская железная дорога, построенная, как уже говорилось выше, в годы I мировой войны исключительно из военных соображений. Для освоения примыкающих к этой дороге территории используется американский опыт колонизации слабоосвоенных территорий создаётся организация, получившая название «Мурманский транспортно-промышленно-колониационный комбинат». Вдоль линии Мурманской дороги формируются лесозаготовительные районы

Карелии и горнодобывающие центры Кольского полуострова. На Кольском полуострове строится тупиковая железнодорожная ветка к новому городу Хибиногорск (современный Кировск).

Численность населения Петрограда – Ленинграда растёт очень быстро. Уже к 1931 году, когда город выделяется из состава Ленинградской области, население его составило примерно 2.3 млн. чел., т.е. немногим уступало максимальному дореволюционному показателю 1916 года в 2.5 млн. чел. В сравнении же с минимальным уровнем 1920 года в 740 тыс. чел. численность населения города выросла примерно в 3 раза. Столь быстрый рост численности населения во многом был связан с разорением страны в Гражданской войне и последующих событиях – люди просто бежали с прежних мест жительства, и бежали в первую очередь в крупные города, где проще было найти работу и жильё. Нечто подобное повторилось в России конца XX – начала XXI веков.

Остальные города в южной части Северо-Запада росли медленнее, но всё же росли, и соотношение их менялось. Во Пскове к началу 30-х годов почти восстановилась численность населения 1914 года (около 40 тыс. чел.), и почти такой же стала численность населения Новгорода, который в 1914 году был в полтора раза меньше Пскова. В Вологде населения за 20-е годы выросло почти вдвое в сравнении с дореволюционным временем, с 34 до 65 тыс. чел. Но особенно быстро росли северные города. В Мурманске, возникшем в 1916 году, на время его образования проживало немногим более одной тысячи человек, в начале 30-х годов – более 30 тысяч. В Архангельске к началу I мировой войны жило около 45 тыс. чел., в начале 30-х годов – примерно 130 тыс. Возможность свободного перемещения обеспечивалась тем, что в 20-е годы гражданину СССР паспорт требовался только в одном случае – при пересечении им границы государства. Никаких документов для того, чтобы переселиться из одной местности в другую, не предъявлялось.

Переселение населения в города шло настолько быстро и стихийно, что власть сочла его опасным для себя. В 1931 году «Об установлении единой

паспортной системы по Союзу ССР и обязательной прописки паспортов». Этим постановлением вводились «внутренние паспорта», которые с того времени становятся обязательным документом как для граждан СССР, так и для заменившего его Российской Федерации. Паспорта выдавались только тем, кто уже проживал в городах. Владелец паспорта в обязательном порядке должен был иметь «прописку» по месту жительства, при этом для «прописки» в крупных городах, особенно Москве и Ленинграде, требовалось соблюдение особых условий. Сельские жители возможности получить паспорт, а следовательно, и покинуть родные деревни, были лишены. «Паспортная система» замедлила темпы и снизила объём внутренних миграций, но по мере её ужесточения находились всё новые и новые и новые способы обойти «паспортные ограничения», которые уже к концу советского периода нашей истории потеряли всякий смысл.

4.3. 30-е годы: первые пятилетки и «Большой террор»

4.3.1. Внешние и внутренние границы

В 30-е годы внешние границы оставались такими же, какими они были в 20-е. Основными изменениями, характерными для 30-х годов, является установление на приграничных территориях т.н. «пограничных зон», доступ в пределы которых допускался либо для немногочисленных жителей этих территорий, либо по пропускам. Это произошло примерно в одно время с установлением паспортной системы и системы «прописки» в Советском Союзе.

В окрестностях Ленинграда последней в Выборгском направлении железнодорожной станцией, до которой можно было доехать без пропуска, становится станция Парголово. Вдоль южного берега Финского залива последней «открытой» станцией была станция Старый Петергоф, для доступа

в Ораниенбаум и далее на запад требовался пропуск. «Закрывается» на несколько десятков лет (до начала 90-х годов) Кронштадт. Погранзона устанавливается вдоль всей тогдашней границы с Финляндией таким образом, чтобы желающие сбежать из «первой в мире страны победившего социализма» не могли даже приблизиться к этой границе, которая до революции могла спокойно пересекаться в любом направлении.

Изменения внутренних границ происходят в соответствии с общей логикой трансформации системы административно-территориального деления, созданной в ходе «районирования» второй половины 20-х гг.

В декабре 1931 года из состава Ленинградской области выделяется Ленинград¹¹. Никаких определений статуса нового статуса Ленинграда («город республиканского подчинения», «отдельная административно-хозяйственная единица» и т.д.) первоначально не давалось. Ленинград лишь получил отдельный от Ленинградской области бюджет жилищно-коммунального хозяйства. Официального статуса «городов республиканского подчинения» в РСФСР вообще не существовало до 1978 года, когда такой статус в отношении Москвы и Ленинграда был определён последней по времени принятой конституцией РСФСР¹². Ныне это – «города федерального значения».

В подчинение Ленинграда переходит Кронштадт, а также Ленинградский Пригородный район, со всех сторон окружавший Ленинград, кроме акватории Финского залива. В 1936 году с упразднением этого района большая его часть отходит к вновь созданным районам Ленинградской области (Парголово, Всеволожск, Служское (Служк – Павловск) и Красносельскому районам), меньшая – подчиняется Ленинграду.

На протяжении 30-х годов в подчинение Ленинграду, формально оставаясь при этом частью Ленинградской области, переходят Петергоф,

¹¹ Обращение ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 03.12.1931 «О жилищно-коммунальном хозяйстве Ленинграда». [Электронный ресурс]: URL: <http://www.lawmix.ru/sss/15676> (по состоянию на 24 сентября 2020 года)

¹² Конституция (Основной закон) Российской Советской Федеративной Социалистической Республики от 12 апреля 1978 г. Ст. 71.

Пушкин (бывшее Царское Село) и Колпино. Уже к середине 30-х годов площадь Ленинграда более чем втрое превышает площадь дореволюционного Санкт-Петербурга и составляет 313 кв. км (1913 г. – 105 кв. км).

Территория Ленинградской области меняется и в других направлениях. В 1935 году в состав вновь образованной Калининской области, большая часть которой выделяется из состава существовавшей в 1929 – 1937 гг. Центральной Промышленной области, включается из Западной области территория бывшего Великолукского округа, а из состава Ленинградской области переходят её тогдашние южные районы – Опочецкий, Пушкинский (впоследствии Пушкиногорский), Новоржевский, Бежаницкий и Бологовский районы. С этим изменением границ Ленинградской областью Бологое, один из главных железнодорожных узлов Северо-Запада, перестал быть её частью.

5 декабря 1937 года в связи с принятием «сталинской конституции» Автономная область Коми Зырян, входившая в состав Северного края, преобразуется в Коми Автономную Советскую Социалистическую Республику. Северный край преобразуется в Северную область, которая в 1938 году делится на две области, Архангельскую и Вологодскую. В состав вновь образованной Вологодской области передаются восточные районы Ленинградской области, до революции представлявшие собой часть Новгородской губернии, а затем выделившиеся в качестве Череповецкой губернии. В составе Ленинградской области остаются главным образом территории, до «районирования» входившие в состав Тихвинского уезда Новгородской, затем Череповецкой губернии. Вся остальная территория этой упразднённой к тому времени губернии оказывается в составе Вологодской области, к которой отходит и территория бывшего Вытегорского уезда Олонецкой губернии. С этим изменением границ Ленинградской области за её пределами оказывается Мариинская система, важнейший элемент транспортной системы Северо-Запада, хотя к этому времени её значение резко снизилось.

В 1938 году из Ленинградской области выделяется первая «полноценная» область – Мурманская. В эту же область из состава Карелии был передан город Кандалакша с примыкающей к нему территорией.

В 1935 – 1940 года на западных окраинах Ленинградской области существовали два округа, Псковский и Кингисеппский. Основной функцией этих округов была военно-оборонительная, и с присоединением в 1940 г. прибалтийских государств к СССР оба эти округа были упразднены. В западной части Калининской области также существовали аналогичные округа, Великолукский (1935 – 1938 гг.) и Опочецкий (1937 – 1941 гг.). Эти округа как в Ленинградской, так и в Калининской областях не оказали никакого влияния на дальнейшую эволюцию системы административно-территориального деления Северо-Запада.

4.3.2. Трансформация геопространства

В 30-е годы на Северо-Западе опережающими темпами развивается добывающая промышленность, до революции не существовавшая. Как уже говорилось выше, добывающие производства начали формироваться уже в конце 20-х годов. Но если до конца 20-х – начала 30-х годов освоение новых добывающих районов велось как с использованием «добровольного» труда, так и принудительного, то с 30-х до середины 50-х годов принудительный труд, труд заключённых ГУЛАГа, становится практически единственным способом освоения новых районов.

Репрессии резко усиливаются после убийства С.М. Кирова 1-го декабря 1934 года. Особенно значительный размах эти репрессии приобретают в Ленинграде. Значительную часть репрессированных отправляют на «великие стройки коммунизма», но многих расстреливают. В окрестностях Ленинграда создаются тайные «расстрельные» кладбища НКВД, самое известное из которых – «Левашовская пустошь». Станция Левашово и посёлок при ней находились в то время в пограничной зоне, куда доступ был сильно

ограничен. Сразу же у посёлка Левашово начинается обширный болотный массив, протягивающийся до озера Разлив и Финского залива – соответственно здесь было изобилие земель, куда можно было сбрасывать тела расстрелянных. Точное количество похороненных в «Левашовской пустоши» неизвестно, их число оценивается от 30 до 50 тысяч человек. Неизвестны также персональные данные почти никого из похороненных здесь людей. Все могилы безымянные. С середины 50-х годов до 1989 года это кладбище было секретным объектом, доступ на который был категорически запрещён. Очевидно, что существовали и другие тайные кладбища, где хоронили казнённых в ходе массовых репрессий, но сколько их и каково было количество казнённых, неизвестно. Тайное кладбище жертв НКВД в Карелии называется «Сандармох», располагается в районе города Медвежьегорск. В отличие от Левашовской пустоши, для Сандармоха достоверно известно не только общее число казнённых (6.2 тыс. чел.), но и то, кем они были.

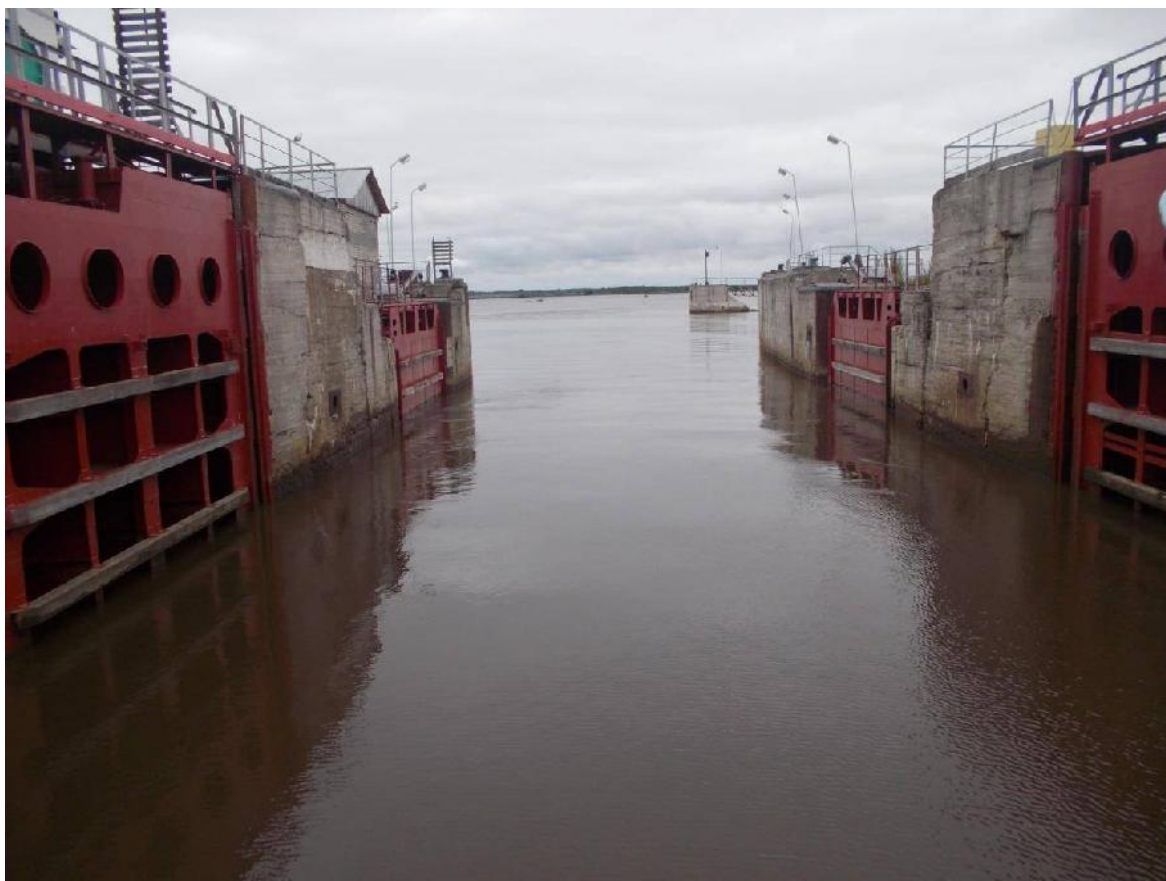


Рис. 68. Часть памятника жертвам политических репрессий на левом берегу Невы напротив здания тюрьмы «Кресты» © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Сырьевая экономика требовала усиления транспортного строительства на Севере. В 1930 – 1933 гг. строится Беломорско-Балтийский водный путь, прошедший по трассе новгородского водно-волокового пути между Онежским озером и Белым морем. Этот канал также строился силами заключённых без применения какой-либо строительной техники. Все гидротехнические сооружения здесь первоначально были деревянными. При этом экономическое значение Беломорканала никогда не было значительным, а сейчас и вовсе сошло на нет.



A)



Б)

Рис. 69. Беломорско-Балтийский водный путь, современное состояние: А – один из шлюзов южного склона, Б – выход в Белое море © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Активно развивается также железная дорога Москва – Архангельск. В конце 30-х гг. от ст. Коноша на линии этой дороги начинается строительство железной дороги в направлении Котласа, от которого строится железная дорога на северо-восток, в Коми АССР (т.н. Печорская магистраль).

В южной части Северо-Запада железнодорожное строительство велось в это время намного менее активно. Самой крупной новой железной дорогой, которая строилась здесь в межвоенное время, была железная дорога Тихвин – Будогощь – Чудово – Веймарн – Усть-Луга. В Усть-Луге в 30-е гг. создавалась крупная военно-морская база, т.н. «Второй Кронштадт». Видимо, предполагалось, что в неизбежной грядущей войне ход событий на Балтике будет таким же, как и в I мировую войну, т.е. флот будет иметь значение не

меньшее, чем армия. Новая железная дорога («Строительство № 75») призвана была дать этой базе железнодорожную связь с остальной страной.

Эта дорога была построена к 1940 г. [¹³], но с присоединением Прибалтики главные силы Балтийского флота переместились из Кронштадта в Таллин, откуда им пришлось в спешном порядке и с большими потерями эвакуироваться в августе 1941 г. Военно-морская база в Усть-Луге оказалась ненужной. После войны дорога почти на всём протяжении, кроме участков Тихвин – Будогощь и Веймарн – Усть-Луга, была демонтирована. Часто утверждается, что железная дорога Тихвин – Будогощь была построена во время Великой Отечественной войны для связи Тихвина с железной дорогой Ленинград – Москва Бутырская и далее через железную дорогу Неболчи – Окуловка с железной дорогой Ленинград – Москва. На самом деле дорога эта была самой восточной частью «Строительства № 75» и введена в эксплуатацию в 1940 году. Если бы дорогу строили во время Великой Отечественной войны, то разумнее было бы проложить прямую трассу от ст. Неболчи до Тихвина, без дополнительного «крюка» к Будогощи. Но то, что участок Тихвин – Будогощь сохранился, а вся остальная дорога от Будогощи до Веймарна разобрана, определённо связано с событиями Великой Отечественной войны.

Строятся также тупиковые ветки к новым промышленным центрам, возникающим у месторождений полезных ископаемых. Была построена такая ветка к Тихвинскому месторождению бокситов (современный г. Бокситогорск), месторождениям глины (к п. Любытино), «торфяные» дороги в районе ст. Назия. Строится ветка, соединившая ст. Веймарн с построенной во время I мировой войны «на скорую руку» железной дорогой Псков – Нарва. Северная часть этой дороги становится «организующей осью» освоения месторождений горючих сланцев (современный г. Сланцы).

¹³ Половцев И.Н. Железная дорога Веймарн – Чудово – Будогощь – Тихвин: строительство-75 НКПС // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук, 2017 - № 1 – 2, с 23 – 31.

На принадлежавшей Финляндии части Карельского перешейка также строились новые дороги. Самой крупной из таких дорог стала железная дорога Виипури (Выборг) – Териоки через Койвисто (Приморск), прошедшая вдоль берега Финского залива по направлению старинного Выборгского тракта. Строилась также железная дорога, которая должна была соединить Выборг с Кякисалми (Кексгольмом, современным Приозерском), но эта дорога так и не была достроена, а построенная часть в советское и постсоветское время демонтирована.

Строились также железные дороги в Северном и Восточном Приладожье. Железная дорога от Сортавалы вдоль берега Ладожского озера дошла до ст. Иля Ууксу, пройдя через Питкяранту. В 1944 г., когда финские войска занимали часть территории СССР между бывшей советско-финской границей и рекой Свирь, это линия была продлена от Иля Ууксу до г. Олонец. В 1972 г. дорога вокруг Ладожского озера замкнулась с постройкой участка Олонец – Лодейное Поле, но в настоящее время пассажирское движение по ней не осуществляется, а грузовое крайне невелико.

Эстония в 1931 году строит железную дорогу от г. Тарту до города Печоры (Петсери), доставшегося ей по Юрьевскому (Тартускому) мирному договору. В советское время эта дорога использовалась для поддержания железнодорожного сообщения между Псковом и Таллином; здесь проходил также один из двух маршрутов пассажирских поездов Москва – Таллин (второй – через Тосно). В настоящее время пассажирское движение по ней с эстонской стороны осуществляется по только до специально для этого построенной железнодорожной станции Койдула. Станция Печоры Псковские (бывшая станция Петсери) находится на российской стороне границы и для российского пассажирского сообщения является тупиковой.

В 1933 г. начинается электрификация Ленинградского железнодорожного узла. Первой электрифицированной железной дорогой в пригородах Ленинграда становится бывшая Петергофская дорога от Балтийского вокзала до Петергофа. План её электрификации был разработан

ещё в 1913 г. Электрифицируется также участок Кировской (бывшей Мурманской) железной дороги между Мурманском и Кандакшей, опиравшаяся на использование электроэнергии каскада Нивских ГЭС. Но электрификация Мурманской дороги в целом велась очень медленно и бессистемно, завершившись на всём протяжении уже в постсоветское время электрификацией участка Волховстрой-2 – Петрозаводск.

В 30-е гг. XX в. зарождаются новые виды транспорта – автомобильный и авиационный, но большого развития они не получают в силу ряда причин, в первую очередь – технического несовершенства тогдашних автомобилей и самолётов. Развитие автомобильного транспорта на Северо-Западе начинается раньше, чем в других частях России. Это было связано со столичным положением С.-Петербурга. В городе появились первые в России автомобили, первоначально доступные лишь очень богатому населению. Но уже в 1907 г. в С.-Петербурге начинается использование общественного автомобильного транспорта – автобусов [14]. Развитие автомобильного транспорта после Гражданской войны возобновляется лишь во второй половине 20-х гг. Но автомобили воспринимались главным образом как городской транспорт, и для дальних перевозок как грузов, так и пассажиров почти не использовались.

Развитие сети автомобильных дорог на Северо-Западе начинается в 30-е гг, XX в. Первой крупной автодорогой становится дорога Ленинград – Москва, прошедшая через Новгород по трассе дороги, существовавшей с XVIII в. Строились также дороги в западном (в сторону Эстонии) и юго-западном (на Псков в направлении Риги) направлении. Основными причинами постройки этих дорог были военные, а не экономические, но прошли они по тем же трассам, которые существовали на протяжении сотен лет.

¹⁴Тархов С.А. Городской транспорт Российской империи в годы первой мировой войны // Экономический журнал. - 2014. №4 (36), с. 89 – 124.

В 30-е годы начинается также развитие авиатранспорта, но большого развития этот вид транспорта в межвоенное время не получил. Самые крупные массово использовавшиеся пассажирские самолёты могли перевозить 10 – 20 пассажиров со скоростью менее 200 км/ч, могли летать только в светлое время суток, когда были видны наземные ориентиры, и были очень зависимы от погодных условий. Любой самый небольшой дождь, снег, ветер приводил к тому, что рейсы переносились или отменялись. Вследствие этого авиация как вид транспорта до войны использовалась лишь там, где пассажирское сообщение с использованием других видов транспорта было невозможным. К главному направлению пассажирских сообщений страны Москва – Ленинград это явно не относилось, с тогдашним пассажиропотоком железнодорожный транспорт справлялся вполне успешно. Однако первый пассажирский аэропорт Ленинграда, «Шоссейная», названный по ближайшей к нему маленькой железнодорожной станции, создаётся в начале 30-х гг.

Для морского транспорта Северо-Запада межвоенное время характеризовалось теми же тенденциями, что и железнодорожного, а именно резким снижением объёма перевозок в западном направлении через порты Балтийского моря, в это время представленные исключительно Ленинградским морским портом, и фантастически быстрым наращиванием перевозок через порты Северного Ледовитого океана, главным образом вновь возникший Мурманский порт. Работники морского транспорта, в силу служебных обязанностей часто общавшиеся с иностранцами, были одной из главных «мишеней» НКВД во времена «Большого террора» 1930-х гг. [15], что явно не способствовало развитию морской торговли, определявшей практически всю экономическую жизнь Северо-Запада России на протяжении сотен лет. В годы Великой Отечественной войны Ленинградский морской торговый порт бездействовал. Тот объём перевозок, который

¹⁵ Иванов В.А. «Польский след» в делах Управления госбезопасности УНКВД ЛО по разгрому Ленинградской таможни и морского торгового порта осенью 1937 года // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 1996. № 2 (2). С. 40-46.

проходил через морской порт С.-Петербурга перед I мировой войной, в советское время был восстановлен лишь к середине 60-х гг. XX в.

Если дореволюционный порт был «портом прибытия», т.е. прибытие грузов в весовом выражении резко превышало отправление, то порт советского Ленинграда с середины 20-х гг. и до настоящего времени является «портом отправления», т.е. прибытие грузов в весовом выражении превышает отправление. «Портами прибытия» являются порты промышленно развитых стран, получающих сырьё и топливо из-за своих пределов, и вывозящие соответственно готовую продукцию, которая весит значительно меньше, а стоит значительно больше. «Порты отправления» характерны для бедных, т.н. «развивающихся» стран, которые вывозят сырьё, а завозят продукцию обрабатывающей промышленности. Превращение «порта прибытия» в «порт отправления» явилось одним из показателей, характеризующих изменения места послереволюционной России в системе международного территориального разделения труда и общего снижения значения нашего государства в мировой политике и экономике, продолжающегося до настоящего времени.

Интерес к Северному морскому пути резко усиливается в годы I мировой войны, когда Россия оказалась фактически отрезана от своих союзников по Антанте. На Кольском полуострове в 1914 – 1916 гг. строится новый порт Романов-на-Мурмане, с 1917 году именующийся Мурманск.

С 1920 года начинается регулярное использование трассы будущего Севморпути для вывоза природных ресурсов из Сибири – «Карские экспедиции». Грузы из Сибири по Северному морскому пути вывозились главным образом в зарубежные капиталистические страны, сначала в Великобританию, потом в Германию и США. «Вожди» Советской России в середине 20-х гг. безо всякого стеснения объясняли вывоз природных ресурсов из СССР интересами капиталистических стран. Л.Б. Каменев в 1924 г. говорил, выступая на собрании «ответственных работников» Московской организации большевистской партии: «У нас есть лес, который необходим в

первую очередь Англии, которая решила строить ежегодно ... 100 тыс. домов, в то время как в Москве мы этого не имеем» [16]. Их преемники говорили о «расширении участия СССР в международном разделении труда», но сути это не меняло – основной целью советского освоения Арктики был вывоз природных ресурсов на Запад.

В 1932 году Северный морской путь впервые удалось пройти за одну навигацию. На основе одного успешного рейса ледокольного парохода «Сибиряков» были сделаны поспешные выводы о том, что освоение этого пути значительно более лёгкая задача, чем представлялось ранее, и его надо вести активнее.

