



ГОРОДА РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ И ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ
В ИСТОРИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ
CITIES OF THE RUSSIAN REGIONS AND CROSS-BORDER TERRITORIES
IN THE HISTORICAL SPACE

<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-3-342-353>
EDN: XJNNYS

Научная статья / Research article

История петербургских мостовых

Владимир Васильевич Морозан

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия

v_moga@mail.ru

Аннотация: Исследуется история городской повседневности Санкт-Петербурга с помощью анализа документов, фиксирующих замену покрытий мостовых различными материалами за более чем трехсотлетний период. Исследование проведено главным образом на основе архивных материалов из фондов Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга и Российского государственного исторического архива. Очевидно, что настоящая работа является первым опытом комплексного исследования истории мостовых столицы Российской империи как отдельной самостоятельной темы, которая еще не получила должного отражения ни в отечественной, ни в зарубежной историографии. Установлено, что городским властям потребовалось немало времени, чтобы обустроить столичные дороги. Способы покрытия мостовых города прошли длительную эволюцию: от применения необработанного камня до использования природного асфальта. Почти столетие ушло на то, чтобы привести улицы основной части города в надлежащее состояние, покрыв их главным образом камнем. Если в XVIII в. перед центральными и городскими властями главной задачей было обеспечить покрытие предельно больше улиц, то в XIX – начале XX в. городское управление пыталось найти недорогой, но долговечный материал для этих целей.

Ключевые слова: городская инфраструктура, градостроительство, строительство Петербурга, историческая урбанистика, городское пространство, городская история

Для цитирования: Морозан В.В. История петербургских мостовых // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2023. Т. 22. № 3. С. 342–353. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-3-342-353>

History of St. Petersburg's Pavements

Vladimir Morozan

St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russia

v_moga@mail.ru

Abstract: Within the article, the author examines the history of everyday life of St. Petersburg through analyzing documents that have recorded the history of the city's pavement replacement with various materials over a period of more than three hundred years. The study was mainly carried out on the basis of archival materials from the funds of the Central State Historical Archive of St. Petersburg and the Russian State Historical Archive. It is evident that this work is the first comprehensive study of the history of the pavements of the Russian Empire capital as a theme, a topic which has not yet been



adequately reflected in either domestic or foreign historiography. It has been established that it took the city authorities a considerable time to pave the capital's roads during the imperial period. The paving of the city roads developed from the use of raw stone to natural asphalt. In the end, it took almost a century to bring the streets of the main part of the city to the proper condition; they have been previously been covered with mainly stone. Whereas in the XVIII century the main task of the central and city authorities was to pave as many streets as possible, then in the XIX – early XX centuries the city government instead concentrated on a way find an inexpensive but durable material for this purpose.

Keywords: George Henry Money, pavement of capital streets, urban planning, construction of St. Petersburg, historical urbanism, urban space, urban history

For citation: Morozan, Vladimir. "History of St. Petersburg's Pavements." *RUDN Journal of Russian History* 22, no. 3 (August 2023): 342–353 (in Russian). <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-3-342-353>

Введение

В последние десятилетия все большую популярность приобретает такое научное направление, как историческая урбанистика. В отечественной и зарубежной историографии активно обсуждаются методология и предмет изучения данного научного направления¹. В рамках исторической урбанистики осуществляется исследование города как социального феномена – особым образом сформированного пространства для жизни и человеческой деятельности. При этом город не просто является местом обитания общества, но и интенсивно воздействует на него, формируя иную модель межличностных отношений, изменяя образ жизни и менталитет².

Особый научный интерес в этой связи представляют исследования, посвященные различным аспектам городского пространства Санкт-Петербурга дореволюционной эпохи³. Его органической частью является история мостовых российской столицы и технологий их покрытия. Однако данная тема остается практически не изученной. Имеются несколько работ, лишь вскользь затрагивающих проблему покрытия мостовых Санкт-Петербурга. Исключение может составлять публикация Н.Л. Элера, посвященная конкретному случаю металлического устройства мостовой в Кронштадте⁴. Словом, историография проблематики крайне скудна. В этой связи автор сосредоточил свое внимание на выявлении нового комплекса документов, впервые вводимых в научный оборот. Это прежде всего делопроизводственные документы из фондов Российского государственного исторического архива (Ф. 18, 206, 1287) и Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга (Ф. 19, 277, 787). Первоначальной целью автора было изучение первых опы-