В целом первая половина XX в. характеризуется снижением значения внутренних водных путей, являвшихся основой транспортной системы Северо-Запада на протяжении всего предшествующего времени. Эти пути начинают рассматриваться главным образом как местные, дальние перевозки по ним сходят на нет. Строительство Беломоро-Балтийского водного пути не меняет ситуацию – этот водный путь, построенный с очень большими жертвами невероятным трудом, мог пропускать суда, по своим габаритам не проходившие по Мариинской системе. Соответственно резко растёт значение железных дорог. Но все эти дороги проходили по тем же направлениям, что и существовавшие издревле внутренние водные пути. Дороги, которые прокладывались по другим, ранее не существовавшим направлениям, существовали очень недолгое время, а затем исчезали (пример – дорога от Тихвина до Веймарна). Использование многих железных дорог, построенных до революции, резко сокращается, потому что они перерезаются новыми государственными границами (Варшавская, Балтийская, Финляндская дороги). Зато нагрузка на другие дороги, ведущие в глубинные районы государства, возрастает (Северная, Московская, Витебская дороги).

¹⁶ Каменев Л.Б. Речь на собрании ответственных работников Московской организации // Международное и внутреннее положение СССР. – М.: ЦК и МК РКП, 1924. 114 с.

В 30-е годы начинают реализовываться разработанные ещё до революции планы электрификации железных дорог, но большого распространения в межвоенное время электрифицированные дороги не получили. Электрификация ограничилась пригородными линиями Ленинграда и относительно небольшим участком Мурманской дороги. Это было связано с тем, что эксплуатация паровозов обходилась значительно дешевле, чем электровозов.

4.4. Вторая мировая война, начальный этап (осень 1939 года – 22 июня 1941 года)

4.4.1. Внешние границы

Вторая мировая война начинается 1-го сентября 1939 года нападением Германии на Польшу. 17-го сентября 1939 году Красная Армия переходит восточную границу Польши. Западная часть Польши согласно советско-германскому Договору о дружбе и границе от 28 сентября 1939 года отошла к Германии, восточная – к СССР. При этом Советский Союз передал Литовской Республике занятую Польшей в 1921 году южную часть Литвы с главным городом Вильно (Вильнюс). В октябре 1939 года в прибалтийские государства с согласия их правительства и в соответствии с подписанными в сентябре – октябре 1939 года вводятся части Красной Армии.

Однако Финляндия такой договор подписать отказалась. Предложения СССР о смещении границы на Карельском перешейке были также отвергнуты. Советский Союз 28-го ноября 1939 году денонсировал советско-финляндский договор о ненападении, а 30-го ноября 1939-го Красная Армия вступила в пределы Финляндии. Поскольку вторжение в Финляндию представляло собой явно выраженный акт агрессии, официальной поддержки действиям СССР не выразила ни одна страна в мире. Фактически же в этой

войне Советский Союз опирался на содействие Германии. Великобритания и Франция, напротив, поддерживали Финляндию.

Советско-финская война оказалась для Советского Союза неожиданно тяжёлой. На главном театре военных действий, Карельском перешейке, Красная Армия на несколько месяцев была задержана построенной финнами по французскому проекту линией укреплений между Ладожским озером и Финским заливом, известном как «линия Маннергейма». Части Красной Армии, наступавшие в восточном и северном Приладожье, вообще потерпели тяжёлое поражение, попали в окружение и большей частью были уничтожены.

Следует, впрочем, отметить, что эта война не пользовалась массовой поддержкой ни народа, ни армии, и даже у части советского руководства не было уверенности в её правильности. Финский же народ, «расколотый» событиями финляндской революции 1918 года, в ходе противостояния советскому нападению объединился в борьбе против общего врага. В отличие от событий 1918 года, в пределах Финляндии не нашлось людей, поддерживавших действия СССР. Созданное 1-го декабря 1939 года в Териоках (современном Зеленогорске) марионеточное правительство «Финляндской демократической республики», состоявшее из финских эмигрантов – коммунистов, никак не повлияло на ход войны.

Советский Союз всё же выиграл эту войну. 12-го марта 1940 года был подписан Московский мирный договор, которым в качестве границы СССР и Финляндии в целом восстанавливалась российско-шведская граница по Ништадтскому мирному договору 1721 года, но с существенными изменениями в пользу Советского Союза. Если граница 1721 года примерно в 30 км к северу от Выборга резко сворачивала на восток по Вуоксе, выходя на линию границы 1595 года, то Московский договор границу спрямлял. Начинаясь от берега Финского залива примерно в 30 км от Выборга, новая граница уходила на северо-восток, при этом в состав Советского Союза

входили даже те территории, которые не были заняты Красной Армией в ходе войны 1939 – 1940 годов.

Летом 1940 года в состав СССР включаются прибалтийские государства – Эстония, Латвия и Литва. Обстоятельства этого присоединения вряд ли есть смысла разбирать в рамках курса исторической географии Северо-Запада России. В данном случае важно лишь то, что установленная в 1921 году мирными договорами с прибалтийскими государствами граница из внешней становится внутренней. Однако сама линия границы не меняется, оставаясь до 1944 года такой, какой она была установлена мирными договорами.



Рис. 70. Установленная ещё в советское время мемориальная табличка на одном из зданий города Печоры Псковской области, напоминающая о том, что этот город перед Великой Отечественной войной принадлежал Эстонской ССР (уком – уездный комитет) © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

4.4.2. Внутренние границы

После присоединения к СССР отвоёванных у Финляндии территорий большая их часть была включена в состав Карельской АССР, которая одновременно с этим 31-го марта 1940 года была выделена из состава РСФСР в отдельную союзную республику, получив название «Карело-Финская Советская Социалистическая Республика» (КФССР). При этом именно присоединение бывших финских территорий к Карелии послужило обоснованием для её преобразования в союзную республику. Таким образом, граница между областями Северо-Запада и Карелией стала границей межреспубликанской.

Часть отвоёванного у Финляндии Карельского перешейка была включена в состав Ленинградской области. Граница между Ленинградской областью РСФСР и Карело-Финской ССР на Карельском перешейке проходила от города Койвисто (современный Приморск), оставляя его в пределах Ленинградской области, к южному руслу Вуоксы, по нему доходя до Ладожского озера в районе пос. Лохийоки (современный пос. Соловьёво), отнесённому к КФССР.

4.4.3. Трансформация геопространства

С присоединением к СССР отвоёванных у Финляндии территории с них выселяется всё финское население, более 400 тыс. чел. Это выселения происходило очень быстро, и для покидающих навсегда свои земли финнов новая советско-финская граница в 1940 году была открыта. После выселения финского населения начинается новый, советский этап освоения этих земель. Сюда направляются как обычные переселенцы, так и заключённые. Так, для восстановления Кексгольмской бумажной фабрики было создано подразделение ГУЛАГа, называвшееся «Кексгольмлаг».

По Московскому мирному договору, завершившему советско – финляндскую («зимнюю») войну 1939 – 1940 гг., предполагалось соединить Мурманскую железную дорогу через железные дороги на отошедших к СССР территориях Финляндии («область Куолемоярви») с портом Торнио на севере Ботнического залива. Согласно ст. VII Мирного договора между Союзом Советских Социалистических Республик и Финляндской Республикой, заключённого в Москва 12 марта 1940 года («Московского договора»), «Финляндское Правительство предоставляет Советскому Союзу право транзита товаров между СССР и Швецией, и в целях развития этого транзита по кратчайшему железнодорожному пути СССР и Финляндия признают необходимым построить, каждая сторона на своей территории, по возможности в течение 1940 года железную дорогу, соединяющую г. Кандалакша с г. Кемиярви». Эти планы не были осуществлены тогда, нет этой железной дороги и сейчас. Но если бы такая дорога была построена, она прошла бы примерно по направлению старинного водного пути, возникшего ещё во времена Новгородского государства, от Белого моря до Ботнического залива.

Новая государственная граница между СССР и Финляндией, определённая по итогам войны 1939 – 1940 гг., перерезала несколько железных дорог, проходивших через Карельский перешеек. Главная такая дорога, «перекрытая» новой границей – дорога Сортавала – Иоэнсуу и далее на Ваасу (Николайстад). От неё в пределах СССР остался небольшой участок от Сортавалы до ст. Вяртсиля, используемый только для грузового сообщения. Вторая дорога – от ст. Яски (Каменногорск) через Энсо (Светогорск) вдоль Вуоксы к Сайменскому озеру, бывшая в финское время тупиковой. Вдоль этой дороги в финское время развивалась небольшая городская агломерация, состоявшая из нескольких городков и посёлков. После 1944 г. часть этой агломерации, оставшаяся в пределах Финляндии, была объявлена городом Иматра. Через Иматру прошли новые железная и автодороги вдоль линии новой границы, построенные Финляндией взамен

утраченных путей сообщения на Карельском перешейке. С советской стороны границы новое транспортное строительство на Карельском перешейке не велось до 90-х гг. XX в. – обходились теми дорогами, которые были построены при Финляндии.

В 1940 г. отошедшие от Финляндии и первоначально включённые в состав Карелии территории Карельского перешейка и Северного Приладожья были соединены с Петрозаводском линией Петрозаводск – Суоярви, существующей до настоящего времени, но мало используемой. Во время Великой Отечественной войны именно эта дорога позволила финским войскам дойти до Онежского озера.

Начинается строительство железной дороги Коноша – Котлас – Воркута («Печорская магистраль»). Существует распространённое мнение, что вся эта дорога была построена в начале войны. На самом деле это не так, строительство её было начато во второй половине 30-х гг. и на строительстве были заняты главным образом заключенные. В 1939 – 1940 гг., например, сюда были направлены польские военнопленные, а также гражданские лица, захваченные на территории Западной Украины и Западной Белоруссии после вступления туда частей Красной Армии и перехода этих территорий к СССР 17 сентября 1939 года. В 1940 – 1941 гг. большое количество заключенных – строителей Печорской магистрали было доставлено из Прибалтики. Многие из них там и погибли.

Пространственная структура железнодорожной сети Северо-Запада на новом этапе развития общества по сути воспроизвела структуру внутренних водных путей, но всё же имела несколько иные очертания. Юго-западный контур «экономического» Северо-Запада, на протяжении сотен лет проходивший по Западной Двине (Даугаве), смещается несколько севернее и идёт по железной дороге Москва – Рига. Территория вдоль Западной Двины входит в «зону тяготения» Риги – Орловской железной дороги и в экономическом отношении «отрывается» от Северо-Запада, разворачиваясь в сторону Риги. Развитие железных дорог в пределах современных Латвии и

Эстонии приводит к тому, что их территории также начинают самостоятельное экономическое развитие. На северо-западе до 1917 года границей «экономической России» становится железная дорога Выборг – Сортавала. Граница между СССР и Финляндией, установленная в 1940 году, прошла западнее и севернее этой дороги, оставляя её участок от Выборга до Сортавалы целиком в пределах СССР. Но значение самой дороги при этом резко снизилось. Северная граница Северо-Запада существенных изменений не претерпела – ею было и остаётся Баренцево и Белое моря. Но старинный новгородский путь к северным побережьям заменяется Мурманской железной дорогой и железной дорогой Москва – Архангельск. Но существенно, вплоть до Урала, расширяются восточные пределы экономически освоенной территории Северо-Запада. До постройки железной дороги Котлас – Воркута главным и в сущности единственным путём на восток там была река Вычегда, на которой располагался очень небольшой город Усть-Сысольск. С постройкой этой дороги ось освоения этой части Северо-Запада меняет своё направление с юго-восточного на северо-восточное, доходя до Полярного Урала.

В 30-е годы численность населения Северо-Запада продолжала расти, главным образом за счёт крупных и средних городов. За 30-е годы численность населения Ленинграда выросла почти на треть. Если в 1930 году в Ленинграде жило примерно 2 млн. чел., то в 1940 году – около 3 млн. Соответственно был превышен дореволюционный максимум численности населения. Продолжился рост численности населения и в других городах Северо-Запада. При этом опережающими темпами росли северные города. В Мурманске проживало уже 120 тыс. чел., в Архангельске около 300 тыс. чел. В южных же городах Северо-Запада численность населения росла намного медленнее, к 1941 году не слишком сильно превысив уровень 1914 года.

4.5. Великая Отечественная война (1941 – 1945 годы)

4.5.1. Внешние границы

В пределах нынешнего Северо-Запада главным изменением внешней границы, т.е. границы с другими государствами, был переход Печенгской области (области Петсамо), включённой в состав Финляндии согласно мирному договору 1921 года, в состав СССР. Печенгская область была занята Красной Армией в ходе войны 1939 – 1940 годов, но после той войны возвращена Финляндии. Новая граница СССР и Финляндии на Крайнем Севере подробно описывалась в Приложении к «Соглашению о перемирии между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, с одной стороны, и Финляндией, с другой», подписанному в городе Москве 19 сентября 1944 года (США не были в состоянии войны с Финляндией, поэтому и в данном соглашении не упоминались)¹⁷. Поскольку в это время область Петсамо Финляндией не контролировалась, а была оккупирована германскими войсками, то фактический её переход под власть СССР был осуществлён в октябре 1944 года в ходе Петсамо-Киркинесской наступательной операции, фактически завершившей войну в Заполярье. Финское население со всех территорий, отошедших к Советскому Союзу в 1940 – 1944 годах, переселяется в Финляндию.

¹⁷ Приложение к "Соглашению о перемирии между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, с одной стороны, и Финляндией, с другой", подписанному в городе Москве 19 сентября 1944 года. Источник: <http://heninen.net/sopimus/1944p.htm> (проверено по состоянию на 26 сентября 2020 года)

С переходом области Петсамо (Печенгской области) в состав СССР и соответственно РСФСР была восстановлена граница между нашей страной и Норвегией, установленная ещё в 1828 году.

В 1945 году из состава Германии в состав СССР переходит северная часть Восточной Пруссии с главным городом Кёнигсберг, которая включается в состав РСФСР в качестве Кёнигсбергской области. В 1946 году город был переименован в Калининград, область соответственно стала Калининградской. Присоединением Кёнигсберга к СССР окончательно заканчивается история немецкого завоевания юго-восточного побережья Балтийского моря, начавшаяся в XII веке. Исчезает последний остаток бывших рыцарских владений. Немецкое население выезжает в Германию, в Кёнигсбергскую – Калининградскую область направляется поток переселенцев как из РСФСР, так и из других республик СССР, наиболее крупный – из Белоруссии.

4.5.2. Внутренние границы

В 1944 году из состава Ленинградской области выделяются две новых области – Новгородская и Псковская, а из состава Калининской области выделяется Великолукская область. Причины создания этих областей, как и других многочисленных областей и краёв, созданных в годы Великой Отечественной войны, никогда не объяснялись. Точно так же не объяснялось формирование границ этих новых областей и включения в их состав тех или иных территорий. Многие изменения административно-территориального деления того времени были абсурдными, отменялись или сразу после их реализации, или через некоторое время, но большинство из них сохранилось по сей день.

Указом президиума Верховного Совета СССР от 5-го июля 1945 года была создана Новгородская область, в состав которой включалось 3 города (Новгород, Старая Русса и Боровичи) и 27 районов из состава Ленинградской

области, и один район (Холмский) из состава Калининской области¹⁸. 22-го августа 1944 года вышел указ президиума Верховного Совета СССР «Об образовании Великолукской области в составе РСФСР», согласно которому в её состав передавались город Великие Луки и 19 районов из состава Калининской области и несколько сельсоветов из состава Смоленской области. Холмский район, переданный 5-го июля 1944 года вновь образованной Новгородской области, согласно этому указу также передавался Великолукской области¹⁹.

23-го августа выходит указа президиума Верховного Совета СССР «О создании Псковской области в составе РСФСР». Этот указ был уникальным в ряду указов о создании новых областей. Согласно ему, Псковская область создавалась из территорий, принадлежавших трём союзным республикам – РСФСР, Эстонской ССР и Латвийской ССР. В состав области включались город Псков и 17 районов, переходивших из состава Ленинградской области, три района Калининской области (Новоржевский, Пушкиногорский и Ашевский – все три до 1935 года также принадлежали Ленинградской области), а также четыре волости из состава Печорского (Петсерского) уезда Эстонской ССР и три волости из состава Абренского уезда Латвийской ССР. В указе утверждалось, что «Президиум Верховного Совета Эстонской ССР и Президиум Верховного Совета Латвийской ССР ходатайствуют о включении указанных волостей в состав РСФСР»²⁰, но при этом ни Таллин, ни Рига ещё не были освобождены от германских войск (освобождение Таллина – 22-е сентября 1944 года, освобождение Риги – 13-го – 15-го октября 1944 года),

¹⁸ Указ Президиума Верховного Совета СССР от 5 июля 1944 года «Об образовании Новгородской области в составе РСФСР» // Сборник законов СССР и указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938 г. — июль 1956 г.— М.: Государственное издательство юридической литературы, 1956. — С. 43.

¹⁹ Указ Президиума Верховного Совета СССР от 22 августа 1944 года «Об образовании Великолукской области в составе РСФСР» // Сборник законов СССР и указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938 г. — июль 1956 г.— М.: Государственное издательство юридической литературы, 1956. — С. 45.

²⁰ Указ Президиума Верховного Совета СССР от 23 августа 1944 года «Об образовании Псковской области в составе РСФСР» // Сборник законов СССР и указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938 г. — июль 1956 г.— М.: Государственное издательство юридической литературы, 1956. — С. 45 – 46.

поэтому где заседали президиумы Верховных Советов ЭССР и ЛатССР, обращаясь с просьбой передать части их территории в состав вновь образованной Псковской области, не вполне понятно.

Большое значение в данном случае имеет то обстоятельство, что передача части территорий одной союзной республики другой была осуществлена указом президиума Верховного Совета СССР. Точно таким же образом в 1954 году из состава РСФСР в состав Украинской ССР была передана Крымская область. Можно уверенно утверждать, что и передача части территорий Эстонской и Латвийской ССР в состав РСФСР, и передача Крыма Украине были осуществлены в полном соответствии с юридическими нормами того времени.

В относительно краткий период существования Великолукской области (1944 – 1957 годы) эта область в соответствии с существовавшей в то время сеткой экономического районирования относилась к Центральному экономическому району..

В ноябре 1944 года в состав Ленинградской области передаётся часть территории Эстонской ССР к востоку от р. Нарова (Нарва). Эта передача была осуществлена в соответствии с указом президиума Верховного Совета СССР «О включении в состав Ленинградской области населённых пунктов, расположенных на восточном берегу реки Нарва». Уже после войны, 27 августа 1946 года, вышел указ президиума Верховного Совета СССР «Об установлении границы между РСФСР и Эстонской ССР», которым определялась новая линия границы. Эта граница в последний раз была изменена 31-го октября 1957 года, когда произошёл незначительный обмен территориями между РСФСР и Эстонской ССР, и граница между двумя союзными республиками к югу от Псковского озера не приобрела весьма причудливый характер. При этом железнодорожная станция, ныне именуемая Печоры-Псковские, сохраняет эстонское название «Петсери» несколько десятков лет после передачи города Печоры в состав РСФСР, до 1970 года. Линия государственной границы ныне проходит прямо у станции.

С формированием новой линии границы между РСФСР и Эстонской ССР город Нарва делится на две части, западную и восточную. Западная его часть официально остаётся городом Нарва, восточная в 1947 году, когда граница была в целом установлена, преобразуется в рабочий посёлок Ивангород. При этом все здания Кренгольмской мануфактуры, основного промышленного предприятия Нарвы того времени, остались в пределах эстонской Нарвы, к Ивангороду были отнесены главным образом жилые кварталы.



Рис. 70. Река Нарова (Нарва) в среднем течении. Граница между Россией и Эстонией делит на две части некогда единый город Нарва © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

В тот же день, 24-го ноября 1944 года указом президиума Верховного Совета СССР в состав Ленинградской области была передана западная часть Карельского перешейка, отнесённая 31-го марта 1940 года к Карело-Финской

СССР²¹. Выборг (Виипури) и Кексгольм (Кякисалми) становятся районными центрами Ленинградской области.

4.5.3. Трансформация геопространства

22 июня 1941 г. вооружённые силы Германии вторгаются на территорию СССР. В этот день начинается Великая Отечественная война. На Северо-Запад война приходит в день её начала – уже 22 июня германские самолёты, поднявшиеся в воздух с аэродромов в Финляндии, атакуют советские города. Ответный удар по этим аэродромам был использован финнами в качестве предлога для вступления в войну на стороне гитлеровской Германии. Финские войска вторгаются в пределы СССР 29 июня 1941 года. В современной Финляндии её участие в войне на стороне Гитлера рассматривается как «война-продолжение», ответ на войну 1939 – 1940 гг. Но эта точка зрения очевидно неправильна. Если в «зимней войне» Финляндия действительно была жертвой агрессии со стороны сталинского СССР, то в 1941 г. Финляндия сама стала агрессором, воюя на стороне гитлеровской Германии.

Начало войны показало, что германское командование хорошо знакомо как с историей, так и с географией России. Хорошее знание истории проявилось в том, что германская армия в ходе своего наступления использовала стратегию Красной Армии времён Гражданской войны. Германские войска использовали стратегию «клиньев», идущих вдоль главных дорог и разбивающих оборону противника на ключевых участках. После прорыва в главных направлениях удара следовали удары во второстепенных направлениях, в результате которых части Красной Армии оказывались полностью или частично окружёнными, после чего

²¹ Указ Президиума Верховного Совета СССР от 24 ноября 1944 г. «О включении в состав Ленинградской области Выборгского, Кексгольмского и Яскинского районов, расположенных на Карельском перешейке»

уничтожались. Единственным участком советско-германского фронта, где во II мировой войны шла характерная для I мировой войны позиционная война, был участок под Ленинградом.

Знание географии заключалось в том, что германским командованием были использованы особенности системы путей сообщения России, сложившиеся ещё в дореволюционное время. От Варшавы, занятой немцами в 1939 году и бывшей до I мировой войны третьим по численности населения городом Российской империи, железные дороги в пределы СССР шли в трёх направлениях – на Ленинград, Москву и Киев. В ленинградском направлении по Варшавской железной дороге наступала группа армий «Север», в московском – группа армий «Центр», в киевском – группа армий «Юг». Вспомогательные удары наносились вдоль северного побережья Чёрного моря и к северу от Финского залива. Вдоль побережья Чёрного моря вместе с германскими частями наступали румынские, а к северу от Финского залива – финские войска. Новым театром военных действий в сравнении с I мировой войной стало Заполярье, где действовали германские войска, дислоцированные в Северной Финляндии и Норвегии.

Лето 1941 года – время тяжелейших поражений Красной Армии. Отдельные сражения на границе и в глубине советской территории не имели существенного эффекта – германская армия продвигалась ежедневно на 30 – 40 км. Никогда в истории войн вражеские армии не продвигались столь быстро вглубь России. Очевидно, что одним из основных факторов, определивших то, что Советский Союз смог не только выстоять, но и победить, были наши расстояния. Меньшие по площади государства, по территории которых германские войска продвигались столь же стремительно, потерпели поражение за одну – две недели – например, Польша и Франция, но их армии по крайней мере сражались с захватчиками. Некоторые жертвы агрессии со стороны гитлеровской Германии вообще не сопротивлялись (Чехословакия и Австрия), оккупация других занимала

крайне непродолжительное время (Дания была занята германскими вооружёнными силами за полтора часа).

В начале июля 1941 г., через две недели после вторжения на советскую территорию, германская армия вышла на рубеж Нарва – Псков. К Пскову немецкие части вышли 6-го июля 1941 года. Стоит напомнить, что в I мировую войну армии кайзеровской Германии удалось достигнуть этого рубежа после 3.5 лет войны и лишь в результате фактической капитуляции большевистского правительства во главе с В.И. Лениным и Л.Д. Троцким. 10 июля 1941 г., когда германские части начали наступление на Ленинград с рубежа р. Великая, т.е. от Пскова, считается днём начала Ленинградской битвы 1941 – 1944 гг. В это же время финские войска продвигались к старой границе СССР и Финляндии на Карельском перешейке и прорывались к Петрозаводску, выйдя на востоке к берегу Онежского озера и р. Свирь.

В ходе II мировой войны, в отличие от I мировой войны, военные действия на Балтийском море велись очень мало – советский флот был почти сразу же загнан в пределы «Маркизовой лужи», а германский флот не предпринимал никаких явно обречённых на провал попыток штурма укреплений «Морской крепости Петра Великого», созданных ещё в дореволюционное время.

Первые серьёзные бои на подступах к Ленинграду начинаются на рубеже р. Луга в конце июля 1941 г. «Лужский рубеж» германские войска преодолеть не смогли, он был обойден в августе по дороге, ведущей вдоль р. Плюсса. Германские части дошли по ней до г. Кингисепп, откуда повернули на восток к Ленинграду. Одновременно с этим немцы развивают наступление на Новгород, а выйдя к нему, поворачивают на север вдоль р. Волхов.



A)



Б)

Рис. 71. Памятные знаки в районе боёв на дальних подступах к Ленинграду около города Гдов Псковской области: А) Памятник курсантам Высшего военно-морского училища им. Ф.Э. Дзержинского; Б) Памятник бойцам 118-й стрелковой дивизии © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Советские части, оборонявшие Лужский рубеж, оказались в «мешке». Часть их смогла прорваться к Ленинграду, часть была уничтожена. 6 сентября 1941 г. немцы занимают ст. Мга, и перерезают Северную железную дорогу. 9 сентября части вермахта выходя к побережью Ладожского озера, и этот день считается днём начала блокады Ленинграда. Южная часть блокадного кольца проходила в пределах современного С.-Петербурга, северная – по бывшей границе СССР и Финляндии.

22-го – 23-го сентября части германской армии, прорвавшись со стороны Гатчины по Ропшинскому шоссе, одной из главных «императорских» дорог дореволюционной России, занимают Новый

Петергоф и Стрельну, выходя тем самым к берегу Финского залива. Многочисленные десанты, высаживавшиеся в Стрельне и Петергофе осенью 1941 года, привели к большим потерями личного состава и техники, но успеха не имели. До января 1944 года южный берег Финского залива в непосредственной близости от Ленинграда был занят германскими войсками.



Рис. 72 . Памятный знак Петергофскому десанту Балтийского флота 5-го октября 1941 года, высадившемуся в парке Александрия и полностью погибшему © В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

За пределами основного блокадного кольца находился Ораниенбаумский плацдарм – небольшая территория на южном берегу Финского залива, где располагались форты Серая Лошадь и Красная Горка. На востоке Ораниенбаумский плацдарм начинался от Английского парка в Петергофе, на западе доходил до Копорской губы. В 1942 – 1943 годах активных боевых действий на этом плацдарме не велось, но в январе 1944

года отсюда началось наступление частей Красной Армии в ходе Красносельско-Ропшинской наступательной операции, направленной на полное снятие блокады Ленинграда. Уникальность этого наступления заключается в том, что Красная Армия с Ораниенбаумского плацдарма наступала в восточном направлении – обычным направлением советских наступательных ударов было западное.



Рис. 73. Памятник авиаторам Балтийского флота, защищавшим Ораниенбаумский плацдарм © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Кроме этого, Красной Армии удалось занять небольшой участок на южном берегу Невы – Невский «пяточок» в районе Московской Дубровки.

С началом блокады население Ленинграда начинает сокращаться как в результате смертей от голода, холода, действий вражеской артиллерии и авиации, так и в ходе эвакуации. Самым тяжёлым периодом блокады была зима 1941/42 годов. Работа промышленных предприятий продолжалась, но выпускалась на них продукция, предназначенная для ведения боевых

действий, и необходимая для снабжения населения города. Однако значительная часть оборудования ленинградских предприятий была вывезена вглубь страны. Так, в 1942 г. в Ленинградском морском порту были демонтированы и отправлены на Каспийское море порталы краны.

Но боевые действия на Северо-Западе велись не только под Ленинградом. Вторым чрезвычайно важным театром военных действий становится Мурманский. Немцы, наступавшие с территории оккупированной ими Норвегии и Северной Финляндии, пытались захватить Мурманск и другие узловые пункты на Кировской (Мурманской) железной дороге. Но немецкое наступление здесь, как и на ленинградском участке фронта, остановилось осенью 1941 года. Прорваться ни к Мурманску, ни к железной дороге немцам и их союзникам не удалось. Однако на протяжении 1941 – 1944 гг. эти города, особенно Мурманск, подвергались практически ежедневным бомбардировкам, в результате которых большая часть Мурманска была снесена с лица земли. Но на значительной части границы в Карелии и Мурманской области вражеские войска вообще не переходили на нашу территорию.

Осенью 1941 г. немцам удаётся прорваться к востоку от р. Волхов и занять т. Тихвин. Дальнейшее продвижение немецких войск к северу от Тихвина могло привести к смыканию их с финскими войсками, ранее вышедшими к р. Свирь, и окончательной изоляции Ленинграда от остальной страны. Но в декабре 1941 г. Тихвин был отбит, немецкие части отеснены к Волхову.

После этого линия фронта от оз. Ильмень до Баренцева моря в целом стабилизировалась до зимы 1943 г., невзирая на неоднократные попытки как Красной, так и германской армии изменить её в свою пользу. Целью Красной Армии был прорыв блокады Ленинграда, германской армии – его окончательное уничтожение.

Самая трагическая попытка прорыва блокады произошла летом 1942 г., когда прорывавшаяся со стороны р. Волхов к Ленинграду 2-я ударная армия

под командованием генерал-лейтенанта А.А. Власова была окружена и полностью уничтожена, а командующий армией сдался в плен немцам и впоследствии пошёл к ним на службу, возглавив т.н. «Русскую освободительную армию». В местах, где 2-я ударная армия пыталась прорвать блокаду и сама попала в окружение, до сих пор остаются не похороненными тысячи советских солдат. Имена тех, кто захоронен в братских могилах, в большинстве не известны. В районе Мясного Бора (Новгородская область), где погибла 2-я ударная армия, памятники погибшим стоят вдоль трассы С.-Петербург – Москва едва ли не чаще, чем километровые столбы.

К югу от оз. Ильмень линия фронта также была более или менее стабильна, хотя и отличалась большей подвижностью, чем к северу. Зимой 1941 – 1942 гг. Красная Армия отвоёвывает юго-восточную часть нынешней Псковской области и выходит к г. Великие Луки, но попытки взять его на протяжении всего 1942 г. были безуспешны. Но в целом обе стороны, и советская, и германская, полагали север и северо-запад второстепенным театром военных действий, поскольку судьба войны решалась не здесь. Основные сражения Великой Отечественной войны развернулись в центре (Московская битва 1941 г.) и на юге Европейской части СССР (Сталинградская битва, битва за Кавказ 1942 – 1943 гг., сражение под Харьковом и битва на Курской дуге 1943 г.).

Большое значение имело партизанское движение, особого развития достигшее на водоразделе Шелони и Полисти, в обширных болотных массивах, куда немцы могли прорваться только зимой. Здесь существовал т.н. «Партизанский край». В 1941 г. партизанское движение практически отсутствовало - население оккупированных территорий ждало, какие меры начнёт предпринимать немецкое командование. Поскольку этими мерами стали массовые казни и конфискации, отправка на принудительные работы в Германию и раздача земли немецким помещикам, в 1942 г. начинается массовое партизанское движение, наивысшего развития достигшее в 1943 г.,

когда было создано несколько партизанских краёв, в том числе один – на стыке границ РСФСР, Белоруссии и Латвии.

Однако следует отметить, что немцы всё же сохранили часть школ, печатали газеты на русском языке, и очень активно открывали церкви. Была создана т.н. «Псковская миссия», открывшая на оккупированной территории Северо-Запада несколько десятков православных церквей, часть которых действует до сих пор. Однако в годы войны старинный русский город Псков, оккупированный немцами, приобретает и другое значение – он становится центром уничтожения русских людей на Северо-Западе России. В пределах города располагалось несколько концентрационных лагерей, в которых были уничтожены десятки тысяч человек.

Меняется значение многих городов Северо-Запада на не оккупированной части Северо-Запада. Резко растёт значение г. Тихвин, ставшего в 1941 – 1943 гг. крупным транспортным и промышленным узлом. Через Тихвин проходили грузы и люди, поступавшие в Ленинград и вывозившиеся из него по «Дороге жизни». Эта дорога соединила осаждённый город с остальной страной через Ладожское озеро. Промышленное значение Тихвина определялось тем, что в городе были созданы мастерские по ремонту боевой техники, обеспечивавшие потребности Волховского и Карельского фронтов.

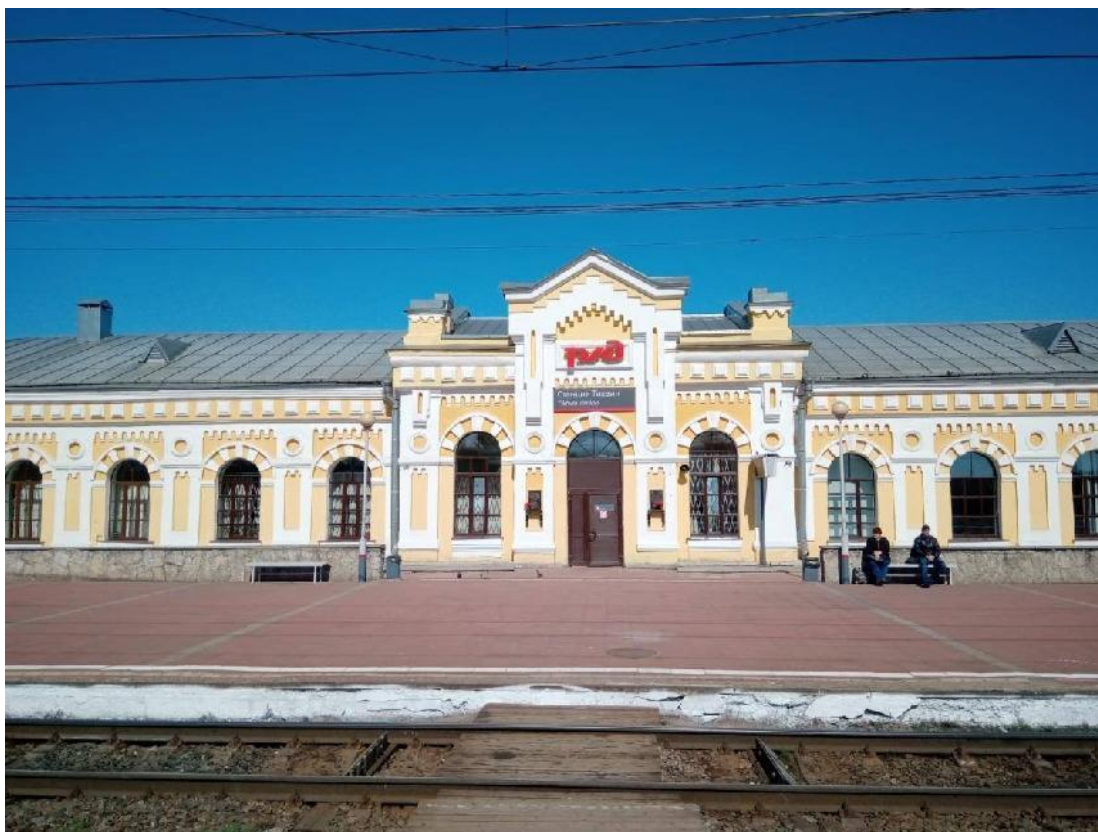


Рис. 74 . Вокзал в городе Тихвин Ленинградской области – в 1941 – 1944 годах через него проходили все пассажиры и грузы, переправлявшиеся по «Дороге жизни» и «Дороге победы». © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

В г. Беломорск на севере Карелии после оккупации Петрозаводска финской армией перемещаются руководящие органы Карело-Финской ССР. Для многих городов восточной части региона большое значение имела т.н. «эвакуационная волна индустриализации», т.е. эвакуация промышленных предприятий с запада на восток СССР в условиях военной катастрофы 1941 года. Но предприятия предпочитали эвакуировать всё же в более отдалённые от военных действий районы СССР, поэтому промышленное развитие восточной части Северо-Запада в годы войны происходило значительно медленнее, чем Поволжья, Урала и юга Западной Сибири.

Большое внимание уделялось развитию транспортной сети региона, которое должно было обеспечивать в первую очередь военные потребности. Самая известная магистраль, созданная на Северо-Западе в годы войны – «Дорога жизни». Её начальным участком со стороны Ленинграда была

бывшая Ириновская железная дорога, построенная до революции для вывоза торфа, и использовавшаяся также для пригородных пассажирских перевозок. Эта дорога уже в сентябре 1941 г. переделывается, расширяется её конечная станция Ладожское Озеро, где строится крупный портовый комплекс. Первые суда с грузами подошли к его причалам 12 сентября 1941 года. В декабре 1941 г. была построена железнодорожная ветка от ст. Войбокало к восточному берегу Ладожского озера, где был создан порт Кобона. После прорыва блокады Ленинграда в январе 1943 г. в узкой полосе вдоль берега Ладожского озера была построена «Дорога победы», которая пересекала Неву по специально построенному железнодорожному мосту у Шлиссельбурга. Как «Дорогая жизни», так и «Дорога победы» имели исключительно военное значение, и сейчас от них остались только памятники.

В 1943 г. военная обстановка на Северо-Западе начинает меняться в пользу Красной Армии. В январе 1943 г. прорывается блокада Ленинграда и освобождается г. Великие Луки. Летом - осенью 1943 г. Красная Армия теснит германские части в пределах нынешней Псковской области, расширяет зону прорыва блокады Ленинграда. И в январе 1944 года в ходе Ленинградско-Новгородской наступательной операции южное полукольцо блокады было снято, освобождён Новгород, а германские войска отброшены до рубежа Нарва – Псков. Предполагалось, что в ходе этой операции будет освобождён и Псков, однако наступление Красной Армии в псковском направлении шло очень тяжело, и остановилось, не дойдя до Пскова. Невзирая на переход стратегической инициативы в руки Красной Армии, германские войска сражались ожесточенно, постоянно контратакуя, и советские потери в ходе этой операции были очень велики. В каждом населённом пункте между С.-Петербургом и Псковом существуют братские могилы красноармейцев, погибших в ходе этого наступления.



Рис. 75 . Братская могила в дер. Новоселье Плюсского района Псковской области © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

В это же время Финляндии предлагается мир при условии восстановления границ, определённых мирным договором 1940 г., но финское руководство это предложение отвергает. И в июне 1944 г. Красная Армия переходит в наступление к северу от Ленинграда, на р. Свирь и побережье Онежского озера. Путь от старой границы до Выборга, который в 1940 г. занял три месяца, в 1944 г. был пройден за две недели, и 20 июня 1944 г. над Выборгским замком был поднят красный флаг. 28 июня 1944 года был освобожден Петрозаводск, и финские войска к 9 августа отеснены к границе. 3 сентября Финляндия просит о перемирии, которое было подписано 19 сентября. После подписания перемирия финская армия начинает боевые действия против немцев, вытесняя их с севера своей страны.

К югу от Финского залива в июле – августе 1944 г. в результате успешных наступательных действий Красной Армии германские части отесняются с рубежа Нарва – Псков, 23 июля освобождён Псков, и война переходит в пределы прибалтийских республик. Если началом битвы за Ленинград можно считать 10 июля 1941 г., когда начались бои на дальних

подступах к «северной столице», то её окончание приходится на конец июля (освобождение Пскова) – начало августа (выход Красной Армии на новую границу с Финляндией) 1944 г.

С 7 по 29 октября на крайнем северо-западе региона проходит Петсамо-Киркинесская наступательная операция, в ходе которой советские части занимают финский город Петсамо (Печенга) и норвежский Киркинес. Таким образом, в конце октября 1944 года на Северо-Западе прекращаются военные действия.

Во время войны кардинальным образом меняется этнический состав населения Ленинграда и территорий, к нему примыкающих. Из города выселяются ещё остававшиеся там немцы, из окрестностей – финны. Это переселение приходится главным образом на 1942 год.

Численность населения Ленинграда за время блокады резко сокращается. За 1941 – 1944 годы оно сократилось примерно в шесть раз, с 3 млн. перед войной до примерно полу-миллиона в 1944 году. До настоящего времени неизвестно и вряд ли когда станет известно, какая часть этой убыли приходится на долю погибших от голода, обстрелов, бомбардировок и т.д., и сколько было эвакуировано в другие районы СССР. Но уже в 1945 году численность населения Ленинграда достигает примерно 1 млн. чел., а в 1946 году 1.5 млн. чел.

4.6. Ленинградское время (между Второй мировой войной и концом XX в.)

4.6.1. Внешние и внутренние границы

Между 1945 и 1991 годом изменения внешних границ не происходило. Те границы, которые сформировались в ходе II мировой войны, к северу от

Финского залива и сейчас являются внешними границами России. К югу же от Финского залива в это время внешних границ на Северо-Западе не существовало, поскольку Эстония и Латвия были союзными республиками в составе СССР.

Однако ещё одна союзная республика, созданная в 1940 году, в 1956 году упраздняется в качестве таковой. Карело-Финская ССР, образованная в 1940 году из Карельской ССР и части отвоёванных у Финляндии территорий Карельского перешейка, Законом СССР от 16-го июля 1956 года была преобразована в Карельскую Автономную Советскую Социалистическую Республику в составе РСФСР²². Это был единственный в истории СССР случай ликвидации союзной республики. Каждая такая республика формально числилась суверенным государством, добровольно вступившими в состав Советского Союза. Реально это было, конечно же, не так. Причины как создания в 1940 году, так и ликвидации в 1956 Карело-Финской ССР по сей день в открытом доступе не оглашались. Границы Карельской АССР в сравнении с границами Карело-Финской ССР изменены не были.

В 1957 году ликвидируется Великолукская области. Великие Луки, которые никогда в своей предыдущей истории не было административным центром первого уровня, не «потянули» функции областного центра и не стали фактически организующим центром своей области. Однако следует отметить, что с экономико-географической точки зрения эта область была вполне «логичной» - большая часть её территории тяготела и тяготеет к железной дороге Москва – Рига и Рижскому шоссе.

²² Закон СССР от 16 июля 1956 года «О преобразовании Карело-Финской ССР в Карельскую АССР и о включении Карельской АССР в состав РСФСР» // Сборник законов СССР и указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938 г. — июль 1956 г.— Москва: Государственное издательство юридической литературы, 1956. — С. 24.



Рис. 76 . Великие Луки, стела «Город воинской славы» © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020.

Великолукская область была упразднена указом президиума Верховного Совета РСФСР от 2-го октября 1957 года. Видимо, в середине 50-х годов произошли существенные изменения в распределении полномочий между союзными и республиканскими органами власти. Если создание Великолукской области, так же как Псковской и Новгородской, осуществлялось указами президиума Верховного Совета СССР, то её упразднение, равно как и последующие изменения административных границ между областями, создание и упразднение районов до конца существования Советского Союза осуществлялись республиканскими органами власти.

Территория ликвидированной Великолукской области была поделена между Псковской и Калининской областями. К Псковской области отошла западная часть Великолукской области вместе с бывшим областным центром, к Калининской, нынешней Тверской области – её восточная часть. В 1958 году Холмский район, переданный из состава Великолукской области в Псковскую область, отошёл к Новгородской области, где и состоит по сей день. Ещё один небольшой район, Плоскошский, также первоначально

включённый в Псковскую область, в том же 1958 году был включён в состав Калининской области.

После 1958 года крупных изменений административных границ областного уровня на Северо-Западе не было, за одним исключением – граница Ленинграда и Ленинградской области постоянно менялась в пользу города. При этом увеличивалась как собственно территория Ленинграда, так и «территория Ленинградской области, подчинённая Ленинградскому городскому совету депутатов трудящихся» (с 1977 года – народных депутатов).

В 1948 году Ленинграду подчиняется г. Сестрорецк и небольшая часть территории, до 1940 года входившей в состав Финляндии, с главным городом Териоки (Зеленогорск). В 1950 году Ленинграду подчиняется г. Урицк (Лигово), затем включенный в черту города. В 1953 году упраздняется Павловский район Ленинградской области, территория которого делится между Ленинградом (северная часть района с г. Павловск) и Ленинградской областью (Тосненским и Гатчинским районами). В 1954 году то же самое происходит с Парголово-ским районом. Южная его часть с поселками Парголово, Левашово, Осиновая Роща была отнесена к Выборгскому (Ленинград) и Сестрорецкому (подчиненные Ленинграду территории) районам, северная — к Всеволожскому району Ленинградской области. В результате Всеволожский район стал состоять из двух почти не связанных между собой частей, разделенных Ржевским артиллерийским полигоном. В 1955, 1960 и 1963 годах к Ленинграду отходят части территории Всеволожского и Красносельского районов Ленинградской области, граница города отодвигается на восток и на запад. В 1973 году частью Ленинграда становится г. Красное Село. В 1976 году Ленинграду подчиняется г. Ломоносов, при этом остающийся центром Ломоносовского района Ленинградской области²³. К середине 60-х гг. площадь города была уже

²³ Дегусарова В.С., Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Геодемографические особенности пригородной зоны Санкт-Петербурга // Балтийский регион. 2018. Т. 10. № 3. С. 19 – 40.

впятеро больше, чем в 1913 году (105 кв. км), и составила 526 кв. км, к середине 70-х с присоединением г. Красное Село эта площадь выросла до 606 кв. км. Площадь «территорий Ленинградской области, подчинённых Ленинградскому городскому совету депутатов трудящихся» (т.е. входящих в состав Ленинграда фактически, но не юридически) с подчинением Ленинграду г. Ломоносов составила 751 кв. км.

4.6.2. Трансформация геопространства

После окончания II мировой войны во всех направлениях экономической, социальной, политической деятельности происходят кардинальные перемены. За время войны во всех воюющих странах были разработаны многочисленные новые технологии в самых разных областях. Применять их предполагалось в первую очередь в военных целях, но за время войны далеко не все эти технологии удалось применить в ходе боевых действий. Однако они оченьгодились после 1945 года. Как это не покажется странным или необычным, именно войны – это главный двигатель технического прогресса, соответственно этот прогресс «оплачивается» многочисленными человеческими жертвами и разрушениями того, что было создано людьми. Это очень плохо и даже аморально, но, к сожалению, человечество в техническом плане именно таким образом развивалось на протяжении всей истории своего существования.

Так, во время II мировой войны были разработаны и начали применять радиолокационные станции (РЛС). Первые РЛС, предназначенные для обнаружения самолётов противника, были развёрнуты в СССР для защиты Ленинграда и в Великобритании для защиты Лондона. После II мировой войны РЛС стали объединяться в сети, предназначенные для обнаружения воздушных целей вероятного противника. Но эти же сети позволили гражданским самолётам «оторваться» от наземных ориентиров, воздушное сообщение стало возможным в любое время суток. Турбовинтовые и

реактивные авиационные двигатели, также разработанные в годы II мировой войны, начали устанавливаться на пассажирские самолёты, что привело к росту скорости воздушных судов, их пассажировместимости и дальности перевозок. Это привело к скачкообразному, росту значения авиационного транспорта.

Поскольку II мировая война была «войной моторов», в ходе её было разработано множество технологий повышения мощности и надёжности автомобильных двигателей. Благодаря этим технологиям удалось резко улучшить технические характеристики двигателей «гражданских» машин, увеличить их мощность и надёжность. С 50-х годов начинается массовое использование автомобильного транспорта для дальних перевозок как грузов, так и пассажиров.

Новые технологии в металлургии, также разработанные в годы II мировой войны, обеспечили ускоренное развитие трубопроводного транспорта. Трубопроводы существовали и до II мировой войны, но они были сравнительно небольшими по дальности транспортировки, в целом маломощными и не очень надёжными, поскольку строились из труб небольшого диаметра и длины. Послевоенные трубопроводы позволяли транспортировать нефть и газ в больших количествах на тысячи километров.

Новые технологии в судо- и кораблестроении позволили резко уменьшить сроки строительства судов при одновременном росте их надёжности. Большое развитие получили также специализированные суда, предназначенные для перевозки различных видов грузов, а также пассажиров.

Наименьшим было воздействие военных технологий на развитие железнодорожного транспорта. Воюющие стороны использовали железные дороги для связи фронта и тыла, но непосредственно в боевых действиях железнодорожный транспорт использовался слабо (известно лишь несколько примеров использования бронепоездов на «стационарных» участках фронта, например, под Ленинградом). Более того, если развитие авиационного и

автомобильного транспорта II мировая война ускорила, то развития железнодорожного транспорта затормозила – поскольку непосредственной надобности в его развитии не было, то использовалась то, что уже существовало, а именно паровозная тяга. Первое послевоенное десятилетие на Северо-Западе, как и в других полностью или частично разрушенных войной регионах страны, были заняты восстановлением утраченного. Восстановительный период начинается даже не 1945 г., а в 1944 г. Уже весной 1944 года в Ленинград начинают возвращаться население, промышленные предприятия, высшие учебные заведения, театры и музеи. В навигацию 1944 года возобновляется деятельность Ленинградского морского порта. В межнавигационный период 1944 – 1945 годов порт оборудуется новыми порталными кранами, и навигация 1945 г. становится первой полноценной навигацией.

Наплыв населения в город был столь велик, что городские власти неоднократно останавливали процесс возвращения. Поскольку для возвращения в Ленинград требовался пропуск, то останавливать удавалось достаточно успешно. В результате многие ленинградцы так и не смогли вернуться в родной город из эвакуации, и оказались рассеянными по всей территории СССР. Возвращение ранее эвакуированного населения сталкивалось также со многими трудностями иного плана. Например, многие из тех, кто возвращался, находили своё жильё занятым либо обитателями разрушенных домов, либо такими же эвакуированными, но вернувшимися раньше. Эвакуированным из Ленинграда во время блокады детям разрешалось вернуться в город лишь в том случае, если у них здесь были родители или опекуны. Во время реэвакуации жилищная проблема в Ленинграде, ещё до войны бывшая чрезвычайно сложной, стала совершенно невыносимой, усугубляемой хаотичностью и несогласованностью действий ведомств, отвечавших за восстановление города.