¹ Davies G.W. *The Rise of Urban History in Britain c. 1960–1978*. Thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy at the University of Leicester. Leicester, 2014; Историческая урбанистика: прошлое и настоящее города: сб. науч. ст. Всерос. конф. с междунар. участием (Сургут, СурГУ, 14 ноября 2014 г.). Курган, 2015; Frisch M. Comment on Michael B. Katz, From Urban as Site to Urban as Place: Reflections on (Almost) a Half Century of U. S. Urban History // *Journal of Urban History*. 2015. Vol. 41 № 4. P. 595–599; Баканов С.А. Историческая урбанистика в России заявляет о себе // *Magistra Vitae: электронный журнал по историческим наукам и археологии*. 2016. № 2. С. 198–201; Weaver T. Urban Crisis: the Genealogy of a Concept // *Urban Studies*. 2017. Vol. 54. № 9. P. 2039–2055; Тась И.Н. Urban History: между историей и социальными науками // *Социологическое обозрение*. 2022. № 3. С. 250–285; Тиникова Е.Е. Подходы к изучению отечественной модели урбанизации в современной исторической науке // *Вестник Томского государственного университета. История*. 2022. № 76. С. 120–127. <https://doi.org/10.17223/19988613/76/14> и др.

² Агеев И.А. Методологический ресурс исторической урбанистики в современных исследованиях городских пространств // *Вестник Томского государственного университета*. 2014. № 385. С. 80.

³ Юхнева Е. *Петербургские доходные дома: очерки из истории быта*. М.; СПб., 2008; Малинова-Тзиафета О. *Из города на дачу: социокультурные факторы освоения дачного пространства вокруг Петербурга (1860–1914)*. СПб., 2013; Обертрайс Ю., Малинова-Тзиафета О. *История городов и водные инфраструктуры в Российской империи и СССР* // *Новейшая история России*. 2019. Т. 9. № 1. С. 173–201. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2019.111> и др.

⁴ Элер Н.Л. Металлическая мостовая в Кронштадте // *Морской сборник*. 1861. № 8. С. 146–152.

тов городских властей по асфальтированию петербургских мостовых. Однако в ходе написания статьи стало очевидным, что без общего освещения истории устройства мостовых северной столицы России исследование окажется неполноценным. Таким образом, в настоящем разделе работы рассматривается период до появления в Санкт-Петербурге сети дорог, покрытых асфальтом. Важно отметить, что материалы для дорожной одежды петербургских улиц на протяжении более 200 лет использовались разные. При этом городские власти не прибегали к резкому изменению мостовых покрытий, относясь к новым дорожным материалам с большой осторожностью. По этой причине старые способы мощения сосуществовали одновременно с новыми технологиями.

«Каменный период» в истории мощения петербургских улиц

Основанный в 1703 г. Санкт-Петербург долгое время жил в условиях бездорожья. Неблагоприятные климатические условия и болотистая местность приносили первым жителям города многочисленные трудности, которые горожане устранить сами не могли. Да и активные боевые действия на западе страны отвлекали значительные материальные и людские ресурсы, что не позволяло властям должным образом заняться обустройством городской среды. Постепенный перелом в ходе Северной войны в пользу России позволили Петру I уделять больше внимания благоустройству города, и, в частности, его улицам. Однако крайне истощенные ресурсы не давали возможность направлять на эти нужды сколько-нибудь значительные казенные средства, отчего процесс мощения улиц шел крайне медленно. Очевидно, впервые мостить улицы камнем в Санкт-Петербурге начали в 1710 г., выбрав для этого территорию близ Петропавловской крепости, где располагался дом царя. «В прошлом 1710 г., – сообщал немецкий автор «Описания Санкт-Петербурга и Кроншлота» – по распоряжению его царского величества, начали мостить камнем улицы на Финляндской стороне, под руководством немецких мостовщиков, но чтобы везде настлать такую мостовую, потребуется немало времени, да и много камня, которого здесь не в изобилии»⁵. В этих условиях, как часто бывало в годы царствования Петра I, добыча нужного материала была переложена на плечи горожан. По распоряжению царя каждому жителю Санкт-Петербурга надлежало сдать городским властям по 100 камней. Такой опыт сбора нужного материала дал свои результаты, хотя и не такой, как ожидалось. По данным С.П. Луппова, в 1710 г. властям удалось собрать со всех жителей Городского острова 174 500 камней, а с проживавших на Адмиралтейском острове 214 800 камней. Между тем они надеялись собрать более 800 тыс. булыжников⁶. Учитывая этот опыт, власти решили его распространить и на приезжавших в Санкт-Петербург людей. В частности, для пополнения запасов камней на мощение улиц царь подписал 24 октября 1714 г. указ об обязательной доставке в Санкт-Петербург всеми речными судами и владельцами гужевого транспорта от 3 до 30 камней весом более 5 фунтов (чуть более 2 кг):