В 1945 году начинаются подготовительные работы к газификации Ленинграда, и с 1948 г. город начинает снабжаться сланцевым газом,

получен-ным из горючих сланцев путём их перегонки. Для снабжения Ленинграда строятся газоперегонные заводы в г. Сланцы Ленинградской области и в г. Кохтла-Ярве Эстонской ССР.

5 января 1946 года в Ленинграде происходит последняя в истории города публичная казнь – на площади у кинотеатра «Гигант» были повешены германские офицеры, ответственные за уничтожение советских граждан на оккупированной территории Северо-Запада.

Осенью 1944 года начинается переселение советских граждан на земли, отвоёванные у Финляндии. Впервые на протяжении всей своей истории русскими по составу населения становятся Выборг и Кексгольм (финский Кякисалми, с 1947 г. – Приозерск). Но если бывшие финские города заселяются достаточно быстро, то сельские населённые пункты оживают крайне медленно, если оживают вообще. Начинается восстановление построенных финнами промышленных предприятий, причём особое внимание уделялось электростанция Вуоксинского каскада. Уже в 1945 г. заработали ГЭС в Энсо (современный Светогорск) и Раухиале. Но полноценного каскада не получилось, поскольку самая верхняя ГЭС на Вуоксе осталась в пределах Финляндии (современный г. Иматра).

В 1945 году начинается эвакуация немецкого населения из Кенигсбергской (Калининградской) области и заселение её территории выходцами из внутренних районов СССР, в основном Центральной России и Белоруссии. На территории этой области, так же, как и на Карельском перешейке, иностранные названия почти всех географических объектов заменяются на русские, которые лишь в исключительных случаях совпадали по смыслу или были близки по звучанию с немецкими или финскими. На короткое время эвакуации немецкого и финского населения в Германию и Финляндию соответственно границы СССР «приоткрываются», но только для эвакуируемых. После окончания эвакуации границы вновь закрываются, и Советский Союз изолирует себя от всего остального мира. Так, например,

на советско-финской границе в это время был всего один таможенный пост Торфяновка, который был открыт только летом.

Восстанавливаются и разрушенные войной города западной части региона. Особенно сильно пострадал в годы войны Новгород, почти три года (с лета 1941 г. до зимы 1944 г.) находившийся почти на переднем крае с немецкой стороны, и ставший одним из опорных узлов обороны германской армии. Очень велики были и разрушения Пскова. Многие были разрушены и в небольших городах – Старой Руссе, Острове и других городах вновь образованных Новгородской и Псковской областей. Однако следует отметить, что восстановление разрушенного на Северо-Западе, за исключением Ленинграда, не принадлежало к числу приоритетных задач послевоенного периода. Основное внимание уделялось восстановлению ведущих промышленных районов Союза ССР. Вследствие этого с Северо-Запада в эти районы перебрасывалось промышленное и транспортное оборудование. После войны была демонтирована железная дорога Гдов – Псков – Полоцк, сняты рельсы на дороге Новгород – Старая Русса, демонтированы и другие железные дороги. Псковская и Новгородская области рассматривались главным образом как источник трудовых ресурсов для развития других, более значимых в экономическом отношении регионов страны. И сразу же после войны из этих областей начинается массовый отток населения, продолжавшийся до 90-х гг. Начинается постепенное запустение сельской местности. Сейчас на территории обеих этих областей население меньше, чем было до войны.

Экономическое развитие Северо-Запада, как и вообще всей страны, в первые послевоенные годы определялось установками XVIII Всесоюзной конференции ВКП (б), состоявшейся ещё весной 1941 года. На этой конференции было принято решение о том, что каждый крупный экономический район страны и каждая часть этого района должны развиваться, опираясь главным образом на местные ресурсы и используя собственные производительные силы. Каждый экономический район должен был иметь

собственную металлургическую, энергетическую и другие базы. Соответственно уже весной 1941 г. на Северо-Западе начинается строительство собственного металлургического комбината в Череповце, прерванное войной. После войны это строительство возобновилось, и комбинат в целом был введён в строй в середине 50-х гг. После его постройки Череповец становится одним из главных промышленных центров Северо-Запада, превосходя по численности населения и экономическому значению областной центр Вологду.

Но поскольку освоение природных ресурсов оставалось одной из главных задач экономического развития СССР, то чрезвычайно быстрыми темпами осваивались ресурсные, северные, районы. Резко увеличивается добыча угля в Печорском бассейне, начинается добыча железной руды и руд редкоземельных металлов на Кольском полуострове. Восстанавливается созданное ещё до войны финнами медно-никелевое производства в Печенгской области. Ускоренное хозяйственное освоение Севера приводит к тому, что уже в первые послевоенные годы там появляются новые населённые пункты, представлявшие собой главным образом лагеря ГУЛАГа.

Одной из главных отраслей экономики на Севере становится рыболовство, центром которого становится Мурманск. Но к середине 50-х гг. северное рыболовство сталкивается с серьёзными проблемами, заключавшимися в значительном сокращении запасов рыбы в Баренцевом и Белом морях. Выйти из кризиса рыболовной отрасли удалось лишь в 60-е года за счёт освоения технологий океанического лова.

Существенное влияние на систему расселения оказывает происходившая в послевоенное время трансформация системы обороны страны. С при-соединением к СССР территории нынешней Калининградской области бывшая германская военно-морская база Пиллау становится главной базой Балтийского флота – городом Балтийск. Кроме этого, военно-морскими базами на Балтике становятся Вентспилс (до

революции – Виндава), Лиепая (бывшая Либава) и Клайпеда (до II мировой войны – немецкий город Мемель). Значение Кронштадта и Ленинграда в качестве военно-морских баз резко снижается, основные силы Балтийского флота переводятся на новые базы.

В это же время начинается формирование новой военно-морской база на побережье Кольского залива. Военный флот переводится из Мурманска в посёлок Ваенга, преобразованный в город Североморск и ставший главной военно-морской базой не только Северного флота, но и ВМФ СССР в целом. Строятся или коренным образом реконструируются небольшие города и посёлки на побережье Баренцева моря, в которых дислоцируются надводные и подводные корабли Северного флота.

В 1954 г. начинается военное освоение островов Северного Ледовитого океана. На островах Новая Земля создаётся полигон для испытаний атомного оружия, центром которого становится пос. Белушья Губа, созданный как промысловая база ещё в конце XIX в. С созданием полигона всё местное население выселяется с островов на материк. Испытания первоначально проводились на юге Южного острова, затем полигон был перенесён к проливу Маточки Шар.

Середина 50-х гг. – время кардинальных перемен во всех сферах жизни советского общества. Прекращается реализация многочисленных проектов, начатых во второй половине 40-х – начале 50-х гг. Это было связано с тем, что все эти проекты реализовывались исключительно с использованием труда заключенных. Массовая реабилитация и освобождение из лагерей миллионов рабов сталинской системы привели к тому, что система в прежнем виде действовать не могла. Это явилось одной из причин фактического прекращения реализации пятого пятилетнего плана и отмены шестого. Вместо него был разработан семилетний план, единственный в истории нашей страны. Он реализовывался в 1957 – 1965 гг., и это было время очень быстрого и успешного социально-экономического развития нашей страны. Но эта быстрота обеспечивалась главным образом за счёт

экстенсивного фактора – с отменой «второго крепостного права» и выдачей крестьянам паспортов начинается массовый отток населения из сельской местности, что позволяет до конца 60-х гг. обеспечивать все потребности советской экономики в рабочей силе.

Ресурсная составляющая экономического развития, сформировавшаяся в сталинские времена, не была свёрнута. Она была скорее даже усилена, но значительная часть добывавшихся в отдалённых районах страны природных ресурсов стала оставаться в пределах СССР. Основное внимание в это время уделялось развитию новых отраслей промышленности. В частности, во времена семилетки были заложены основы современной радиотехнической, электротехнической и электронной промышленности России. Бурное развитие получила химическая промышленность, в особенности химия органического синтеза. Происходила активная механизация и химизация сельского хозяйства. Началась коренная реконструкция всех видов транспорта, в особенности железнодорожного, перевод железных дорог с паровой тяги на электрическую (магистральные направления) и тепловозную (остальные направления). Резко активизируется автодорожное строительство, скачкообразно развивается авиационный транспорт, строятся новые трубопроводы, модернизируются морские порты, развиваются внутренние водные пути.

Совершенствуется социальная сфера – в стране появляются первые «наукограды», трансформируется система высшего образования. С отменой ограничений на перемещение советских граждан по собственной стране (в сталинские времена на любую поездку требовалось получать разрешение из милиции) и открытием границ СССР для иностранцев начинается развития принципиально новой отрасли советской экономики – туризма. Все эти изменения самым непосредственным образом проявляются в трансформации территориальной структуры общества как в СССР в целом, так и на Северо-Западе в частности.

Развитие новых отраслей промышленности позволило резко ускорить экономическое развитие небольших городов на юге региона. Индустриализация сталинского времени заключалась главным образом в ускоренном росте немногочисленных крупных экономических центров в староосвоенных районах страны и освоении ресурсных регионов. Средние и малые города в районах старого освоения, в частности на юге Северо-Запада, развивались крайне медленно, если развивались вообще. Безработица в этих городах к концу 50-х гг. достигала угрожающих масштабов, хотя официально безработицы в СССР не было. Одной из главных задач семилетки было создание новых промышленных предприятий именно в таких городах. Этому способствовало и изменение системы управления экономикой страны – в годы семилетки был осуществлен переход от отраслевой системы управления к районной. Экономика каждого экономического района была передана в ведение районного Совета народного хозяйства («совнархоза»), который и занимался экономическим развитием управляемых им территорий.

В Новгороде в это время строятся предприятия радиотехнической и химической промышленности, в Пскове и Вологде – электротехнической промышленности. Формируются и новые экономические центры – так, в Ленинградской области на р. Волхов создаётся мощное нефтеперерабатывающее и нефтехимическое производство, а при нём – новый город Кириши. На западе той же области осваивается месторождение фосфоритов и создаётся химическое производство в г. Кингисепп. В Мурманской области основывается город Апатиты, одним из градообразующих предприятий которого становится Кольский филиал Академии наук СССР (ныне – Кольский научный центр Российской академии наук). Ускоряется развитие целлюлозно-бумажной промышленности. В Карелии строится крупный целлюлозно-бумажный комбинат в Кондопоге, в Архангельской области – в Коряжме. Большое значение приобретает лёгкая промышленность, ускоренное развитие которой к середине 60-х гг. позволило решить очень важную задачу – одеть и обуть население страны.

Качество одежды и обуви оставляло желать лучшего, но они по крайней мере появляются в свободной продаже. Появляются новые отрасли лёгкой промышленности, например, трикотажная. Предприятия этих отраслей создаются главным образом в городах на юге Северо-Запада (Псков, Новгород, Вологда).

Большое значение для развития малых и средних городов имели предприятия военно-промышленного комплекса, причём на оборону страны начинали работать и более старые предприятия. Так, после прекращения перегонки сланцев на газ во второй половине 50-х гг. основной целью их добычи становится извлечение из горючих сланцев урана, необходимого для атомного оружия. Сланцы из Ленинградской области вывозились для переработки на горно-химический комбинат в эстонском городе Силламяэ. Создание новых предприятий в средних и малых городах позволяет существенно ускорить их развитие, и обеспечить работой не только население самих этих городов, но и сельской местности, перебивавшееся в эти города в поисках лучшей доли.

Однако наиболее быстрыми темпами развивается Ленинград. Большая часть крупных предприятий новых отраслей строилась в «северной столице», которая всё более и более теряла свой столичный статус и превращалась во вполне обычный, только очень большой, город страны. Население в Ленинград привлекалось разными способами, в том числе за счёт т.н. «лимитной прописки». Те, кто желал жить в Ленинграде, должен был проработать на определённом предприятии то или иное количество лет, после чего он или она получал право встать на городскую очередь для получения квартиры.

В первой половине 60-х гг. в Ленинграде, как и в других более или менее крупных городах Северо-Запада, начинается массовое жилищное строительство. Первыми массовыми жилыми домами становятся панельные пятиэтажки, получившие народное название «хрущёвок», хотя большая их часть была построена уже после смещения Н.С. Хрущёва с руководящих

постов в партии и государстве в 1964 г. Первые районы «хрущёвок» были построены в Ленинграде на Ланском шоссе (проспекте Н.И. Смирнова) и на Кантемировской улице. Это серые, унылые, однообразные дома, но их строительство позволило хотя бы приступить к решению проблемы нехватки жилья, характерной для всего советского периода нашей истории. Обычное для «хрущёвок» количество этажей, пять, определялось тем, что для массового строительства домов большей этажности в стране не хватало металла на лифты (хотя на танки и ракеты их всегда хватало), а меньшее количество этажей значительно сокращало эффективность использования земельных участков под этими зданиями.

Необходимость в массовом жилищном строительстве определялась в числе прочего резко усилившимся во второй половине 50-х – первой половине 60-х гг. притоком населения в города. А этот приток, в свою очередь, в значительной мере определялся резко выросшим за годы семилетки техническим уровнем сельскохозяйственного производства. Резкое увеличение тракторного парка, широкое внедрение другой сельскохозяйственной техники, всё более усиливающееся внедрение удобрений приводили к тому, что значительная часть рабочей силы в сельской местности становилась избыточной. И эта рабочая сила устремляется в города, испытывавшие её нехватку. Крайне бедное сельское население соглашалось на любые условия жизни и работы в городе, потому что в любом случае они были лучше, чем в деревне. Начинается процесс запустения сельской местности, достигший апогея в 70-е – 80-е гг. Молодежь, заканчивая в деревне школу, немедленно после её окончания уезжала в город – кому-то удавалось поступить в высшие или средние специальные учебные заведения, кто-то шёл на производство. В конце 50-х гг. впервые в истории нашей страны доля городского населения превысила долю сельского населения. На Северо-Западе это произошло несколько раньше, за счёт Ленинграда.

Реконструкция и техническое перевооружение основного вида внутреннего транспорта страны, железнодорожного, существенным образом изменяет и оптимизирует систему транспортно-экономических связей страны. Перевод железных дорог на электрическую и тепловозную тягу существенно удешевил себестоимость перевозок, обеспечив возможность взаимодействия крупных экономических районов страны, даже весьма отдалённых друг от друга. Наличие в Ленинграде мощной материально-технической базы и научной базы, а также высококвалифицированных кадров приводит к тому, что город начинает специализироваться на производстве уникальной наукоёмкой продукции. Но в современных условиях многие транспортно-экономические связи советского времени могут вызвать лишь удивление. Например, комплектующие для производства знаменитых тракторов «Кировец» привозились в Ленинград главным образом из восточных районов Европейской России и с Урала, а основным потребителем готовой продукции являлся Казахстан.

В 1964 году завершается неоднократно начинавшееся, а затем оставшееся строительство Волго-Балтийского водного пути им. В.И. Ленина, заменившего устаревшую Мариинскую систему. Со строительством Волго-Балта (сокращённое название этого пути) формируется Единая глубоководная система внутренних водных путей Европейской части СССР, основой которой является река Волга. Реки бассейна Волги соединяются судоходными каналами с реками соседних бассейнов. В г. Вытегра сохраняется, хотя и в полуразрушенном состоянии, один из шлюзов Мариинской системы.

В первой половине 60-х гг. начинается строительство нового Сайменского канала, связавшего Балтийское море, с которым канал соединяется у Выборга, с Сайменским озером, выходя к нему у г. Лаппеенранта. Этот канал строился Финляндией. Как сам канал, так и примыкающая к нему территория в 1962 г. были переданы ей в аренду. Это уникальный случай в истории нашей страны – ни Российская Империя, ни Советский Союз ни до, ни после

этого не сдавали собственную территорию в аренду иностранному государству.



Рис. 77 . Сайменский канал © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Развитие внутренних видов транспорта сопровождалось совершенствованием видов транспорта, предназначенного для обслуживания внешнеэкономических связей. В это время основной объём внешнеторговых перевозок приходился на морской транспорт. С конца 50-х гг. советское руководство начинает активно действовать в направлении расширения участия СССР в системе международного разделения труда, т.е. увеличения вывоза из страны природных ресурсов в обмен на продукцию сельского хозяйства и лёгкой промышленности, в которых осуществлялась постоянная нехватка. Это требовало соответствующего расширения морских торговых портов, Ленинградского и Мурманского.

Расширение участия СССР в международном разделении труда заключалось и в начале туристского обмена с зарубежными странами.

Одними из первых иностранных туристов, приехавших в пределы Северо-Запада, были финны. Первые группы туристов из Финляндии приезжают в СССР в 1958 году, и с этого времени поток туристов как из Финляндии в частности, так и из Европы в целом, непрерывно нарастает. Но поток этот был односторонним – советские граждане возможности свободно и беспрепятственно выезжать за рубеж не имели. Им была «дарована» возможность путешествовать лишь по собственной стране, и то с очень большими ограничениями. Однако всё же рубеж 50-х – 60-х гг. – это начало как внутреннего, так и внешнего туризма в СССР. Проявилось оно в числе прочего и в развитии соответствующей инфраструктуры – начинается строительство гостиниц, массовое создание музеев, обустройство достопримечательностей. Но «смешивания» внутренних и внешних туристских потоков не допускалось – как правило, советских граждан не селили в гостиницы, предназначенные для иностранцев, и наоборот. Для иностранцев были созданы отдельные магазины (сеть «Берёзка»), где советские рубли вообще не принимались. Развитие иностранного туризма вызвало к жизни и целый ряд криминальных проблем (спекуляции вещами и валютой, проституция).

Происходят значительные изменения и в оборонной деятельности, воздействующие на пространственную структуру общества. Во второй половине 50-х гг. резко ускоряется развитие нового вида оружия – ракетного. На Валдайской возвышенности размещаются первые дивизии ракетных войск стратегического назначения (РВСН). На юге Архангельской области строится космодром Плесецк, а при нём – город Мирный. Начинается создание атомного подводного флота, местами дислокации которого становятся военно-морские базы на побережье Баренцева моря. Всё это побережье становится «запретной зоной», и остаётся ею по настоящее время. На острова и побережье Северного Ледовитого океана из глубинных районов страны перемещаются части и подразделения войск противовоздушной

обороны, задачей которых становится предупреждение о вторжении стратегической авиации США.

В середине 50-х гг. происходят последние крупные изменения системы административно-территориального деления на областном уровне. В 1956 г. ликвидируется Карело-Финская ССР, и Карелия вновь становится автономной республикой в составе РСФСР. Официально причины как выделения Карелии в Карело-Финскую ССР, так и повторного преобразования её в автономную республику, не сообщались. Но можно предположить, что эти изменения были теснейшим образом связаны с политикой СССР в отношении Финляндии. Если до Великой Отечественной войны ещё сохранялась вероятность включения Финляндии в состав Советского Союза, то к середине 50-х гг. невозможность этого стала очевидной. Кроме этого, СССР нужна была поддержка Финляндии как единственного капиталистического союзника, ставшего таковым после II мировой войны. Вследствие этого наша страна идёт на большие уступки, к числу которых относятся вывод советской военной базы из Порккала-Удд (под Хельсинки), договор о строительстве Сайменского канала и ликвидация КФ ССР.

В годы «застоя» (1965 – 1985 гг.) основные тенденции развития страны в целом, и Северо-Запада в частности оставались в целом теми же, что и в годы правления Н.С. Хрущева. Основное внимание уделялось развитию топливно-энергетического комплекса и добывающей промышленности в целом, прочие отрасли экономики развивались намного медленнее. На Северо-Западе ускоренное развитие топливно-энергетического комплекса заключалось, во-первых, в освоении новых месторождений топливных полезных ископаемых, и во-вторых, в строительстве новых электростанций. Новые месторождения топливных полезных ископаемых осваивались главным образом на северо-востоке региона, в Коми АССР и Ненецком автономном округе. В Коми АССР в эксплуатацию вовлекались новые месторождения угля, нефти и газа, в Ненецком АО – нефти и газа. Особенно

быстрыми темпами стало происходить освоение этих месторождений после мирового энергетического кризиса 1973 г. В сентябре 1973 г. за одну неделю цена барреля нефти подскочила с 3 до 36 долларов за баррель, что сделало рентабельной её добычу в самых отдалённых районах и в самых неблагоприятных природных условиях. Уже в 70-е гг. предпринимаются попытки добычи нефти на шельфе Баренцева моря, усилившиеся в 80-е гг. Но основным районом добычи нефти и газа в СССР был всё же не Северо-Запад, а Западная Сибирь (Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа Тюменской области).

Из районов нефте- и газодобычи в западные районы СССР, в том числе и на Северо-Запад, прокладываются нефте- и газопроводы, предназначенные как для внутреннего потребления, так и для экспорта. Приток «нефтедолларов» в СССР способствовал как экономическому, так и социальному развитию страны.

Развитие энергетической составляющей топливно-энергетического комплекса на Северо-Западе заключалось в строительстве новых электростанций. В 70-е гг. в регионе строятся две новые атомные электростанции – Ленинградская АЭС и Кольская АЭС. Вокруг Ленинградской АЭС в районе железнодорожной станции Калище, существовавшей с 1926 года, вырос новый город Сосновый Бор – один из немногих городов, целиком построенный по заранее утверждённому плану.



Рис. 78. Город Сосновый Бор © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Кольская АЭС является градообразующим предприятием города Полярные Зори (Мурманская область). В г. Кириши Ленинградской области строится крупная Киришская ГРЭС.

В 70-е – 80-е годы осваиваются новые месторождения железной руды на западе Мурманской области и Карельской АССР. В Мурманской области появляется новый город Ковдор, в Карелии – Костомукша. Железорудные месторождения в Костомукше осваивались совместно СССР и Финляндией.

На средства, полученные от экспорта нефти, обновлялись основные фонды предприятий обрабатывающей промышленности, а также велось активное жилищное строительство. В 70-е, а особенно в 80-е годы вновь строившееся жильё становится значительно более комфортным, чем то, которое строилось в 60-е годы. Новые жилые кварталы, как в Ленинграде, так и в других городах Северо-Запада поднимаются один за другим. Сейчас

большая часть площадей крупных и средних городов занята жилой застройкой 70-х – 80-х годов. Безусловно, новое жилищное строительство в это время велось не всегда грамотно, социальная и транспортная инфраструктура обычно отставала от темпов строительства жилья, но само это строительство велось чрезвычайно активно. В Ленинграде появляются новые жилые массивы в Шувалово-Озерках, Купчино, Весёлом посёлке, во Пскове – на Завеличье и Запсковье. Застраиваются и другие районы как этих, так и других городов Северо-Запада.

На рубеже 60-х – 70-х гг. стабилизируется административно-территориальное деление на уровне районов. В целом формируются ныне существующие границы административных районов, сохраняющиеся до настоящего времени. В 1973 г. происходит последнее крупное изменение границ Ленинграда и Ленинградской области – Ленинграду передаётся город Красное Село.

Тенденции экономического и социального развития Ленинграда и Северо-Запада в целом были противоречивыми. Основу экономики города составляла промышленность, ведущую роль в которой играли предприятия, построенные на рубеже XIX – XX вв. В первой половине XX в. и даже в 50-е гг. эти предприятия были локомотивами советской экономики, но в 60-е гг., с началом новой волны индустриализации, их значение резко снизилось. Точно такие же тенденции развития были характерны для старопромышленных районов в других развитых странах мира – Рура в Германии, Мидленда в Великобритании, Эльзаса и Лотарингии во Франции. Но если в других странах проблема депрессии в развитии старопромышленных районах была рано выявлена, и стала более или менее успешно решаться, то в Советском Союзе, исходя из официальной идеологии, депрессивных районов просто не могло быть. В странах Европы старые заводы закрывались один за другим, а территории, на которых они находились, преобразовывались в офисные, жилые, музейные зоны, что было особенно актуально в условиях формирующейся пост-индустриальной экономики.

В нашей стране старые заводы и фабрики не только не закрывались, невзирая на всю чудовищную экономическую неэффективность, но от них требовалось ещё и наращивание объёмов выпуска продукции. Наращивать объёмы производства в старых отраслях промышленности можно было лишь экстенсивным путём, поскольку «потолок» технологического развития в них уже был достигнут. Экстенсивный путь заключался в усиленном привлечении новой рабочей силы, фондов и лимитов на развитие данных производств. Такая схема экономического развития была ущербной сразу с двух позиций: во-первых, увеличивалось производство не востребованной продукции, и во-вторых, ресурсов на производство продукции, пользующейся реальным спросом, не хватало, её производилось недостаточно, и следовательно, приток средств, необходимых для развития экономики, был крайне медленным. В результате такой экономической политики Ленинград в экономическом отношении «законсервировался» на уровне рубежа 60-х – 70-х гг. XX в., т.е. времени конца индустриальной эпохи.

Однако в это же время начинается создание научно-производственных объединений (НПО), соединявших научно-исследовательские учреждения и промышленные предприятия в едином производственном процессе. С созданием НПО лидирующие позиции Ленинграда в производстве наукоёмкой продукции значительно укрепляются, однако практически все эти объединения принадлежали к военно-промышленному комплексу (ВПК), что и привело их к краху в 90-е гг. Однако НПО не ограничивают свою деятельность Ленинградом. Значительная часть массовых производств выносятся в другие города Северо-Запада, что способствует их развитию.

Запустение сельской местности, начавшееся во второй половине 50-х гг., в 70-е гг. приобретает угрожающие масштабы. Начинается снижение численности населения целых областей, например, Псковской.

Чтобы сократить темпы убыли населения в сельской местности, принимается и начинает реализовываться программа освоения Нечерноземья.

Одним из ключевых положений этой программы становится ликвидация т.н. бесперспективных деревень. В сельской местности начинается создание населённых пунктов с много- или одноэтажными домами, имевшими более высокий уровень комфорта, чем традиционные деревенские дома. Предполагалось, что население ликвидируемых бесперспективных деревень будет переселяться в новые населённые пункты.

Опыт создания таких населённых пунктов и ликвидации бесперспективных деревень оценивается чаще всего отрицательно. Однако бесперспективные деревни чаще всего не просто объявлялись таковыми, а были ими. А новые, более комфортабельные населённые пункты должны были выполнять «перехватывающие» функции, задерживая поток переселенцев в города. Однако эти ожидания в значительной мере не оправдались – сельское население как выезжало в город, так и продолжало это делать. В новых посёлках оставались немногие. Не случайно более или менее успешным программа переселения сельского населения из мелких бесперспективных сельских поселений в более крупные был лишь в Ленинградской области, где эти поселения создавались при крупных сельскохозяйственных предприятиях в непосредственной близости от Ленинграда.

В 70-е – 80-е гг. в пространственной структуре общества очень большое значение приобретает новый элемент – «садоводческие товарищества», дачи, огромные массивы которых появляются сначала в окрестностях Ленинграда, а затем и других городов. Раздача земельных участков для самостоятельного производства сельскохозяйственной продукции была вынужденной мерой со стороны власти. Эти участки разбирались и осваивались с огромным энтузиазмом, дальние границы массивов дачных поселений отодвигались от городов всё дальше и дальше. В Ленинградской области самые дальние такие поселения находятся на расстоянии 100 – 120 км от города. Многие дачные массивы превращаются летом в большие сёла, а зимой практически пустеют. Таким образом, запустение сельской местности

вдали от крупных городов сопровождалось резким усилением использования сельскохозяйственных угодий в непосредственной близости от них.

Нарастание кризисных тенденций в развитии общества к середине 80-х гг. прошлого века становится очевидным для всех, в том числе для власти. И с избранием М.С. Горбачёва на пост Генерального секретаря ЦК КПСС начинается период в истории нашей страны, известный как «перестройка». Первой задачей, которая была поставлена в ходе перестройки, становится ускорение социально-экономического развития страны. Начинается строительство новых промышленных предприятий, относящихся к разным отраслям промышленности – машиностроению, пищевой, лёгкой, строительных материалов. С их строительством формируются новые промышленные зоны, располагавшиеся за пределами зон новой жилой застройки.

Примером такой промышленной зоны в Петербурге является промзона «Парнас» на северной окраине города. Участь предприятий, строительство которых было начато во второй половине 80-х гг., была различной. Часть из них была построена, пущена в эксплуатацию и вполне благополучно «вписалась» в экономический ландшафт рыночной России (пример – пивзавод «Балтика»). Но значительная часть так и не была достроена, и сейчас представляет собой заброшенные полуразрушенные остовы. В целом к концу советского периода нашей истории завершается формирование существующей пространственной структуры общества, и её трансформация в более позднее время является задачей уже не исторической географии, а других географических наук, занимающихся исследованиями современности. Однако следует отметить, что кризисные 90-е годы «северная столица», вернувшая своё историческое название Санкт-Петербург, вместе с Северо-Западом пережила благополучнее, чем большая часть страны. Это благополучие во многом объясняется тем, что город и регион в целом возвращаются к естественным основам своего развития, тем основам, которые были характерны для дореволюционного времени.

В послевоенное время значение Ленинграда и Северо-Запада в целом для экономики СССР снижается (более подробно см., например [24]). В области транспорта это проявлялось, в частности, в демонтаже уже существующих железных дорог и восстановлении разрушенных во время войны в «упрощённом» виде. Была демонтирована железная дорога Новгород – Старая Русса вдоль западного берега озера Ильмень, дорога Волосово – Мшинская, большая часть дороги Тихвин – Будогощь – Чудово – Веймарн – Усть-Луга, дороги Гдов – Псков и Псков – Полоцк, а также частично бывшие финские железные дороги на отошедшей к СССР части Карельского перешейка.

В 50-е годы ликвидируется «Морская крепость Петра Великого», самая мощная военно-морская крепость в мире, строившаяся в сущности на протяжении всей «имперской» части истории Северо-Запада. Входившие в её состав укрепления и форты либо забрасываются, либо начинают использоваться в качестве арсеналов, складов вооружения и т.д.

В сильно упрощённом по сравнению с довоенным временем виде была восстановлена бывшая Варшавская железная дорога. Она стала однопутной на всём протяжении. Мост через реку Луга, бывший одним из главных «чудес» железнодорожного строительства России XIX в., не был восстановлен, а на его месте построен обычный однопутный железнодорожный мост. Перешивка дороги на двухпутную колею одновременно с постройкой нового моста была осуществлена уже в 80-е гг. XX в.

Новое железнодорожное строительство велось, но его объём был намного меньшим, чем в первой половине XX в., не говоря уже о второй половине XIX в. Магистральные дороги во второй половине XX в. не строились вообще, сооружались относительно небольшие соединительные и тупиковые ветки. К числу таковых относятся дорога на Юшкозеро и

²⁴ Нефёдова Т.Г., Трейвиш А.И. Россия между двумя столицами: специфика территориальных сдвигов // Региональные исследования, 2013 – № 4, с. 31 – 43

Костомукшу, построенная для вывоза железорудного концентрата; от Мурманска на Никель – для доставки сырья и вывоза готовой продукции возникшего ещё в финское время комбината «Печенганикель»; от Иля-Уксу, куда железная дорога была построена финскими войсками во время Великой Отечественной войны, на Лодейное Поле (эта дорога замкнула «железнодорожное кольцо» вокруг Ладожского озера), и некоторые другие.

В конце 50-х – начале 60-х гг. XX в. начинается масштабная реконструкция железных дорог СССР. Магистральные дороги в ходе этой реконструкции становятся двухпутными и электрифицируются, усиливается верхнее строение пути, второстепенные дороги переводятся на тепловозную тягу. К концу 60-х гг. паровозы на железных дорогах общего пользования вообще перестают использоваться. Основное внимание в ходе технической реконструкции уделялось широтному ходу от границы с Финляндией через Ленинград на Москву. Эта дорога стала частью сплошной электрифицированной магистрали через весь Советский Союз от западных границ до Владивостока.

Электрифицированы были все основные пригородные направления на расстоянии до 130 – 150 км от Ленинграда, в том числе и на второстепенных дорогах. Но дальнейшая реконструкция дорог замедлилась на долгое время, по отдельным направлениям не завершена до сих пор, и планов её завершения нет. После окончания этой реконструкции на рубеже 60-х – 70-х гг. XX в. железнодорожный транспорт СССР в целом и Северо-Запада в частности некоторое время действует в режиме, близком к оптимальному [25]. Но при этом резко возрастает различие в объёме грузо- и пассажиропотоков между магистральными и второстепенными железными дорогами. Особенно это было характерно для Северо-Запада, где значение главной пассажирской железной дороги приобретает дорога Ленинград – Москва [26]. Примерно три четверти дальних пассажирских поездов на Ленинград прибывали и

²⁵ Зотов Д.К., Ушаков С.С. Проблемы развития транспорта СССР. – М.: Транспорт, 1990.

²⁶ Тархов С.А. Эволюция транспортных сообщений между Москвой и Санкт-Петербургом // Экономический журнал, 2015 - № 1, с.177-188

отправлялись с/на Московского вокзала. Главной «грузовой» дорогой становится Северная дорога, соединяющаяся с железной дорогой Ленинград – Москва у станции Обухово в городской черте Ленинграда. Растёт также значение Мурманской железной дороги.

В 70-е гг. в связи с «расширением участия СССР в системе международного разделения труда» начинается развитие Ленинградского железнодорожного узла, в основном линий, ведущих в Морской порт [27]. Кроме этого, усиливается движение по Балтийской железной дороге к Таллинскому (Ново-Таллинскому) порту. По Рижской железной дороге (Москва – Рига через Великие Луки) идёт поток грузов к Рижскому порту. Часть этих грузов транспортируется по бывшей Виндаво – Рыбинской дороге (Рыбинск – Бологое – Псков – Рига – Вентспилс), но в целом значение этой дороги, как и других второстепенных дорог, снижается.

В целом для большей части северо-западных железных дорог конец 60-х – начало 70-х гг. – это время, когда был достигнут максимум их пропускной способности. Скорости как пассажирских, так и грузовых перевозок с этого времени практически не менялись до начала XXI в., когда на отдельных участках этих дорог начинают курсировать скоростные поезда «Сапсан» и «Ласточка», и в сообщении с Финляндией – «Аллегро». Но все прочие поезда перемещаются с такими же скоростями, как и пятьдесят – шестьдесят лет назад.

Можно считать, что железные дороги достигли своего технологического потолка. Развитие магистральной железнодорожной сети, которое может коренным образом улучшить ситуацию, потребует настолько больших капиталовложений, что это не имеет практического смысла.

Если темпы развития железных дорог во второй половине XX в. резко сокращаются в сравнении с предшествующим периодом, то темпы развития автомобильных дорог, напротив, возрастают. На протяжении 50-х – 60-х гг.

²⁷ Критский С. В. История строительства Южного полукольца Петербургского железнодорожного узла // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2015 - № 3, с.216-222/

все магистральные автодороги, расходящиеся от Ленинграда, становятся асфальтированными. Основными автодорогами становятся Московское шоссе, соединявшее Ленинград со столицей СССР, Киевское шоссе – путь на Украину и в Белоруссию, Таллинское шоссе – дорога в Прибалтику, Выборгское и Приозерское шоссе – дороги на Карельский перешеек, Мурманское шоссе – дорога на Кольский полуостров и на север Европейской России (дороги на Мурманск и Вологду расходятся у реки Волхов). Все эти дороги прошли параллельно магистральным железным дорогам по трассам старинных трактов, возникших самое позднее в первой половине XVIII в. Единственная магистральная дорога, отходящая от «северной столицы» и не имеющего автодороги – «дублёра» - Витебская дорога. Кроме этого, не дублируется автодорогой железная дорога Мга – Пестово – Москва Бутырская.

В 1983 г. с постройкой Ладожского (Марьинского) моста через Неву, единственного автодорожного моста через Неву за пределами Ленинграда – С.-Петербурга, меняется трасса Мурманского шоссе. На протяжении более ранней истории освоения Северо-Запада начальным участком этого шоссе и его предшественника, Архангельского тракта, был Шлиссельбургский тракт, проходящий вдоль левого берега Невы. С начала 80-х гг. трасса Мурманского шоссе проходит по кратчайшему расстоянию между устьем и истоком Невы на правом берегу Невы. Ранее на этой территории между Невой и Ладожским озером проходили только местные тупиковые дороги (исключение – 1941 – 1944 гг., когда здесь прошла «Дорога жизни»).

Одновременно с постройкой новых магистральных автодорог они соединяются между собой дорогами – «стяжками». Основной дорогой между Московским и Киевским (до революции – Варшавским) шоссе становятся дороги между Новгородом и Лугой, а также между Шимском и Николаево (нынешней и дореволюционной Феофиловой Пустынью), трасса которых была проложена в начале XIX в. Киевское и Таллинское шоссе соединяются дорогой Толмачёво – Пружицы. Между Московским и Мурманским шоссе

прокладывается автодорога Чудово – Волхов, прошедшая вдоль реки Волхов. Между Выборгским и Приозерским шоссе сохраняется множество соединительных дорог, построенных в межвоенное время как с советской, так и с финской стороны тогдашней границы. Очевидно, что все упомянутые соединительные дороги также существуют на протяжении очень длительного времени, измеряемого столетиями.

К числу совершенно новых соединительных автодорог относятся Кольцевая автомобильная дорога (КАД) и Западный скоростной диаметр (ЗСД), соединившие основные автомагистрали, расходящиеся от С.-Петербурга. Постройка обеих этих дорог относится к XXI веку. Сейчас планируется постройка Восточного скоростного диаметра.

Автодорожное строительство в сочетании с техническим развитием автомобильного транспорта приводит к резкому росту значения автомобильных перевозок – как пассажирских, так и грузовых. Первый междугородний автобусный вокзал в пределах нынешнего Северо-Запада были построен в Выборге ещё в 1932 г. [²⁸], но тогда этот город принадлежал Финляндии.

В Ленинграде первый автобусный вокзал был создан в 1957 г., причём в качестве автовокзала использовалось здание бывшей кордегардии Сенного рынка. Этот автовокзал официально именовался «Автовокзал № 1». В 1963 г. строится ныне существующий автовокзал на Обводном канале, получивший наименование «Автовокзал № 2». Таково официальное название этого автовокзала по сей день, хотя автовокзала № 1 на Сенной площади нет с конца 80-х гг. Его несколько раз переносили, последним местоположением автовокзала № 1 была площадь Балтийского вокзала (первые годы XXI в.), затем он окончательно исчез, а его маршруты были переданы на автовокзал № 2.

²⁸ Мысько А.С. Архитектура Выборга эры функционализма. — СПб.: Центр сохранения культурного наследия, 2014. 168 с.

В 60-е гг. в это же время создаются автовокзалы и автостанции в других городах Северо-Запада. С конца 60-х – начала 70-х гг. междугородний автобусный транспорт становится массовым. Его развитие приводит к тому, что в это же время резко сокращаются пассажирские перевозки речным транспортом, поскольку автобус обеспечивал более быстрый и более дешёвый проезд. Исчезают местные пассажирские линии из Ленинграда в Петрокрепость (Шлиссельбург), Лодейное Поле и другие города Северо-Запада.

В постсоветское время междугородний автобус начинает «теснить» железнодорожный. Появляются автобусные маршруты за границу как в республики бывшего Союза (Эстонию, Латвию, Белоруссию, Украину, Молдавию, Казахстан), так и в государства т.н. «дальнего зарубежья» (Финляндию, Польшу, Германию и другие; в 90-е гг. существовал даже автобусный маршрут С.-Петербург – Стамбул). Существенно возрастает частота перевозок на ряде местных направлений (между С.-Петербургом, с одной стороны, Выборгом, Приозерском, Псковом, Великим Новгородом и другими городами Северо-Запада – с другой).

Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта шло медленнее, чем других видов транспорта. На протяжении второй половины XX в. на Северо-Западе было создано только одно крупное гидротехническое сооружение – Волго-Балтийский водный путь, прошедший по трассе Мариинской системы, которая в свою очередь была проложена по трассе водно-волокового пути, существовавшего на протяжении более чем тысячи лет. Волго-Балт в его нынешнем виде был построен в 1964 году. Но его постройка, в отличие от Мариинской системы начала XIX в., очень слабо сказалась на развитии Ленинграда – С.-Петербурга и Северо-Запада в целом. Для пост-советского времени характерно снижение объёма внутренних водных перевозок при практически остановившемся обновлении его основных фондов. Большая часть как грузовых, так и пассажирских судов,

перемещающихся по внутренним водным путям Северо-Запада, построена до 1991 г.

Линий регулярных пассажирских сообщений не осталось вообще, речные пассажирские суда используются исключительно в туристских целях, в том числе и суда на подводных крыльях (линии С.-Петербург – Петергоф, Петрозаводск – Кижы). Основным типом грузовых судов, перемещающихся по рекам Северо-Запада, становятся суда «река – море», используемые для сообщений между глубинными районами Европейской России и зарубежными странами. Для осуществления таких перевозок на Северо-Запад переброшено значительное количество судов «река – море» из речных бассейнов Азиатской России, главным образом Обь-Иртышского и Ленского.

Большое развитие за вторую половину XX в. получил авиационный транспорт. Главным центром авиасообщений является Ленинград – С.-Петербург. В начале 50-х гг. аэродром Шоссейная, использовавшийся для пассажирских перевозок, после постройки типового пассажирского здания того времени преобразуется в аэропорт с тем же названием. В 1973 г. в этом аэропорту строится новое пассажирское здание, и он переименовывается в аэропорт Пулково. Новое здание аэровокзала получает название «Пулково-1» и начинает использоваться для внутренних линий, старое, построенное в 50-е годы, именуется «Пулково-2», используясь для международных линий. Поскольку пересадка пассажиров между внутренними и международными линиями в советское время не осуществлялась, сообщение между «Пулково-1» и «Пулково-2» отсутствовало. Это было сделано сознательно с целью разделения внутренних и международных пассажиропотоков – считалось, что обычные советские люди не должны встречаться с иностранцами. С «открытием границ» отсутствие сообщения между терминалами стало большой проблемой, поскольку поток пассажиров, переходивших с внутренних рейсов на международные и наоборот, постоянно рос. Особенно быстро этот рост стал происходить в XXI в. одновременно с общим ростом

числа авиапассажиров. В 2014 г. был построен единый терминал, от которого отправляются и внутренние, и международные рейсы.

Во время Великой Отечественной войны главным аэропортом Ленинграда становится расположенный к востоку от города аэродром «Смольное», который после войны был преобразован в аэропорт «Ржевка». Но деятельность этого аэропорта прекратилась ещё в 80-е гг. Использовался он главным образом для небольших по протяжённости перевозок. Тогда же (в 80-е гг.) были разработаны планы постройки нового аэропорта Ленинграда в районе Тосно. В районе площади Мира (современной Сенной площади) началось даже строительство аэровокзала для транспортировки пассажиров в этот ещё не построенный аэропорт (по тогдашней схеме Москвы, где доставка пассажиров во все аэропорты осуществлялась от аэровокзала). Но эти планы были оставлены и в настоящее время их реализация даже не предполагается. Правда, в 10-е гг. XXI в. правительство Ленинградской области предлагало создать новый аэропорт на базе заброшенного военного аэродрома в пос. Сиверский Гатчинского района, но когда будут реализованы эти планы и будут ли реализованы вообще, непонятно [29]

Создаются также аэропорты в других городах Северо-Запада. Во Пскове это аэропорт «Кресты» в Новгороде – «Юрьево», в Вологде – «Заречье», в Архангельске – «Талаги» и «Васьково», в Мурманске – «Мурмаши», в Сыктывкаре аэропорт располагается практически в центре города. Создаются также аэропорты вне региональных центров, например, в Мурманской области – «Хибины» между Кировском и Апатитами. В 60-е – 70-е гг. активно развивается «малая авиация»

В 90-е гг. в связи с общим кризисом в стране, объём авиаперевозок резко сокращается. Некоторые аэропорты перестают функционировать, но всё же продолжают своё существование, некоторые исчезают бесповоротно, например, «Юрьево» в Новгороде. С конца XX – начала XXI вв.

²⁹ Когда в Ленобласти появится новый аэропорт? Режим доступа: <http://www.lenoblinform.ru/news/2016/02/18/aeroport-180216.html> (проверено по состоянию на 13 апреля 2017 года)

прослеживается рост объёма авиационных перевозок, но в основном он происходит за счёт С.-Петербурга.

Развивается также трубопроводный транспорт. Первые магистральные газопроводы на Северо-Западе были построены в 1948 г. По нему к Ленинграду пошёл газ из города Кохтла-Ярве Эстонской ССР, где он производился путём перегонки горючих сланцев. В 1952 г. было начато производство сланцевого газа в г. Сланцы Ленинградской области, и от него к Ленинграду был проложен аналогичный газопровод. В 1959 г. был построен первый магистральный газопровод, по которому в Ленинград пошёл природный газ из месторождений Ставропольского края [³⁰]. С постройкой в 1967 г. газопровода «Сияние Севера», по которому в Ленинграда и на Северо-Запад в целом пошёл природный газ из месторождений Коми АССР и Ямало-Ненецкого автономного округа, использование сланцевого газа стало абсолютно бессмысленным. В 70-е и последующие годы через территорию Северо-Запада прокладываются магистральные газопроводы, по которым газ с севера Западной Сибири отправляется на экспорт, в Финляндию.

Строятся также нефтепроводы. Самый крупный нефтепровод на Северо-Западе, построенный в советское время – нефтепровод «Ярославль – Кириши», благодаря которому был построен Киришский нефтеперерабатывающий завод, нынешнее предприятие «Киришинефтеоргинтез», и возник нынешний город Кириши (1965 г.). В пост-советское время этот нефтепровод был продлён до порта Приморск, став ключевым звеном Балтийской трубопроводной системы (БТС), по которой идёт значительная часть нефтяного экспорта.

В целом анализ развития формирования системы сообщения Северо-Запада позволяет утверждать, что на протяжении примерно полутора тысяч лет эта система продолжает своё эволюционное развитие. В Римской

³⁰ Евдошенко Ю.В. Сланцевый газ или природный? Из истории газификации Ленинграда. Режим доступа: <http://www.gazrossii.ru/page/history/history6> (проверено по состоянию на 13 апреля 2017 года)

империи все дороги вели в Рим. На современном Северо-Западе России все дороги вели и ведут к Санкт-Петербургу, который был, есть и будет главным узлом транспортных коммуникаций этой части мира.

Рост численности населения Ленинграда происходил очень быстрыми темпами. В 1946 году, как уже говорилось выше, численность населения города составила примерно 1.5 млн. чел. К середине 50-х годов численность населения достигла уровня 1914 года и составила около 2.5 млн. чел. К концу 50-х годов в городе жило столько же жителей, как и перед началом войны – примерно 3 млн. чел. С достижением этого показателя возобновляется территориальный рост Ленинграда. К началу 70-х годов численность населения достигает примерно 4 млн. чел., к концу 80-х годов – примерно 5 млн. чел. При последней советская перепись населения 1989 года показала, что впервые в истории города больше половины его жителей в нём же и родились. Другими словами, для последних советских десятилетий снижается значение процессов механического движения населения, обеспечивавших рост численности на протяжении всей его предшествовавшей истории, и растёт роль естественного движения населения.

Численность населения средних городов Северо-Запада растёт ещё более быстрыми темпами, чем численность населения Ленинграда. Так, в Новгороде после его освобождения от германской армии в январе 1944 году жителей вообще не оставалось. К 1959 году там жило 60 тыс. чел., или в полтора раза больше, чем перед войной (примерно 40 тыс. чел.). К 1970 году численность населения Новгорода превысила 120 тыс. чел., к 1980 году – 200 тыс. чел., и с середины 80-х стабилизировалась на отметке 220 – 230 тыс. чел.

Во Пскове к 1959 году жило около 80 тыс. чел., т.е. он был больше Новгорода. Однако к 1970 году численность населения Пскова и Новгорода практически сравнялась, составив немногим более 120 тыс. чел. До двухсоттысячной отметки Псков дошёл примерно на пять лет позднее Новгорода, к середине 80-х годов. С начала 90-х численность населения

Пскова стабилизируется на уровне 200 – 210 тыс. чел. Меняется соотношение численности населения крупных северных городов. Перед началом войны Архангельск был намного более крупным городом, чем Мурманск – около 300 тыс. и примерно 120 тыс. чел. соответственно. В 1959 году в Мурманске жило 220 тыс. чел., в Архангельске около 260 тыс. К началу 70-х годов в Мурманске жило примерно 310 тыс. чел., в Архангельске 340 тыс. чел. К концу 80-х годов в Мурманске жило примерно 470 тыс. чел., в Архангельске – 420 тыс., т.е. Мурманск стал более крупным городом.

4.7. Постсоветское время

4.7.1. Внешние границы

С распадом СССР границы между союзными республиками становятся государственными границами. Отделение от Советского Союза прибалтийских республик, - Эстонии, Латвии и Литвы, - произошло раньше, чем общий крах СССР. Их независимость была признана Государственным советом СССР, неконституционным органом власти, созданным после событий 19 – 21 августа 1991 года, 6-го сентября того же года. Однако эти республики утверждали, что их международно признанные границы были установлены мирными договорами между этими республиками и Советской России, подписанными в начале 20-х годов. Соответственно границы, по их мнению, должны были проходить там, где они проходили в 1940 году на время присоединения данных республик к Советскому Союзу. Россия же полагала, что с присоединением прибалтийских государств к СССР все ранее заключённые ими международные договоры и соглашения потеряли силу, и прибалтийские государства, возникшие в 1991 году – это новые государства, все отношения с которыми, в том числе и пограничные, должны строиться на пост-советской, а не межвоенной, основе.