Которые суда имеют приходить к Санкт-Петербургу из разных мест через Ладожское озеро, и на тех судах, чьи б они ни были, всегда в каждый приход привозить в Санкт-Петербург дико-го камня на тялке и на шкуте на каждой по 30, а на старых судах, коим по особливим данным указам до времени через Ладожское озеро ходить велено на карбузе 30 же, на полукарбузе 20, на водовике и на сойме на каждом по 10 камней, также и сухим путем, которые возы пойдут в Санкт-Петербург с провиантом и с подрядными всякими вещами и припасы и со всякими товары и к Санкт-петербургским жителям с запасами и с прочей всякой кладью или простые подводы, как же которые люди и крестьяне и латыши будут приезжать в Санкт-Петербург из

⁵ Описание Санкт-Петербурга и Кроншлота в 1710-м и 1711-м гг. // Русская старина. 1882. Т. 36. С. 54.

⁶ Луппов С.П. История строительства Петербурга в первой четверти XVIII века. М.; Л., 1957. С. 115.

здешних уездов, и тем всем в каждой к Санкт-Петербургу приезд привозить на каждом возу по 3 камня и объявлять тот камень обер-комиссару Синявину, а величиной тот камень привозить на судах по 10 фунтов и выше, а на возах 5 фунтов и выше, как такова камня не привезет, и на тех людях доправлено будет за каждой камень денег по гривне⁷.

Спустя четыре года император повелел всем домовладельцам самостоятельно обустраивать прилегающие к их домам и дворам улицы. В частности, Указ от 18 июня 1718 г. «О наблюдении порядка и чистоты по городу Санкт-Петербургу...» предписывал

в улицах и в переулках каждому жителю против своего двора насыпать песок, и камнем мостить гладко, по указу, как показано от мастеров⁸.

В продолжение этого закона 29 апреля 1721 г. вышел Указ «О содержании в С.-Петербурге по улицам фонарей; о чищении и о мощении камнем улиц», в котором император

указал и плац, где не мощены камнем, мостить, и подъемные мосты, где надлежит, делать, и прешпективные улицы и каналы починить, и все улицы в чистоте содержать⁹.

Для установки фонарей, мощения улиц и вывоза мусора из города предполагалось брать налог с хозяев дворов в зависимости от площади их земельных участков. Впрочем, в исключительных случаях если этот сбор мог оказаться в тягость обывателям, то расходы могли переноситься на Акцизную камеру. Дороговизна каменных мостовых часто вынуждала городские власти и домовладельцев обустраивать тротуары деревянным покрытием.

Примечательно, что кардинальные перемены в деле обустройства как общей городской среды, так и мостовых приходились на времена царствования Елизаветы Петровны. Так, 7 августа 1742 г. императрица подписала указ «О немедленном намощении улиц против казенных и конфискованных дворов...», велев штрафовать нерадивых чиновников подобных ведомств в размере одной трети их жалования¹⁰. Не менее пристрастно к дорожному хозяйству города относилась и Екатерина II, издав различные законодательные и нормативные акты, регулировавшие обустройство улиц и их содержание. В 1765 г. по распоряжению Екатерины II Комиссия о Санкт-Петербургских строениях разработала общие меры по благоустройству города. Среди намеченных мероприятий были работы по улучшению дорожного покрытия столичных улиц:

На мощение улиц и чтоб из каждого дома стоки в каналы были в исправности, содержать всегда от полиции и наблюдать, чтоб всегда улицы были выметены от жителей в домах, а сметенное свозить в удобные места от полиции¹¹.