Рис. 80. Российский пограничный столб под стенами Ивангородской крепости на берегу реки Нарова (Нарва); здесь же проходила граница Новгородского государства и Великого княжества Московского в XIII – XVI веках © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Границы Российской Федерации с Эстонской ССР и Латвийской ССР, установленные в советское время указами президиума Верховного Совета СССР 1944, 1946 и 1957 годов, Россией в настоящее время признаются межгосударственными границами. Латвия признала границы советского времени как де-факто, так и де-юре, подписав в 2007 году договор с Россией о государственной границе, который в том же году вступил в законную силу³¹.

³¹ Договор между Латвийской Республикой и Российской Федерацией о латвийско-российской государственной границе. Источник: <https://www.mfa.gov.lv/ru/informacionnye-materialy-i-dokumenty/dogovor-mezhdu-latviyskoy-respublikoy-i-rossiyskoy-federaciyey-o-latviysko-rossiyskoy-gosudarstvennoy-granice> (проверено по состоянию на 28 сентября 2020 года)

Эстония признаёт свою советскую границу де-факто, но не де-юре, официально называя эту границу со своей стороны «временной контрольной линией». В 2005 году был подписан Договор о границе, но эстонская сторона подписала один текст договора, а на ратификацию в парламент внесла несколько иной, в связи с чем Россия отозвала подпись под договором. Договор о границе между Россией и Эстонией, подписанный в 2014 году, до настоящего времени (2020 году) не ратифицирован и соответственно в законную силу не вступил. При этом существующая линия российско-эстонской границы, возникшей в 1944 – 1957 годах, местами нуждается в корректировке. Например, к северу от г. Печоры, есть два участка границы, где построенная в советское время эстонская дорога между населёнными пунктами Лутепя и Сесники проходит через российскую территорию – один совсем небольшой, второй примерно 1 км. Граждане Эстонии и России могут перемещаться по этим участкам на автомобиле или велосипеде без пограничных формальностей, но останавливаться или ходить пешком там запрещено³². В подписанном, но не вступившем в силу договоре предусмотрены выпрямление границы, но до его ратификации парламентами обеих стран это невозможно.

4.7.2. Внутренние границы

Кардинальных изменений внутренних, административных границ на Северо-Западе в пост-советское время не происходило. Единственное исключение – окончательное формирование границы между С.-Петербургом и Ленинградской областью. В 1996 году исчезает статус «территорий Ленинградской области, подчинённых администрации С.-Петербурга», и все эти территории официально включаются в черту города С.-Петербург. В результате этого границы города приобретают очень причудливый характер.

³² Советы путешественникам у Саатсеского сапога. Источник: <https://www.visitestonia.com/ru> (проверено по состоянию на 28 сентября 2020 года)

На северном берегу Финского залива они проходят примерно в 70 км от центра города, на южном берегу – примерно в 50 км, на севере и юге – в 27 – 30 км, а на востоке – в 10 км, потому что к востоку «подчинённых территорий» не существовало³³

4.7.3. Трансформация геопространства

Значительная часть пост-советского времени, от распада СССР до начала XXI века, сейчас тоже может быть отнесена уже к исторической географии. И советские времена, и первые пост-советские годы прошли безвозвратно, оказав своё влияние на формирование пространственной структуры общества на Северо-Западе, как и во всей остальной России.

Для этого времени характерна устойчивая убыль населения, охватившая все его части – и самые депрессивные аграрные территории, и внешне более или менее благополучные индустриальные. За первые пост-советские годы почти исчезли гигантские промышленные предприятия Санкт-Петербурга, когда бывшие гордостью и основой промышленности всей страны. В десятки раз снизилось, например, производство продукции на Кировском заводе, когда-то - основном предприятии в юго-западной части С.-Петербурга, которая во многом строилась этим самым Кировским заводом. Скачкообразно сократилось производство на Петродворцовом часовом заводе, одном из самых крупных предприятий точного машиностроения России. Практически исчез завод «Светлана», одно из главных электротехнических предприятий «северной столицы», его ключевые цеха были отданы под размещение торговых центров.

В Великом Новгороде после II мировой войны в качестве одной из отраслей специализации сформировалась радиотехническая промышленность, во Пскове – электротехническая. Предприятия этих

³³ Дегусарова В.С., Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Геодемографические особенности пригородной зоны Санкт-Петербурга // Балтийский регион. 2018. Т. 10. № 3. С. 19 – 40.

отраслей как в Великом Новгороде, так и во Пскове почти прекратили своё существование. В целом по региону не только сельская местность и малые города приходят в состояние запустения, но многие из средних городов вступают в устойчивое состояние деградации.

Но продолжилось, и очень активно продолжилось, существование добывающей промышленности. Те регионы Северо-Запада, которые специализируются на добывающем производстве (Коми АССР и Ненецкий АО) стали самыми благополучными в экономическом отношении регионами Северо-Запада, при том, что ещё в середине XX века их освоение осуществлялось исключительно путём использования труда заключённых ГУЛАГа.

В целом значение староосвоенных регионов Северо-Запада, включая С.-Петербург, снижается. Это снижение началось ещё в советское время, в пост-советские годы его темпы ускорились. Если дореволюционный С.-Петербург значительно опережал в своём развитии не только всю остальную Россию, но и большую часть мира и в буквальном смысле вёл страну за собой, то советский Ленинград резко такого значения уже не имел, развиваясь примерно в том же темпе, что и страна в целом. Нынешний С.-Петербург, как и остальные центры «староосвоенных» частей Северо-Запада, относится к числу депрессивных, т.е. теряющих своё значение, городов. Если исследовать тенденции изменения экономической деятельности С.-Петербурга в абсолютном выражении, то они расходятся: если в большинстве направлений отмечается очень резкое, иногда скачкообразное снижение этих показателей, то во многих всё есть рост (например, число авиационных пассажиров или объём морских перевозок). В относительном же исчислении, т.е. в доле С.-Петербурга в экономике и социальной деятельности России, тенденции совершенно одинаковы: за пост-советское время эта доля постоянно и устойчиво снижается³⁴.

³⁴ Дегусарова В.С., Дмитриева А.А., Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Санкт-Петербург как объект региональной политики в «Стратегии пространственного развития России» // Псковский регионологический журнал. 2020. № 1 (41). С. 3 – 17.

Яркой иллюстрацией утверждения о снижении значения С.-Петербурга в жизни страны является Кронштадт, «верный спутник» северной столицы со времени её возникновения. В XVIII – начале XX века Кронштадт был главной военно-морской базой России. Здесь начинались и заканчивались все русские морские экспедиции, в том числе и кругосветные. Но в послереволюционное время значение Кронштадта начинает снижаться. В 50-е годы XX века, с переводом основных сил Балтийского флота в город Балтийск Калининградской области и упразднением Кронштадтской крепости, главной функцией города становится промышленная (Кронштадтский морской завод), его военно-морское значение почти исчезает. В пост-советское время, когда деятельность Кронштадтского морского завода сходит на нет, Кронштадт становится «спальным районом» С.-Петербурга, а разнообразные военные сооружения, когда-то составлявшие гордость и славу главной военно-морской крепости России, хотя и принадлежат по-прежнему Министерству обороны, превращаются в развалины.



Рис. 81. Кронштадт, полузаброшенные здания, исторически принадлежащие Балтийскому флоту © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

В развитии С.-Петербурга прослеживаются сходные тенденции, хотя в силу намного больших абсолютных размеров они ещё не столь заметны.

Продолжается снижение численности населения сельской местности Северо-Запада, причём местами оно приобретает уже катастрофический характер. Обширные территории просто лишаются населения, оживая в летнее время только за счёт т.н. «дачников» (городских жителей, имеющих в собственности деревенские дома и участки).



Рис. 82. Заброшенное здание церкви св. Николая Чудотворца в селе Заянье Плюсского района Псковской области © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

После очень долгого перерыва, с 70-х годов XX в., новое железнодорожное строительство на Северо-Западе возобновляется в пост-

советское время. В начале 90-х гг. XX в. появляется проект постройки новой скоростной железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой – проект «ВСМ» («Высокоскоростной магистрали»). Эта дорога должна была пройти по несколько иной трассе (рассматривалось три основных варианта), чем существующая дорога, и предназначалась исключительно для пассажирского сообщения.

Проект ВСМ не был осуществлен, для его запрета использовалось множество предлогов, в том числе и явно. Министерство путей сообщения запретило эксплуатацию созданного специально для этой дороги скоростного поезда «Сокол», разработанного в России [³⁵]. Вместо этого МПС, преемником которого является ОАО «РЖД», предложило организовать скоростное сообщение по существующей дороге С.-Петербург – Москва, закупив для этого поезда у германской фирмы «Сименс» (эксплуатируются под названием «Сапсан») и коренным образом перестроив саму дорогу. Эта идея была осуществлена, «Сапсаны» действительно преодолевают расстояние между двумя столицами очень быстро. Но все остальные поезда, движущиеся по этой же дороге, стали проводить намного больше времени в пути из-за необходимости пережидать «Сапсаны».

В целом как саму идею организации скоростного сообщения по существующей железной дороге между С.-Петербургом и Москвой, так и её реализацию, можно считать неудачными. Косвенно это признает и ОАО «РЖД», предполагая построить новую высокоскоростную магистраль Москва – С.-Петербург [³⁶].

То же самое относится к скоростному сообщению по линии С.-Петербург – Хельсинки по трассе бывшей Финляндской железной дороги. Скоростные поезда «Аллегро», которые могут перемещаться по железным дорогам обоих государств, сильно мешают движению других поездов. Для

³⁵ Астафьева Н. Почему скоростной поезд Сокол-250 проиграл западным аналогам. Режим доступа: <http://www.online812.ru/2011/05/20/011/> (проверено по состоянию на 28 сентября 2020 года)

³⁶ Актуализированную программу высокоскоростного сообщения обсудили на заседании правления РЖД // Гудок – 23 ноября 2015 года

того, чтобы убрать грузовое движение с трассы Финляндской дороги, построена соединительная ветка Сосново – Каменногорск [³⁷], от которого грузовые поезда должны уходить в направлении Финляндии через пограничный переход Светогорск – Иматра. Со стороны Выборга реконструируется (фактически строится заново) железная дорога Выборг – Каменногорск, это часть построенной в финские времена дороги Выборг – Сортавала – Иоэнсуу.

Но с какой бы скоростью не перемещались ныне поезда по железным дорогам С.-Петербург – Москва и С.-Петербург – Хельсинки, они едут по железным дорогам, существующим со второй половины XIX в., и прошедшим в тех же направлениях, в которых проходили водные пути и дороги по крайней мере с X в. от Р.Х. И даже новые дороги, строительство которых осуществляется или предполагается, проходят вдоль этих путей – например, дорога между Сосново и Каменногорском проходит вдоль реки Вуокса, бывшей одним из главных путей Северо-Запада по крайней мере до XVIII в.

Коренным образом была перестроена железная дорога Выборг – Зеленогорск через Приморск, построенная в 30-е гг. XX в., когда эта территория принадлежала Финляндии, главным образом из военных соображений. В советское время дорога использовалась для незначительных по объёму пассажирских перевозок (в 80-е – 90-е гг. XX в. ходившие по этой дороге пригородные пассажирские поезда состояли из тепловоза и двух пассажирских вагонов) и очень малых – грузовых. Постройка нового нефтеналивного порта в Приморске привела к тому, что эту дорогу пришлось переделывать полностью, поскольку её техническое состояние не менялось с финских времён. Но если говорить о самой трассе дороге, то она в целом совпадает с существующей по крайней мере на протяжении семисот лет

³⁷ Коновалова Н. Вдоль Вуоксы пойдут поезда // Санкт-Петербургские ведомости – 6 августа 2015 года.

«Королевской дорогой» от устья Невы к Стокгольму вдоль побережья Финского залива.

Одновременно с реконструкцией магистральных дорог ослабевает движение по второстепенным дорогам, особенно построенным в годы I мировой и Великой Отечественной войн исходя из военных соображений. К таким дорогам относятся, например, железная дорога Бологое – Полоцк, проходящая через север Тверской области и юг Псковской области и построенная в годы I мировой войны, железная дорога Окуловка – Неболчи, построенная во время Великой Отечественной войны. Некоторые железные дороги просто забрасываются – участок от ст. Лебяжье до бывшей станции Краснофлотск, где с 2011 г. прекращено движение, уже зарос кустарником.



Рис. 83. Зброшенна жезнодорожна станция Краснофлотск, зарастающая лесом железная дорога. Ломоносовский район Ленинградской области, лето 2020 года © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

На южном берегу Финского залива построен новый порт Усть-Луга. Грузопотоки, проходящие через порт, растут очень быстро, но его развитие сдерживается слабым развитием наземной транспортной сети. Для более эффективной связи с рельсовой сетью страны предполагается постройка дороги Усть-Луга – Великий Новгород. Если этот проект будет реализован, то он станет «реинкарнацией» проекта начала XX в. (проектировавшаяся железная дорога от Москвы на Нарву через Крестцы, Новгород и Лугу), которая, в свою очередь, которая в свою очередь в значительной мере воспроизводила трассу гужевой «Ивангородской дороги» XVI – XVIII веков.

Более того, само строительство новых портов на северном и южном берегах Финского залива можно считать повторением транспортно-экономической ситуации, существовавшей в XV – XVII вв., когда границы Московского государства в районе Финского залива были близки к нынешним. На южном берегу залива главным портом была Нарва, на северном – Выборг. Вместо Нарвы построена Усть-Луга, вместо Выборга – Приморск.

В конце XX – начале XXI в. строится железная соединительная железная дорога Ледозеро – Кочкома [³⁸], соединившая Мурманскую железную дорогу и железную дорогу на Костомукшу. Постройка этой дороги также имеет свои исторические аналоги – она прошла в широтном направлении, так же, как на протяжении столетий проходили водно-волоковые пути между Белым морем и Ботническим заливом. При постройке дорога и рассматривалась как новый путь для сообщения между Россией и Финляндией, но до настоящего времени (2017 г.) в этом качестве не используется. Это один из железнодорожных «прожектов», так и не оправдавших возлагавшие на них надежды.

Большой проблемой развития С.-Петербургского железнодорожного узла является то, что изначально он развивался не как узел, а как место, где

³⁸ В Карелии состоялось официальное открытие железной дороги Ледозеро-Кочкома протяженностью 132 км. Режим доступа: <https://ria.ru/economy/20020422/123025.html> (проверено по состоянию на 13 апреля 2017 года)

сходятся железные дороги, построенные в разное время и с разными целями. Даже строительство соединительных веток мало что меняло. Например, самая первая по времени постройки Путиловская ветка, ведущая в морской порт на Гутуевском острове, первоначально соединяла порт только с Николаевской железной дорогой, над всеми остальными она проходила в путепроводах. Переходы с одной дороги на другую и сейчас очень сложны с технической точки зрения [³⁹]. Лишь с сожалением можно отметить, что как развитие железных дорог в целом, так и трансформация С.-Петербургского железнодорожного узла идёт хаотично, без какого-либо ясно сформулированного плана и внятных целей [⁴⁰].

Численность населения в первое пост-советское десятилетие сокращалась по всем регионам и городам Северо-Запада. Если в конце 80-х годов в Ленинграде жило примерно 5 млн. чел., то в 2000 г. – почти на 300 тыс. чел. меньше, около 4.7 млн. чел. В средних городах (Новгороде, Пскове и т.д.) столь значительного сокращения численности населения не происходило, там численность населения была и остаётся примерно такой же, как в конце советского времени. Однако это не относится к северным городам, где численность населения снижается очень быстро. Так, в Мурманске численность населения сократилась без малого на четверть, снизившись к 2000 году в сравнении с 1989 годом с 470 тыс. чел. до 360 тыс. чел. На 60 тыс. чел. с 420 до тех же 360 тыс. чел. снизилась численность населения Архангельска. Сельская же местность по всему Северо-Западу переживает процесс обезлюдения – численность сельского населения сокращается везде, кроме территорий, непосредственно примыкающих к С.-Петербургу.

³⁹ Критский С.В Санкт-Петербургский железнодорожный узел: История и современные вызовы // Известия Петербургского университета путей сообщения, 2014 – № 1, с. 115-119.

⁴⁰ Кудрявцев В.А., Бадах В.И. Неисповедимы пути реконструкции // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2008 - № 1 (14), с. 32-37.



Рис. 84. Старая часть города Себеж Псковской области © фото: В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова, 2020

Вопросы, задания, темы для самостоятельной работы к главе 4

Вопросы:

1. Как изменилось геополитическое и экономико-географическое положение Ленинграда 20-х – 30-х гг. в сравнении с Санкт-Петербургом начала XX века?
2. Какую роль выполнял Ленинград в ходе индустриализации СССР?
3. Какими были основные направления трансформации отраслевой и территориальной структуры хозяйства Северо-Запада в межвоенное время?
4. Как менялось административно-территориальное деление Северо-Запада в 20-е – 40-е годы? В чём Вы видите причины этих изменений?
5. Когда и в связи с чем на Северо-Западе изменялись границы с иностранными государствами и другими республиками СССР? Как эти изменения проявляются в современной политической жизни?
6. Опишите и проанализируйте ход боевых действий на Северо-Западе в 1941 – 1942 годах. Почему, по Вашему мнению, в ходе начального этапа Великой Отечественной войны германские войска смогли подойти столь близко к «северной столице»?
7. Дайте общую характеристику боевых действий на Северо-Западе в 1943 – 1944 годах. Объясните логику действий Красной Армии с географической точки зрения.
8. Охарактеризуйте основные территориальные различия процессов восстановления и социально-экономического развития Северо-Запада в 50-е и в 60-е годы. С чем были связаны эти различия?

9. В чём заключались, по Вашему мнению, основные направления пространственного развития Северо-Запада в 70-е – 80-е годы? С чем это было связано и как проявляется в современной пространственной структуре общества?

Задания

На контурной карте «Северная и Северо-Западная Россия» обозначьте:

- государственные границы СССР в середине 20-х гг.;
- границы Ленинградской области, Северного края и Карельской АССР во второй половине 20-х гг., а также современные границы областей и республик, в состав которых ныне входят эти территории;
- государственную границу СССР, границу РСФСР с другими союзными республиками по состоянию на 1945 г. Обозначьте территории, отошедшие к СССР и соответственно РСФСР из состава других государств и республик Союза.
- основные направления наступления германских и финских войск в 1941 г., линию фронта в 1941 – 1944 гг., основные направления наступления Красной Армии в 1944 г.

На контурной карте «Северная и Северо-Западная Россия» обозначьте:

- новые города и пути сообщения, построенные на Северо-Западе во второй половине XX века, с обозначением причин их возникновения;
- районы освоения новых месторождений природных ресурсов;
- регионы, для которых в 60-е – 80-е гг. были характерны: а) рост численности населения; б) относительно стабильное население; в) снижение численности населения.

Задания для самостоятельной работы

1. Значение Ленинграда в ходе индустриализации СССР (конец 20-х – 30-е гг.).
2. Система ГУЛАГа и освоение природных ресурсов Северо-Запада.
3. Военно-географические особенности Ленинградской битвы 1941 – 1944 годов.
4. Послевоенное восстановление на Северо-Западе, его пространственные особенности и проблемы.
5. «Славное десятилетие» (1954 – 1964 гг.) – время правления Н.С. Хрущёва в развитии Северо-Запада.
6. Северо-Запад во времена «застоя» и «перестройки»: основные тенденции пространственного развития.

Литература

1. Даринский А.В. География Ленинградской области. – Л., 1996.
2. Административно-территориальное деление Ленинградской области. – Л., 1931.
3. Административно-экономический справочник по Ленинградской области. – Л., 1936.
4. Исаченко А.Г. Экологическая география Северо-Запада. – Спб., 1995 (в 2-х тт.).
5. Карельская АССР. Экономико-географическая характеристика. – М., 1956.
6. Киселев А.А. Родное Заполярье. – Мурманск, 1994.
7. Кондратьев В.П., Верхоглядов В.Н. Петрозаводск. - Петрозаводск, 1964.
8. Константинова Т.М. Новгород. – Новгород, 1962.
9. Ленинград и Ленинградская губерния. – Л., 1925.

10. Манаков А. Г. Геокультурное пространство северо-запада Русской равнины: динамика, структура, иерархия. – Псков, 2002.
11. Манаков А.Г., Мартынов В.Л., Дементьев В.С. Историческая география Северо-Запада: население и пути сообщения. Псков: Псковский государственный университет. 2017. 304 С.
12. Санкт-Петербург – Петроград – Ленинград. Энциклопедический справочник. – М., 1992.
13. Северо-Запад РСФСР. Экономико-географическая характеристика. – М., 1964.
14. Финаров Д.П., Семёнов С.П. География Санкт-Петербурга и Ленинградской области. – Спб., 1997.
15. www.around.spb.ru

Географические названия

В список включены основные географические названия, употреблявшиеся в тексте учебника, в алфавитном порядке. Каждый географический объект указан под тем названием, под которым он первый раз упоминается в тексте. Если эти название менялись, то соответствующие статьи указателя содержат отсылку к исходной статье.

Александровск, город (современное название – **Полярный**) – основан в 1898 г. на восточном берегу незамерзающего Кольского залива. С основанием Мурманска значение Александровска резко снизилось, но в 60-е гг. город стал одной из главных баз атомного подводного флота, каковой остаётся и сейчас.

Апатиты, город – на Мурманской железной дороге, бывшая ст. Белая, от которой была построена тупиковая ветка к Кировску и апатито-нефелиновым месторождениям. В первой половине 60-х гг. началась постройка города, название которому было дано в ходе широкого обсуждения через средства массовой информации. Статус города с 1966 г. Районный центр Мурманской области.

Архангельск (в 1583 – 1611 гг. – Ново-Холмогоры) – основан как морской порт в устье Северной Двины. В XVII в. – основной морской порт Московского государства. Торговля велась главным образом с Англией. В XVIII в. после основания С.-Петербурга, значение Архангельска резко снижается. С конца XVIII в. торговое значение несколько возрастает, но порт становится главным образом лесоэкспортным, существуя в этом качестве до настоящего времени. В XVIII – начале XX в. – центр Архангельской губернии, в 20-е – 30-е гг. – Северного края, с 1937 г. – Архангельской области.

Балтийско-Каспийский речной путь – один из двух важнейших речных путей (см. Балтийско-Черноморский речной путь), возникших в V – VI вв. от Р.Х., проходивших по рекам Восточно-Европейской равнины. Трасса пути от Балтийского до Каспийского моря: река Нева, Ладожское озеро, река Свирь, Онежское озеро, река Вытегра, волок к реке Ковжа, река Ковжа, озеро Белое, река Шексна, река Волга, Каспийское море. Движение по Балтийско-Каспийскому, как и по Балтийско-Черноморскому пути, прекращается в XI в., что является одной из основных причин распада Киевской Руси.

Балтийско-Черноморский речной путь – один из двух важнейших речных путей (см. Балтийско-Каспийский путь), возникших в V – VI вв., и проходивших по рекам Восточно-Европейской равнины. Трасса пути: река Нева, Ладожское озеро, река Волхов, озеро Ильмень, река Ловать, волок в бассейн Западной Двины, Западная Двина, волок к бассейну Днепра, река Днепр, Чёрное море.

Белозерск – см. *Белоозеро*.

Белоозеро – город на северном берегу Белого озера, в котором княжил Синеус, один из трёх первых русских князей. Значение города определялось его нахождением в узловом пункте Балтийско-Каспийского пути, неподалёку от устья р. Ковжи. С прекращением движения по этому пути теряет почти всякое экономическое значение, в XII в. перенесён к истоку р. Вытегра, затем к западу от неё по побережью Белого озера. Наследник древнего Белоозера – современный город Белозерск, центр одноименного района Вологодской области.

Белоостров, станция – при пересечении Финляндской железной дороги и р. Сестра. До 1940 г. – пограничная станция на границе России и Финляндии, с финской стороны р. Сестра находилась станция Райяйоки (ныне не существует).

Белушья Губа, посёлок – центр освоения островов Новая Земля, основан в 1897 г. С 1954 г. – гарнизон, в котором располагается штаб Новоземельского атомного полигона.

Бокситогорск, город – возникновение связано с освоением в межвоенное время Тихвинского месторождения бокситов. К настоящему времени запасы бокситов практически выработаны, перспективы развития города неясны. Районный центр Ленинградской области.

Бологое, город – возник как станция на железной дороге С.-Петербург – Москва, введённой в эксплуатацию в 1851 г. С постройкой Виндавско-Рыбинской дороги становится узловой станцией. Город с 1926 г. До 1927 г. – в составе Новгородской губернии, с 1927 по 1935 г. – Ленинградской области, с 1935 г. – районный центр Калининской (ныне Тверской) области.

Боровичи, город – возник в начале XVIII в. как Боровицкая слобода на Мсте, в районе Боровицких порогов, которые вынуждены были преодолевать суда, проходившие по Вышневолоцкой системе. С 1770 г. – город, уездный центр Новгородской губернии. В 70-е гг. в районе города начинается добыча шамотной (огнеупорной) глины, продолжающаяся и сейчас. В 1927 – 1930 гг. – окружной, затем районный центр Ленинградской области. С 1944 г. – в составе Новгородской области, районный центр.

Валаам, острова – архипелаг на севере Ладожского озера. На самом крупном острове архипелага в XIV в. был основан Преображенский (более известный как Валаамский) монастырь, опорный пункт новгородской, затем московской власти на Ладоге. В XVII в. с переходом Корельского уезда к Швеции заброшен, возобновлен в 1715 г. С 1743 г. – в Выборгской губернии, вместе с которой в 1811 г. отошёл к Великому княжеству Финляндскому. С 1917 г. в составе независимой Финляндии. С началом советско-финской войны 1940 г. эвакуирован в глубь Финляндии, где создан существующий по сей день монастырь Новый Валаам, принадлежащий Финской православной церкви. В советское время монастырь на Валааме не восстанавливался, возрождение его произошло лишь в 90-е гг.

Валаамский монастырь – см. *Валаам*, острова.

Великая, река – протекает в пределах современной Псковской области, неподалёку от устья – город Псков, в ходе первоначального заселения территории Северо-Запада славянами бассейн её бассейн стал первым районом славянского расселения.

Великие Луки, город – годом основания города считается 1166 г.; входил в состав Новгородского государства, был его опорным пунктом на границе с Великим княжеством Литовским, именовался в это время просто Луки. С XV в. – нынешнее название. В XVIII – начале XX вв. – уездный центр Псковской губернии, в 1927 – 1928 гг. – окружной центр Ленинградской области, в 1928 – 1930 г. – Западной области. Затем – районный центр Калининской области, в 1944 – 1957 гг. – центр Великолукской области, с 1957 г. – районный центр Псковской области.

Великий Новгород (Новгород Великий) – один из трёх древнейших русских городов наряду с Изборском и Белозером, годом основания считается 859 г. от Р.Х., основан намного раньше. В 862 г. с призванием новгородцами князя Рюрика начинается история Русского государства. Крупнейший город в пределах нынешнего Северо-Запада в IX – XV вв., столица обширного Новгородского государства, включавшего в свой состав территории от Балтийского моря до Северного Урала. С 1478 года – в составе Московского государства, к XVII в. пришёл в состояние полного упадка, стал именоваться просто «Новгород», с 1727 по 1927 г. – центр Новгородской губернии, с 1927 по 1944 г. в составе Ленинградской области, с 1944 г. – центр Новгородской области, в 1998 г. городу возвращено историческое название Великий Новгород.

Великое княжество Литовское – государство, в состав которого входила большая часть владений распавшейся Киевской Руси (современные Белоруссия, большая часть Украины и западной России). Столица – Вильно (Вильнюс). Русские княжества, образовавшиеся на месте Киевской Руси, вступали в состав Великого княжества обычно добровольно, чтобы избежать

выплаты дани Золотой Орде. Вступило в унию с Польским королевством, образовав Речь Посполитую Обоих Народов (обычно именуется просто Речь Посполитая (Rzeczpospolita – буквально «дело народа», польский перевод латинского словосочетания «res publica»). На протяжении XV – XVII вв. боролось с Московским государством; во второй половине XVIII в. в ходе трёх разделов Польши владения бывшего Великого княжества Литовского были полностью включены в состав России.

Вильманstrand (финское название – Лаппеенранта), город – основан в 1656 г. как шведская крепость, отошёл к России в 1743 г., в XVIII – начале XX вв. уездный центр Выборгской губернии, с 1811 г. в составе Великого княжества Финляндского, с 1917 г. – независимой Финляндии. Начальный пункт Сайменского канала со стороны оз. Сайма.

Водла, река – впадает с востока в Онежское озеро. По Водле проходил путь, связывавший Великий Новгород с его двинскими землями, после постройки Кирилло-Белозерского монастыря, перекрывшего более удобный путь через Словенский волок.

Вологда, город – годом основания считается 1147 г. Основан новгородцами как опорный пункт на пути, соединявшем Великий Новгород с Двинской землёй. В конце XIV в. завоёвана Московским государством. Значение Вологды резко возрастает в конце XVI в., когда она становится исходным пунктом двух путей – пути к Архангельску и далее через полярные моря в Европу, и пути в Сибирь. Значение Вологды сохранялось до фактического запрета на морскую торговлю через Архангельск, затем оно снижается и более не восстанавливается. В XVIII – начале XX вв. основная функция города – административная, центр Вологодской губернии. В 20-е – первой половине 30-х гг. в составе Северного края, с 1937 г. – центр Вологодской области.

Волхов, город – см. *Званка*.

Волхов, река – соединяет оз. Ильмень с Ладожским озером; при истоке Волхова находится Великий Новгород. Предположительно на Волхове

встретились потоки славянской колонизации, шедшей с юга, и варяжской, направлявшейся с севера.

Волховстрой – см. *Званка*.

Всеволожская, станция (современный город **Всеволожск**) – на Ириновской железной дороге, сформировалась как центр «дачного» района. Сейчас – районный центр Ленинградской области.

Вуокса (финское название – Vuoksi) – озёрно-речная система, соединяющая озеро Сайма с Ладожским озером. До XVIII в. имела ответвление к Выборгскому заливу. До XV – XVII вв. использовалась как водный путь, затем стала «организующей осью» лесопромышленного района на Карельском перешейке. До 1940 г. финнами был выстроен каскад Вуоксинских ГЭС, из которых самая верхняя, в Иматре на территории Финляндии, действует до настоящего времени. В довоенное время в верхнем течении прослеживались тенденции к формированию территориально-производственного комплекса (ТПК), но после изменения государственной границы экономическое единство бассейна Вуоксы было разрушено.

Выборг – основан в 1293 г. как опорный пункт шведской власти на северном берегу Финского залива, при балтийском устье Вуоксы, до XVIII в. соединявшей Финский залив с Ладожским озером. До начала XVIII в. был одним из главных городов Шведского королевства, в 1710 г. завоёван русскими войсками, в 1721 г. включён в состав России. С 1743 г. – центр Выборгской (в 1807 – 1811 гг. – Финляндской) губернии. В 1811 г. губерния передана в состав Великого княжества Финляндского. С провозглашением в 1918 г. независимости Финляндии стал вторым по величине городом этого государства. По мирному договору 1940 г. отошёл к СССР. Первоначально включён в состав Карело-Финской ССР, с 1944 г. – РСФСР. Сейчас – город, районный центр Ленинградской области.

Выг, озерно-речная система – расположена между Онежским озером и Белым морем. В XI – XIX в. через эту системы проходили пути, соединявшие

бассейны Невы и Волги с морями Северного Ледовитого океана. В XX в. включена в состав Беломорско-Балтийского водного пути.

Вытегра, город – расположен неподалёку от впадения р. Вытегра в Онежское озеро. В пределах города находился первый шлюз Мариинской системы, сейчас – первый шлюз Волго-Балтийского водного пути. С 1773 до 1922 г. – уездный центр Олонецкой губернии, с 1922 по 1937 г. – в Петроградской (Ленинградской) губернии, затем Ленинградской области, с 1937 г. - районный центр Вологодской области.

Вычегда, река – приток Северной Двины. По Вычегде в конце XVI – начале XVII в. проходил один из путей, соединявших Москву с Сибирью.

Вышневолоцкая система – искусственный водный путь, соединивший верховья р. Мста (принадлежит к бассейну Балтийского моря, впадает в оз. Ильмень) и р. Тверца (приток Волги). Водораздельная часть системы в г. Вышний Волочек Тверской области. Основа этой системы была создана в 1703 – 1708 гг., совершенствовалась на протяжении всего XVIII и первой половине XIX в. Создание Вышневолоцкой системы имело исключительно большое значение для развития Санкт-Петербурга – через неё город получил более или менее устойчивую связь с центральными районами страны.

Вышний Волочёк, город – возник на водораздельном участке Вышневолоцкой системы, город с 1770 г., уездный центр Тверской губернии. Во время активного использования Вышневолоцкой системы (до 70-х гг. XIX в.) имел большое значение. Со снижением сообщения по системе приходит в состояние упадка, ныне значительная часть зданий XVIII – XIX вв. представляет собой руины. Районный центр Тверской области.

Гатчина, город – известна с XV в., как село Хотчино. В XVIII в. становится одной из царских резиденций. В царствование Павла I становится уездным центром. Сейчас – один из «городов-музеев», районный центр Ленинградской области.

Двинская земля – бассейн р. Северная Двина, восточная часть Новгородского государства. Из Двинской земле в Великий Новгород, а затем и в Москву поступала пушнина, вывозившаяся далее за границу.

Заонежье – полуостров, вдающийся с севера в Онежское озеро. Перекрёсток речных путей Северо-Запада с XI до XIX вв. От Заонежья расходились пути на север, к Белому морю, на восток, в бассейн Северной Двины, на юг, к рекам бассейна Волги, и на запад, к Великому Новгороду, а затем к С.-Петербургу. Были характерны населённые пункты, расположенные у побережий. Плотность населения была очень высокой. Знаменитые Кижы – одно из заонежских поселений. В XX в., когда значение внутренних водных путей резко падает, стремительно деградирует.

Званка, станция (современный город Волхов, в 1933 – 1940 г. - Волховстрой) – построена при пересечении Северной железной дороги и р. Волхов в 1906 г. В 1916 г. стала начальным пунктом Мурманской железной дороги и одним из главных железнодорожных узлов Северо-Запада. В 1918 – 1926 гг. велось строительство Волховской ГЭС, в ходе которого станция получила название Волховстрой (сама станция называется так и сейчас). Здесь же был построен Волховский алюминиевый завод. В 1933 г. преобразована в город Волховстрой, который стал организующим центром территории, примыкающей к нижнему и частично среднему течению р. Волхов. С развитием Волхова резко снижается значение Новой Ладogi. Ныне – районный центр Ленинградской области.

Ивангород – московская крепость, построенная в 1497 г. на берегу реки Нарова напротив крепости Нарва. Военное значение в качестве русской крепости имела в XVI в., шведской – в XVII в. С XVIII в. военное значение утратила. На протяжении XVII – первой половины XX в. входила в состав г. Нарва. В 1944 г. крепость с окружавшими её жилыми кварталами Нарвы передана из состава Эстонии в состав РСФСР, образовав отдельный город с тем же названием - Ивангород.

Изборск – один из первых русских городов, в котором, согласно летописям, княжил Трувор, один из трёх первых (наряду с Рюриком и Синеусом) русских князей. Располагается на южном окончании Изборско-Мальской долины, по которой, вероятно, в раннем средневековье было возможно судоходство от Псковского озера. Утратил своё значение, по всей видимости, после основания Пскова. Во времена Псковского государства – одна из главных его крепостей, в XVI в. с постройкой Печорского монастыря – крепости значение Изборска резко снижается, городские функции утрачиваются. В настоящее время – село Старый Изборск Печорского района Псковской области.

Ильмень, озеро – вокруг озера на Приильменской низменности сформировался один из первых районов славянского расселения. В V – VI – XI вв. через озеро проходил Балтийско-Черноморский водный путь («путь из варяг в греки»). С прекращением движения по этому пути используется главным образом для местного сообщения между Великим Новгородом и Старой Руссой. В XVIII в. через озеро проходил путь судов, перемещавшихся по Вышневолоцкой системе, между устьем р. Мста и истоком р. Волхов. В XVII и XIX вв. были построены обходные каналы, Сиверсов и Вишерский.

Ингерманландия – историческое шведское название части территории, отвоёванной в начале XVII в. у Московского государства, между рр. Нева и Нарова. Название происходит от ижорского названия этой территории – «Ingrikmaa», «Земля ижорцев», к которому шведы ещё раз добавили слово «земля», но по-шведски – «land». В 1708 – 1711 гг. существовала Ингерманландская губерния, переименованная в С.-Петербургскую.

Калининград – см. *Кёнигсберг*.

Кандалакша – основана как новгородский опорный пункт при устье р. Нива, южной оконечности водного пути через Кольский полуостров. Сейчас – город Мурманской области.

Каргополь, город – опорный пункт новгородцев в бассейне р. Онега. С присоединением владений Великого Новгорода к Московскому государству военное и транспортное значение резко снизилось, однако сохранялось значение Каргополя как центра сельскохозяйственного района местного значения («Каргопольская сушь»). В XVIII – начале XX вв. – уездный центр Олонецкой губернии, затем в составе Северного края и Архангельской области (с 1937 г.).

Кексгольм (старое русское название - Корела, финское - Кякисалми, современное название – Приозерск) – шведская, затем новгородская крепость, прикрывавшая ладожское устье Вуоксы. В начале XVII в. город и уезд переданы в состав Шведского королевства в обмен на военную поддержку в войне против Речи Посполитой. С XVIII в. – уездный центр Выборгской губернии. С 1811 по 1940 г. – в составе Финляндии, перешёл к СССР по мирному договору 1940 г. Сейчас – город, районный центр Ленинградской области.

Кемь – основана как опорный пункт новгородцев при устье р. Кемь, восточной оконечности широтного водного пути, соединявшего Ботнический залив и Белое море. В XVIII – XIX вв. – уездный центр Архангельской губернии, сейчас – город, районный центр Республики Карелия.

Кёнигсберг (современное название – Калининград) – основан в 1225 г. на р. Преголе немецкими рыцарями. В середине XV в. становится столицей Тевтонского ордена, в ходе реформации преобразовавшегося в герцогство, а затем королевство Пруссия. В 1757 – 1762 гг. принадлежал России, был центром Кёнигсбергской губернии. В 1762 г. возвращён Пруссии; с 1870 г. – в составе Германской Империи. В 1945 г. в соответствии с решениями Потсдамской конференции держав-победительниц передан Советскому Союзу, включён в состав РСФСР, с 1946 г. – современное название. Областной центр Российской Федерации.

Кингисепп – см. Ям.

Кирилло-Белозерский монастырь – основан в 1380 г. как опорный пункт Москвы в узловом пункте новгородских коммуникаций, на Словенском волоке, соединявшем бассейны Волги и Северной Двины. Послужил основой для возникновения г. Кириллов, бывшего в XVIII – XIX вв. уездным центром Новгородской губернии, в 1918 – 1926 г. – Череповецкой губернии, с 1926 по 1937 г. – в Ленинградской области, с 1937 г. по настоящее время – районный центр Вологодской области.

Кириллов, город – см. *Кирилло-Белозерский монастырь*.

Кировск, город (в Ленинградской области) – возник в связи со строительством ГРЭС в Невской Дубровке, до 1953 г. назывался пос. Невдубстрой (железнодорожная станция так именуется и сейчас). С развитием Кировска резко снижается значения расположенного поблизости от него Шлиссельбурга. Районный центр Ленинградской области.

Кировск, город (в Мурманской области) – возник в 1929 г. в связи с освоением месторождений апатито-нефелиновых руд в Хибинах. С 1931 г. – город Хибиногорск, переименован в Кировск в 1934 г. Место для размещения города было выбрано неудачно, вследствие чего в 60-е гг. функции организующего центра Хибинской агломерации перешли к новому, специально для этого выстроенному городу Апатиты. Районный центр Мурманской области.

Кола – опорный пункт новгородцев при устье р. Кола, северной оконечности пути через Кольский полуостров, проходившего по р. Нива, оз. Имандра и р. Кола. В XVIII – XIX вв. – уездный центр Архангельской губернии, ныне – город Мурманской области, практически сросшийся с Мурманском.

Корела – см. *Кексгольм*.

Котлас, город – возник как конечная станция и пристань железной дороги от Перми при слиянии Северной Двины и Вычегды, построенной в 1898 г. По этой дороге должны были вывозиться хлебные грузы из Сибири, которые в Котласе перегружались на баржи, сплавлявшиеся по Северной

Двине к Архангельску. Оттуда хлебные грузы должны были вывозиться за границу. Путь этот просуществовал недолго, до отмены в 1906 г. «челябинского тарифного перелома». В 1941 г. стал железнодорожным узлом, через Котлас прошла железная дорога от Коноши на Воркуту. Права города с 1917 г., основная функция железнодорожно-водного транспортного узла сохраняется в целом неизменной. Районный центр Архангельской области.

Кронштадт, город – основан в 1704 г. на острове Котлин. До 1947 г. – главная база Балтийского флота. В 1947 г., с переводом основных сил и штаба флота в Балтийск (Калининградская область) значение Кронштадта резко снижается. В XVIII – первой половине XX в. выполнял функции военно-морской крепости, к которой принадлежали также форты на островах и побережье Финского залива. Крепость упразднена в середине 50-х гг. XX в., форты в настоящее время заброшены и не используются никак. Входит в состав С.-Петербурга.

Кюми (Кюмийоки), река – впадает в Финский залив с севера к востоку от г. Котка (Финляндия). По этой реке в 1743 – 1809 гг. проходила граница России и Швеции.

Лава, река – впадает с юга в Ладожское озеро. По Лаве в XVII в. частично проходила граница между Московским царством и Шведским королевством.

Ладога – город (по всей видимости) неподалёку от впадения р. Волхов в Ладожское озеро. Считается, что он был основан варягами и послужил основой для распространения их власти в славянские земли. Пришёл в упадок в XI – XII вв., в начале XVIII в. с постройкой Ладожского (ныне – Старо-Ладожского) канала город упразднён, жители переселены в г. Новая Ладога. Ныне – село Старая Ладога Волховского района Ленинградской области.

Ладожское озеро – узел водных коммуникаций Северо-Запада с V – VI вв. от Р.Х. до настоящего времени. До XI в. через озеро проходили

Балтийско-Черноморский и Балтийско-Каспийский водные пути, с XI до конца XV в. – транспортные коммуникации Великого Новгорода, в XVI – XVII вв. – Московского государства, а в XVII в. и Швеции. С начала XVIII в. через озеро проходили пути, соединявшие С.-Петербург с остальной страной. В XVIII – XIX вв. вдоль южного побережья озера создаются обходные каналы между устьем Свири, устьем Волхова и истоком Невы. В 1811 г. с передачей Выборгской губернии в состав Великого княжества Финляндского северное и частично восточное побережье озера отходит к Финляндии. С 1940 г. – вновь полностью в пределах нашей страны.

Ландскрона – первая шведская крепость в устье Невы, существовавшая в 1300 – 1301 гг.

Лаппеенранта – см. *Вильманstrand*.

Ленинград – см. *Санкт-Петербург*.

Ливония – историческое название владений Ливонского ордена, см. Орденские земли. Включала в свой состав Лифляндию и Эстляндию.

Лифляндия – территория, включающая в свой состав север современной Латвии и юг нынешней Эстонии, главный город - Рига. В начале XIII в. была завоевана немецкими рыцарями. В XVI – XVII вв. большая часть Лифляндии принадлежала Швеции. В начале XVIII в. включена в состав Российской Империи, выделена в качестве губернии (сначала Рижской, затем Лифляндской). В 1918 г. разделена между Эстонией и Латвией.

Ловать, река – впадает с юга в озеро Ильмень, в V – VI – XI вв. по Ловати проходил Балтийско-Черноморский водный путь («путь из варяг в греки»). В верхнем течении Ловати – г. Великие Луки.

Лодейное Поле, город – образован в 1785 г из посёлка при Олонецкой верфи (существовала в 1702 – 1830 гг.) в качестве уездного центра Олонецкой губернии. Имел значение как транспортный узел. Сейчас в сущности единственная функция города – административная, районный центр Ленинградской области.

Луга, город – основан в 1777 г. в качестве уездного центра Псковской губернии. В 1781 г. Лужский уезд передан в состав С.-Петербургской губернии. С 1927 по 1930 г. – окружной центр Ленинградской области, сейчас – районный центр.

Луга, река – впадает в Финский залив; вероятно, по ней проходил один из путей, соединявших Великий Новгород в эпоху его расцвета с Балтийским морем. После присоединения Новгородского государства к Москве по реке была проведена граница между Водской и Шелонской пятнами, а в XVII в. нижнее и частично среднее течение реки было границей между Московским царством и Шведским королевством.

Мариинская система – искусственная водная система, прошедшая по трассе старинного водного пути по рр. Вытегра (впадает в Онежское озеро) и Ковжа (впадает в Белое озеро, принадлежит к бассейну Волги). Введена в эксплуатацию в 1810 году. По Мариинской системе к С.-Петербургу перемещались хлебные грузы из Поволжья, и хлеб стал одним из главных предметов вывоза через С.-Петербургский порт. Значение Мариинской системы оставалось исключительно высоким вплоть до 20-х гг. XX в.

Мурманск, город – образован в ноябре 1916 г. как конечная станция Мурманской железной дороги, соединившей Петроград с незамерзающим Кольским заливом, и назван Романов-на-Мурмане. С апреля 1917 г. – современное название. В 1920 – 1927 гг. – центр Мурманской губернии, с 1927 по 1938 г. – в составе Ленинградской области, с 1938 г. – центр Мурманской области. Самый крупный в мире город за Полярным кругом. Главный порт на российском побережье Северного Ледовитого океана.

Нарва, город – основан датчанами в 1187 г. как крепость в нижнем течении р. Нарова. Сохраняла военное значение до начала XVIII в., с этого времени – город С.-Петербургской губернии. В 1917 г. передана в состав Эстляндской губернии, сейчас – один из главных городов Эстонии.

Нарва, река – см. *Нарова*.

Нарова (Нарва), река – соединяет Псковско-Чудское озеро с Финским заливом. В 1187 г. на р. Нарова построена датская, затем – немецкая, а впоследствии – шведская крепость Нарва. С XIII в. является фактической границей «русского» и «западно-европейского» миров, хотя на протяжении XVIII – большей части XX в. река на всём протяжении своего течения находилась в пределах нашей страны. Сейчас по Нарове проходит граница Российской Федерации и Эстонской Республики.

Нева, река – соединяет Ладожское озеро с Финским заливом Балтийского моря. На протяжении всей истории Северо-Запада с V – VI до XX вв. – ключевой участок системы транспортных коммуникаций региона. Устье Невы на протяжении всего этого времени – ключевая точка геопространства Северо-Запада.

Нейшлот (финское название – Савонлинна) – см. *Олавлинна*.

Ниен – шведский город, основанный в начале XVII в. при впадении Охты в Неву, на правом берегу Охты. Права города с 1632 г., к концу XVII в. приобрёл значение одного из главных торговых портов на Балтийском море, перешедшее к основанному примерно на том же месте С.-Петербургу.

Ниеншанц (шведское название – Nyenskans) – крепость, защищавшая город Ниен. Находилась при впадении р. Охта в Неву, на левом берегу Охты. В 1703 г. взята русскими войсками, переименована в Шлотбург, затем уничтожена.

Новая Ладога, город – основан в 1704 г. неподалёку от устья р. Волхов. С 1727 по 1781 г. – в Новгородской губернии, с 1781 по 1927 г. – уездный центр С.-Петербургской (Петроградской, Ленинградской) губерний. В Новой Ладоге начинаются Старо- и Ново-Ладожский каналы, в XVIII – начале XX в. значение города как транспортного центра было очень высоким. Со строительством Северной (1906 г.), а затем Мурманской (1916 г.) железных дорог экономические, а затем и административные функции Новой Ладоги переходят к ст. Званка (современному г. Волхов). Ныне Новая

Ладога не имеет практически никаких экономических или административных функций, входит в состав Волховского района Ленинградской области.

Новоржев, город – основан в 1777 г. как уездный центр Псковской губернии, сейчас – районный центр Псковской области.

Ново-Холмогоры – см. *Архангельск*.

Нотебург – см. *Орешек*.

Олавлинна – шведская крепость на оз. Сайма, построена в XV в. к востоку от тогдашней новгородско-шведской границы, в пределах Новгородского государства. Послужила основой для формирования современного финского города Савонлинна (шведское название – Нейшлот).

Онега, река – впадает с юга в Белое море. По Онеге в XIV – XV вв. проходил один из путей, связывавших Великий Новгород с Двинской землёй.

Онежское озеро – узел водных коммуникаций Северо-Запада с V – VI вв. от Р.Х. до настоящего времени, так же, как и Ладожское озеро. До XI в. через озеро проходил Балтийско-Каспийский водный путь, затем до конца XV в. коммуникации Новгородского государства, соединявшие Великий Новгород с Двинской землёй. В это время большое значение приобретает Заонежье, полуостров, вдающийся в озеро с севера. В XVII в. транспортное значение озера снижается, но в начале XIX в. с постройкой Мариинской системы вновь возрастает. В XIX в. строятся обходные каналы между устьем р. Вытегра и истоком р. Свирь.

Орденские земли – земли, принадлежавшие немецким рыцарским орденам в Прибалтике, см. *Ливония*.