26 апреля 1767 г. вышел указ относительно устройства улиц на Васильевском острове. Правительство потребовало, чтобы при очистке канала, связывавшего Большую Неву с Малой Невой, добытый грунт укладывать равномерно по поверхности улиц, начиная с 13-й линии и до Кадетской линии с тем, чтобы поднять их уровень. Лишь после этих мероприятий их следовало мостить камнем¹². Этой мерой

⁷ Полное собрание законов Российской империи (далее – ПСЗ). СПб., 1830. Собр. 1. Т. 5. Док. № 2852. С. 127.

⁸ Там же. Док. № 3210. С. 575.

⁹ Там же. Т. 6. Док. № 3777. С. 381.

¹⁰ Там же. Т. 12. Док. № 8597. С. 637.

¹¹ Там же. С. 637.

¹² Там же. Т. 18. Док. № 12 883. С. 116.

власти рассчитывали не только улучшить качество дорожного покрытия, но и уменьшить урон острову от частых наводнений.

Можно предположить, что в отмеченное время уличная инфраструктура Санкт-Петербурга не отличалась разнообразием покрытия, а значительная ее часть и вовсе не имела дорожной одежды. К обустроенным улицам можно было отнести лишь те, которые располагались в центральной части города: Невский проспект, Миллионная, Шпалерная, Захарьевская, Фурштатская, Сергиевская и другие дорожные артерии. Таким образом главные магистрали столицы были вымощены только к концу 1780-х гг. По словам М.И. Пыляева,

мощение главных петербургских улиц было окончено только в 1787 году. Тротуары же из каменных плит начали настилать, как и обставлять их чугунными тумбами, только в 1817 году... до этого времени на главных улицах лежали узкие деревянные мостки¹³.

При этом большая часть улиц города оставалась немощеной. Власти продолжали требовать от собственников домов и дворов самостоятельно покрывать мостовые камнем. 9 июля 1804 г. вышел указ, данный военному губернатору графу Толстому с требованием

предоставить обывателям на волю, для собственной их пользы, очищенные места выравнять и каждому против своего дома устраивать каменную мостовую¹⁴.

Заметные перемены стали наблюдаться в 1820–1830-е гг., когда улучшались не только традиционные методы покрытия мостовых, но и внедрялись новые материалы дорожной одежды. А.П. Бушицкий писал по этому поводу в 1830-е гг.:

Неудобство булыжной мостовой подали повод к различным изобретениям; старались улучшить кладку камня, дать ему прочную связь и крепость фундаментом и цементом; пробовали устраивать гладкие колесопроды из гранита толстой плиты, досок и проч.; делали шоссе (которого в прошлом году (1833. – *В.М.*) состояло в городе 12 514 сажень)¹⁵.

И все же каменный булыжник оставался основным материалом. По словам того же Бушицкого, улицы Санкт-Петербурга имели ширину от 6 до 20 сажень. Камень для мощения добывали по берегам Финского залива или Балтийского моря. Он сортировался по величине, что позволяло раскладывать крупный камень вдоль и поперек улиц по линии, образуя двухсаженные квадраты, перерезанные диагонально мелкими камнями. Остававшееся между линиями пространство засыпалось также мелкими камнями. Скважины между камнями наполнялись битым булыжником и кирпичом, а готовую уже мостовую засыпали песком¹⁶. Площадь таких городских улиц в 1832 г. достигала 773 тыс. кв. сажень. При этом только за 1831–1832 гг. было вновь вымощено 25 452 кв. сажени¹⁷.

Деревянные мостовые

В указанное время иным образом стали использовать древесину для покрытия улицы, применяя торцовый способ укладки отдельных брусков, расположенных торцами вверх. Одним из новаторов в этом деле стал инженер В.П. Гурьев, методом которого петербургские власти воспользовались в 1832 г., уложив деревянными шашками мостовую Невского пр., от Адмиралтейства до набережной р. Фонтанки.

¹³ Пыляев М.И. Старый Петербург. Второе изд. СПб., 1889. С. 13.

¹⁴ ПСЗ. Собр. 1. Док. 21 391. Т. 28. С. 445.

¹⁵ Бушицкий А. Панорама Санкт-Петербурга. СПб., 1834. Ч. 2. С. 133.