Орешек (Нотебург, Шлиссельбург) – основан как новгородская крепость на острове при истоке Невы, где в 1323 г. был подписан первый мирный договор между Новгородским государством и Швецией, установивший их границу. В XVII в. переходит под власть Швеции, получает название Нотебург. В начале XVIII в. вновь становится русской крепостью с названием Шлиссельбург. На протяжении XVIII – XIX вв. крепость использовалась главным образом как тюрьма. С постройкой Ладожского

канала (1731 г.), выходящего к Неве у крепости, на южном берегу Невы напротив крепости начинает развиваться город Шлиссельбург. Со снижением значения водного транспорта и развитием других городов этого района в XX в. город приходит в упадок. Сейчас – город районного подчинения в составе Кировского района Ленинградской области.

Петроград – см. *Санкт-Петербург*.

Петрозаводск, город – формально история Петрозаводска начинается с учреждения в 1703 г. Петровского завода при впадении р. Лососинки в Онежское озеро. Но этот завод был упразднён в 1727 г., а заводская слобода при нём ликвидирована. В 1774 г. на том же месте был основан новый, Александровский завод, слобода при котором была в 1777 г. преобразована в город Петрозаводск. С 1802 г. по 1920 г. – центр Олонецкой губернии, с 1920 г. – центр Карельской трудовой коммуны, с 1922 по 1940 г. – Карельской АССР, с 1940 по 1956 г. – Карело-Финской ССР, с 1956 г. – вновь Карельской АССР, ныне – столица Республики Карелия.

Печорский монастырь – основан в качестве крепости на западной границе Псковского государства в конце XV в. Сохранял военное значение до начала XVIII в., вокруг монастыря вырос г. Печоры, ставший при проведении губернской реформы Екатерины II уездным центром Псковской губернии. В 1920 – 1944 гг. – в составе Эстонии, благодаря чему монастырь сохранился и оставался действующим даже в самые «атеистические» времена. Один из самых популярных туристских объектов на Северо-Западе.

Печоры, город – см. *Печорский монастырь*.

Подпорожье, город – возникновение города связано со строительством Верхне-Свирской ГЭС. Статус города с 1956 г., под единым названием объединены несколько фактически отдельных населённых пунктов. Районный центр Ленинградской области.

Порхов, город – основан как новгородская крепость на р. Шелонь там, где она меняет направление течения с меридионального на широтного. Сохранял военное значение до XVIII в., затем вошёл в состояние глубокого

упадка. В XVIII – XIX вв. – уездный центр Псковской губернии. В начале XX в. после строительства расположенной неподалеку узловой станции Дно теряет всякое экономическое значение. Сейчас – город, районный центр Псковской области.

Приильменная низменность – окружает озеро Ильмень, на севере низменности при истоке р. Волхов – Великий Новгород, в ходе первоначального заселения территории второй район славянского расселения.

Псков – один из самых старых городов России, официально годом основания города считается 903 г., реально возник намного раньше при впадении р. Пскова в р. Великая. Старинная форма названия реки Пскова – Плескава, города – Плесков (до сих пор в таком виде сохраняется в латышском языке). До 1348 г. один из «пригородов» Великого Новгорода, с 1348 по 1510 г. столица Псковского государства. В 1510 г. включён в состав владений Москвы, после чего значение города резко возрастает – к нему переходит часть торговых функций Великого Новгорода. В XVII в. приходит в запустение, с 1727 г. в составе Новгородской губернии, с 1777 г. по 1927 г. центр Псковской губернии. С 1927 по 1944 г. в составе Ленинградской области, с 1944 г. центр Псковской области.

Пудож, город – основан как опорный пункт новгородцев в нижнем течении р. Водла. С присоединением новгородских владений к Московскому государству значение Пудожа резко снижается, в XVIII – начале XX вв. – уездный центр Олонецкой губернии, сейчас – районный центр Республики Карелия.

Ревель (современное название – Таллин) – основан датчанами как опорный пункт на побережье нынешней Эстонии. В XIII – XVII вв. неоднократно переходил из рук в руки, в начале XVIII в. включён в состав России. В XVIII – XIX вв. – губернский центр (Ревельской, затем Эстляндской губернии). С провозглашением независимости Эстонии в 1918

г. становится её столицей. В 1940 – 1991 гг. – столица Эстонской ССР. С 1991 г. – вновь столица независимой Эстонии.

Речь Посполитая – см. *Великое княжество Литовское*.

Рига – основана как опорный пункт немецкой власти в Прибалтике в 1201 г. при устье Западной Двины. Опираясь на Ригу, немецкие рыцарские ордена утверждали свою власть в пределах нынешних Латвии и Эстонии. В XIII – XX вв. – один из главных портов Балтийского моря, со второй половины XIX в. – один из главных промышленных центров Российской Империи. В XVIII – XIX вв. – центр Лифляндской губернии. С провозглашением независимости Латвии в 1918 г. становится её столицей, за годы межвоенной независимости приходит в состояние упадка. В 1940 – 1991 г. – столица Латвийской ССР, с 1991 г. – вновь столица независимой Латвии.

Сайменский канал – канал, соединяющий оз. Сайма с Выборгским заливом. Первый Сайменский канал («Императорский») был построен в 1845 – 1856 гг., ныне существующий канал в 1962 г. Часть трассы канала на территории России, часть – Финляндии (граница проходит через озеро Нууиямаа), но на всём своём протяжении канал принадлежит Финляндии и управляется ею.

Санкт-Петербург (в 1914 – 1924 гг. – Петроград, в 1924 – 1991 гг. – Ленинград) – основан в 1703 г. при устье Невы. С 1711 – 1712 гг. – фактическая столица России. После смерти Петра I в январе 1725 г. постепенно теряет столичные функции, столица возвращается в Москву. Решающее значение для утверждения С.-Петербурга в качестве столицы имело воцарение Анны Иоанновны, вернувшей в город государственные учреждения. Развивался как торговый и промышленный центр. В начале XX в. – самый крупный город России с населением в 2 млн. чел. В 1918 г. столица возвращается в Москву, из города начинается массовый отток населения. В 1919 г. численность населения примерно в 3 раза меньше, чем в 1915 г. Как в межвоенное, так и в послевоенное время развивался главным образом как промышленный город, прочие функции постепенно были

утрачены. С 1991 г. начинается постепенное восстановление торговых и организационных функций города.

Свирь, река – соединяет Онежское и Ладожское озера. Один из наиболее значимых участков системы водных путей Северо-Запада.

Себеж, город – основан в 1414 году как псковское укрепление на границе с Литвой, по другим сведениям в 1535 году как московская крепость. Неоднократно переходил от Московского государства к Речи Посполитой и обратно. С 1772 года – уездный город Псковской, затем Полоцкой, Белорусской, Витебской губернии. В 1924 году передан в состав Псковской губернии. Затем в составе Ленинградской, Западной, Калининской, Великолукской областей; с 1957 года – в Псковской области.

Сестра, река – впадает с севера в Финский залив у современного г. Сестрорецк. С 1323 по 1940 г. по Сестре проходила граница между Новгородским государством, затем Московским государством и Швецией, в XIX – начале XX в. между Российской Империей и Великим княжеством Финляндским, с 1917 по 1940 г. – граница между Советской Россией и Финляндской Республикой.

Сестрорецк, город – возник в 1721 г. как посёлок при Сестрорецком оружейном заводе, первоначально назывался Систербек. В 1743 г. включён в состав Выборгской губернии, в 1811 г. вместе с ней передан в Великое княжество Финляндское, в 1862 г. включён непосредственно в состав Российской Империи. После постройки Приморской железной дороги развивался главным образом в качестве курорта, каковым является и сейчас. Входит в состав С.-Петербурга.

Сланцы, город – возникновение города связано с освоением Гдовского месторождения горючих сланцев, находится на р. Плюсса. Ввиду не востребоваемости горючих сланцев в современных условиях экономическое положение города сложное. Районный центр Ленинградской области.

Соловецкий монастырь – основан в 1410 г. новгородцами как опорный пункт в узле беломорских коммуникаций Новгородского государства, на Соловецких островах. После падения Великого Новгорода монастырь переходит к Московскому княжеству, и становится фактическим центром всего Беломорья. С XVI в. становится крепостью. В XVII в. – один из главных защитников «старой веры», за что монастырь был уничтожен, а монахи казнены. В XVIII – начале XX вв. – один из главных монастырей России. После Гражданской войны монастырь уничтожен, монахи частью казнены, частью высланы. Здания монастыря использовались Соловецким лагерем особого назначения (СЛОН), одним из первых советских концлагерей. Число погибших в этом лагере до сих пор точно не установлено. Лагерь упразднён в 1939 г., во время войны в монастыре размещалась Школа юнг, после войны начинается музеефикация монастыря. Ныне монастырь восстанавливается, музей при этом продолжает своё существование. Один из самых популярных туристских объектов на Северо-Западе России.

Сольвычегодск, город – дата основания точно неизвестна, предположительно существует с XIV в. В XVI – XVII вв. Сольвычегодск (Соль Вычегодская), расположенный неподалёку от впадения Вычегды в Северную Двину и имеющий выходы минеральных вод, из которых выпаривалась поваренная соль, был одним из главных транспортных и ремесленных центров Северной России, а также одной из главных резиденций купцов Строгановых. Соборы, построенные в Сольвычегодске в Строгановские времена, относятся к числу самых крупных и красивых соборов в этой части России. С XVIII в. приходит в запустение, становится заурядным уездным городом Архангельской губернии. Сейчас – город районного подчинения в составе Котласского района Архангельской области.

Старая Русса, город – основана в XI в., до XVIII в. имела значение главным образом как ремесленный центр (добыча поваренной соли). С освоением соляных месторождений южной России приходит в состояние

упадка, в 1776 г. становится уездным городом, в начале XIX в. минеральные источники и грязи Старой Руссы начинают использоваться в лечебных целях. Современное экономическое значение города крайне невелико, районный центр Новгородской области.

Сухона, река – верхняя часть единой реки, которая на протяжении своего течения меняет название. От истока до впадения р. Юг река именуется Сухона, от впадения р. Юг до впадения р. Вычегда – Малая Северная Двина, от впадения р. Вычегда до устья – Северная Двина. В XI – XV вв. по реке проходил главный торговый путь Великого Новгорода, который вёл в Двинскую землю. В XVI – XVII вв. по реке и её притокам проходили пути от Москвы к Архангельску и в Сибирь. В XVIII в. с основанием С.-Петербурга и смещением торговых путей на запад региона значение Сухоны снижается. В 1828 г. была соединена с бассейном Волги (р. Шексна) системой герцога Александра Вюртембергского (Северо-Двинской системой), прошедшей по трассе древнего Словенского волока.

Сысола, река – приток Вычегды, через которую проходил путь между Москвой и Сибирью в конце XVI – начале XVII вв.

Таллин – см. *Ревель*.

Тихвин, город – известен с конца XIV в., как Тихвинский погост, затем – посад. Вырос вокруг монастыря, основанного на месте явления иконы Божьей Матери. С 1773 г. – уездный центр Новгородской губернии, после постройки Тихвинской системы (1811 г.) экономическое значение Тихвина резко возрастает, но со спадом транзитного движения по системе (80-е – 90-е гг. XIX в.) столь же резко снижается. В 1906 г. через город прошла Северная железная дорога, в межвоенное время построена дорога Тихвин – Будогощь. Во время Великой Отечественной войны – основная база снабжения осаждённого Ленинграда. Сейчас – районный центр Ленинградской области.

Тихвинская система – искусственная водная система, соединившая С.-Петербург с бассейном Волги по кратчайшему водному расстоянию, проходила по рр. Сясь, Тихвинка, Чагода, Чагодоща и Молога. По

Тихвинской системе грузы двигались главным образом от С.-Петербурга. Сохраняла значение до 80-х гг. XIX в.

Торнио (финское название - Торнийоки, шведской - Торниэльвен), река – с 1809 по 1917 г. по этой реке проходила граница между Российской Империей и Швецией, современная граница Финляндии и Швеции.

Тотьма – основана как новгородский опорный пункт на р. Сухона, противостоявший Устюгу. С присоединением новгородских владений к Москве теряет практически всякое значение. Сейчас – город, районный центр Вологодской области.

Улеаборг (финское название – Оулу) – основан как шведский опорный пункт при западной оконечности водного пути между Белым морем и Ботническим заливом. Ныне – самый крупный город Северной Финляндии.

Усть-Сысольск (современное название – Сыктывкар) – основан при впадении р. Сысола в р. Вычегда в 1586 г. как опорный пункт на пути между Москвой и Сибирью. После прекращения движения по этому пути начинается упадок Усть-Сысольска, но в начале XIX в. он приобретает административное значение, став уездным центром Архангельской губернии. С провозглашением в 1921 г. Автономной области Коми-Зырян становится её центром, поскольку других городов на территории автономной области не было. Вместе со всей автономной областью включается в состав Северного края, в 1930 г. получает современное название, в 1936 г. становится столицей Коми АССР, современной Республики Коми.

Устюг (с XVI в. – Устюг Великий, Великий Устюг) – основан ростовскими князьями при впадении р. Юг в р. Сухона с целью контроля над двинскими коммуникациями Новгородского государства. После присоединения Великого Новгорода к Москве значение города резко снижается. В XVIII – XIX вв. уездный город Вологодской губернии, в 1918 – 1926 гг. центр Северо-Двинской губернии. Впоследствии в составе Северного края и Вологодской области (с 1937 г.)

Фридрихсгамн (финское название – Хамина), город – основан в 1656 г. на северном берегу Финского залива, крепость. Отошёл к России в 1743 г., уездный центр Выборгской губернии. В 1809 г. в Фридрихсгамне подписан последний русско-шведский мирный договор, по которому вся Финляндия переходила под власть России, и русско-шведская граница отодвигалась к западу до р. Торнио. С 1811 г. в составе Великого княжества Финляндского, затем – Финляндской Республики.

Хлынов (с XVIII в. – Вятка, современное название – Киров) – опорный пункт новгородцев на р. Вятка, дальней окраине новгородских владений, существовал по крайней мере с конца XIV в.. Завоёван московскими войсками в 1489 г. В 1781 – 1934 гг. назывался Вятка, центр Вятской губернии. В 20-е – первой половине 30-х гг. в составе Горьковской области, в 1934 г. переименован в Киров, сейчас – центр Кировской области.

Череповец, город – существует в качестве города с 1780 г., образован в качестве уездного центра Новгородской губернии при впадении р. Ягорба в р. Шексна. С 1906 г., после постройки Северной железной дороги – железнодорожно-водный узел. С 1918 по 1927 г. – центр Череповецкой губернии. Большое значение приобрёл после постройки в 50-е гг. XX в. металлургического комбината. По численности населения и экономическим показателям ныне превосходит областной центр – Вологду.

Шелонь, река – впадает с востока в озеро Ильмень. В средние века по реке проходил один из важнейших торговых путей, связывавших Великий Новгород и Пскова с переходом в бассейн реки Пскова, а также Великий Новгород с Финским заливом через приток Шелони реку Мшага, и из неё в реку Луга.

Шлиссельбург – см. *Орешек*.

Эстляндия – историческое название северной части современной Эстонии с главным городом Таллин (до 1918 г. назывался Ревель). В конце XII – начале XIII вв. эта территория была завоёвана Данией, в период

датского владычества и получила своё название. В XVIII – XIX вв. была выделена в качестве губернии.

Югра – территория на крайнем северо-востоке Европейской России (Подкаменная Югра) и северо-западе Азиатской России (Закаменная Югра). Название получила, по всей видимости, от обитавших там венгерских (угорских) племён. Один из главных районов снабжения мехами Новгородского, а затем и Московского государств.

Юрьев – город, основанный в 1030 г. Ярославом Мудрым и названный по его христианскому имени. Контролировал широтный водный путь от Чудского озера в Рижский залив. В 1223 г. захвачен немецкими рыцарями, переименован в Дерпт. На рубеже XIX – XX вв. городу возвращается историческое название; после образования Эстонской республики (1918 г.) получает эстонское название Тарту, как именуется и сейчас.

Ям (в XVII – начале XX вв. – Ямбург, современное название - Кингисепп) – основан в XIII в. как новгородская крепость на р. Луга, у Ивановских порогов. В XVII в. отошёл к Швеции, переименован в Ямбург, в XVIII в. возвращён России, название сохранено. Был уездным центром С.-Петербургской губернии. В 1923 г. получил нынешнее название в честь расстрелянного в Эстонии коммуниста В. Кингисеппа. В 1935 – 1940 гг. – центр Кингисеппского округа. В послевоенное время в городе создаётся химическое производство. Районный центр Ленинградской области.

Ямбург – см. **Ям**.

Исторические даты

V – VI вв. от Р.Х. – предполагаемое начало освоения Балтийско-Каспийского и Балтийско-Черноморского водных путей, послуживших основой для экономического освоения Восточно-Европейской равнины.

VI – VIII вв. – предполагаемый приход на территорию современного Северо-Запада финно-угорских и славянских племён.

859 г. – летописный год основания первых городов на Северо-Западе – Великого Новгорода, Изборска и Белоозера.

862 г. – год начала княжения первого новгородского князя Рюрика. Основание Русского государства.

882 г. – завоевание Киева новгородским князем Олегом, перенос туда столицы Руси.

903 г. – основание Пскова.

X – первая XI вв. – расцвет первого Русского государства, Киевско-Новгородской Руси.

середина XI в. – начало распада Киевско-Новгородского государства, связанное с прекращением движения по Балтийско-Черноморскому («пути из варяг в греки») и Балтийско-Каспийскому пути.

1136 г. – обособление Новгородской земли от Киевского государства.

1185 г. – основание датчанами крепости Нарва, начало завоевания ими Эстляндии (современной северной Эстонии). Начало борьбы Великого Новгорода и западно-европейских государств за устья рек, впадающих в Балтийское море.

1201 г. – основание немцами в устье Западной Двины (Даугавы) крепости Рига, ставшей опорным пунктом в расширении немецких владений в Прибалтике (Лифляндия).

вторая половина XIII в. – после нескольких побед псковского князя Довмонта (Тимофея) над немецкими рыцарями остановлено продвижение немецких владений на восток.

1293 г. – основание шведами Выборга на северном побережье Финского залива.

1317 г. – датчане продают немцам Эстляндию. Окончательно формируется граница новгородских и немецких владений, основу которой составляют р. Нарова (Нарва) Псковско-Чудское озеро. В целом сохраняется до настоящего времени, как граница «русского» и «западно-европейского» миров.

1323 г. – подписание первого новгородско-шведского договора о границе (Ореховецкий мир). Установление границы новгородских и шведских владений от Финского до Ботнического залива.

1348 г. – официальное отделение Псковской земли от Новгородского государства.

середина XIV в.(примерно) – начало борьбы Московского княжества с Новгородским государством за господство над торговыми путями «вечевой республики».

1478 г. – присоединение новгородских земель к Московскому княжеству. Начало упадка Великого Новгорода при формально продолжающемся существовании Новгородского государства в западной части бывших новгородских владений.

конец XV в. – раздел Новгородского государства на пятины, составление Писцовых книг, ценного источника сведений по исторической географии.

1510 г. – присоединение к Московскому государству Псковской земли. Начало возвышения Пскова, который к середине XVII в. становится вторым

по численности населения городом Московского государства (после Москвы); Великий Новгород в это время был третьим.

1558 – 1583 гг. – Ливонская война, закончившаяся поражением Московского царства. В ходе этой войны старые экономические центры Северо-Запада, Великий Новгород и Псков, были разорены: Великий Новгород уничтожен в 1579 г. войсками Ивана Грозного, Псков претерпел значительные разрушения в ходе осады войсками польского короля Стефана Батория в 1581 – 1582 гг.

1583 (по общепринятым данным – 1584 г.) – основание нового порта и города при устье Северной Двины, Ново-Холмогор, в 1611 г. переименованного в Архангельск.

1583 г. – начало завоевания Сибири, основным путём в которую в это время был путь по рекам Северо-Двинского бассейна. С основанием Архангельска и началом завоевания Сибири резко растёт значение восточной части Северо-Запада.

1595 г. – под власть Швеции официально передаётся формально принадлежавшая Московскому государству Северная Финляндия. Московско-шведская граница приобретает в целом меридиональный характер, соединяя Финский залив и современное Баренцево море.

1617 г. – всё течение Невы, Карельский перешеек и южный берег Финского залива переходят к Швеции. Основывается шведский город Ниен при впадении р. Охта в Неву. К концу XVII в. Ниен становится одним из главных торговых городов на современной территории Северо-Запада.

1654 г. – начало церковных реформ и Раскола. Массовый отток приверженцев «старой веры» в Речь Посполитую и Сибирь.

1700 г. – начало Северной войны.

1703 г. – основание на островах отвоёванной у Швеции дельты Невы Санкт-Петербурга, с 1712 г. выполнявшего функции столицы государства.

1703 – 1708 гг. – сооружение Вышневолоцкой водной системы, достраивавшейся на протяжении всего XVIII в. и обеспечившей транспортную связь С.-Петербурга и остальной страны.

1708 г. – начало реформы системы административно-территориального деления (АТД) России. Территория нынешнего Северо-Запада делится между двумя губерниями, Ингерманландской (с 1711 г. – С.-Петербургской) и Архангелогородской.

1719 г. – вторая реформа АТД, губернии делятся на провинции.

1721 г. – окончание Северной войны. К России переходят Карельский перешеек с Выборгом, Эстляндия с Ревелем и Лифляндия с Ригой. Провозглашение Российской Империи.

1725 г. – смерть Петра I, начало упадка С.-Петербурга.

1727 г. – передача большей части С.-Петербургской губернии вновь образованной Новгородской губернии.

1729 г. – император Петр II покидает С.-Петербург. Столица возвращается в Москву.

1731 г. – императрица Анна Иоанновна возвращает столицу в С.-Петербург. Достраивается Петропавловский собор, в котором хоронят Петра I и Екатерину I, а также Старо-Ладожский канал.

1740 – 1743 гг. – русско-шведская война, в результате которой граница России и Швеции смещается на запад, пройдя между городами Фридрихсгамн (Хамина) и Котка по р. Кюми. После присоединения новых территорий Выборгская провинция С.-Петербургской губернии выделяется в отдельную губернию.

1770-е – 1780-е гг. – губернская реформа Екатерины II. На Северо-Западе создаются губернии С.-Петербургская, Псковская, Новгородская, Олонецкая, Архангельская, Вологодская, Выборгская.

1809 г. – присоединение к России Финляндии.

1810 г. – постройка Мариинской системы.

1811 г. – постройка Тихвинской системы.

1811 г. – передача Выборгской губернии в состав Великого княжества Финляндского.

1817 г. – постройка в С.-Петербурге первого русского парохода «Елизавета».

1837 г. – постройка Царскосельской железной дороги.

1851 г. – постройка С.-Петербург – Московской (с 1855 г. - Николаевской) железной дороги.

1871 г. – выделение С.-Петербурга из состава губернии в отдельное градоначальство.

1885 г. – ввод в эксплуатацию Морского порта на Гутуевском острове.

1898 г. – основание Александровска, нового города и порта на Кольском полуострове.

1914 г. – начало I мировой войны, переименование С.-Петербурга в Петроград.

1916 г. – основание г. Романов-на-Мурмане (нынешнего Мурманска).

1917 г., февраль – март – свержение монархии, переход власти к Государственной Думе и Временному правительству.

октябрь – ноябрь – свержение Временного правительства, переход власти к партии большевиков.

декабрь – признание независимости Финляндии.

март 1918 г. – выход России из I мировой войны.

1918 – 1919 гг. – Гражданская война.

1920 г. – подписание мирных договоров с Эстонией, Латвией и Финляндией.

1922 г. – образование Карельской трудовой коммуны.

1924 г. – переименование Петрограда в Ленинград.

1927 г. – образование Ленинградской области из Ленинграда и Ленинградской губернии, Псковской, Новгородской, Мурманской и Череповецкой губерний.

1929 г. – начало освоения природных ресурсов Кольского полуострова, основание Хибиногорска (современный город Кировск Мурманской области).

1938 г. – выделение из состава Ленинградской области Мурманской области.

1939 – 1940 гг. – советско-финская («Зимняя») война, завоевание Карельского перешейка с Выборгом. Образование Карело-Финской ССР.

1941 – 1945 гг. – Великая Отечественная война; 1941 – 1944 гг. - боевые действия на Северо-Западе.

1944 г. – образование Псковской, Великолукской и Новгородской областей.

1945 г. – присоединения к СССР Кёнигсбергской области и района г. Печенга.

1956 г. – ликвидация Карело-Финской ССР, преобразование Карелии в АССР.

1957 г. – ликвидация Великолукской области.

1965 г. – основание города Кириши в Ленинградской области.

1966 г. – основание города Апатиты в Мурманской области.

1973 г. – основание города Сосновый Бор в Ленинградской области.

1975 г. – основание города Костомукша в Карелии.

1991 г. – переименование Ленинграда в Санкт-Петербург; область остаётся Ленинградской.

2000 г. – образование Северо-Западного федерального округа, объединяющего северо-западные субъекты Федерации (С.-Петербург, Ленинградскую, Псковскую, Новгородскую, Мурманскую, Вологодскую, Архангельскую область с Ненецким автономным округом, Калининградскую область, Республики Карелия и Коми)