¹⁶ Там же. С. 131–132.

¹⁷ Там же.

Гурьев так увлекся своей идеей, что в 1836 г. выпустил книгу об учреждении компании для устройства широкой сети междугородных торцовых дорог, по которым могли бы ходить «сухопутные пароходы»¹⁸. Торцовым способом улицы Санкт-Петербурга мостили вплоть до 1930-х гг. Метод В.П. Гурьева, который предложил мостить дороги шестиугольными шашками высотой 7 дюймов и диаметром 10 дюймов, использовался особенно активно в 1830–1840-е гг. Шашки вытесывались топором из 6-вершкового леса, для чего на распиленных торцах бревен делались предварительные насечки стальным шестиугольником. При укладке в мостовой шашки соединялись между собой деревянными или железными штифтами¹⁹. К примеру, таким способом в 1848 г. была замощена территория вокруг театра-цирка на площади Большого театра, где ныне располагается Мариинский театр²⁰. Впрочем, в Санкт-Петербурге использовали и другие методы укладки торцовых мостовых по предложению других изобретателей. Свои способы мощения предлагали некий полковник Мальцев, прусский подданный Петр Рамибек и другие. Учитывая недолговечность подобных мостовых, изобретались и разные способы обработки деревянных покрытий. В частности, А.Ф. Штольцман предлагал свой противогнилостный состав для обработки шашек. Однако торцовые мостовые в климатических условиях Санкт-Петербурга имели множество недостатков. К примеру, во время наводнений шашки всплывали, тем самым разрушая саму мостовую. Вот как описывает состояние торцовой мостовой свидетель наводнения 12 ноября 1903 г.:

Проезд между Александровским садом и Зимним дворцом залит водой; на площади против дворца целое озеро. Торец, которым вымощен проезд кажется клавишами изуродованного фортепиано: вода выперла его сплошными грудами вон²¹.

Новые материалы в дорожном покрытии петербургских мостовых

Санкт-Петербург не испытывал недостатка в энтузиастах, предлагавших как принципиально новые способы мощения, так и традиционные материалы для покрытия петербургских мостовых. Среди таких материалов были чугунные плиты и чугунные шашки. Так, командированный в 1853 г. в Северо-Американские штаты для изучения корабельного дела инженер-механик А.И. Соколов обратил внимание на мостовые Нью-Йорка и Бостона, которые были покрыты чугунными шашками, напоминающими колеса от телег, но гораздо меньшего размера. По возвращении в Россию в 1857 г. и назначении его управляющим Кронштадтским пароходным заводом А.И. Соколов решил опробовать этот способ во дворе подчиненного ему предприятия. Новая мостовая понравилась великому князю Константину Николаевичу, который поручил в 1860 г. инженер-подполковнику Н.Э. Эйлеру устроить подобную мостовую вдоль ограды Нового адмиралтейства у Пенькового моста. В 1861 г. Эйлер описал в «Морском сборнике», каким образом он исполнил приказ великого князя:

Чугунная мостовая в Кронштадте устроена следующим образом: все пространство, назначенное под чугунную мостовую, углублено на 4 вершка. По утрамбовании земли выемка наполнена гранитным щебнем под лицо с горизонтом земли... Щебень плотно утрамбован и укатан, полотно же дороги обрамлено крупным булыжником. На приготовленном таким образом полотне укладывались чугунные шашки, одна возле другой, в таком порядке, чтобы шипы одной ложились в выемки смежных шашек и наоборот. По установке и соединении шашек шипами

¹⁸ Гурьев В.П. Об учреждении торцовых дорог и сухопутных пароходов в России посредством компаний. СПб., 1836.

¹⁹ Дубелир Г.Д. Городские улицы и мостовые. Киев, 1912. С. 304.

²⁰ Ефимов А.А. Малые и малоизвестные строительные проекты Министерства императорского двора в Санкт-Петербурге в 1840х гг. // Петербургский исторический журнал. 2015. № 4. С. 31.

²¹ Минцлов С. П. Петербург в 1903–1910 годах. Рига, 1931. С. 42.

засыпали гранитным щебнем все промежутки, находившиеся как в самих шашках, так и образовавшиеся между их наружными стенками, тщательно утрамбовывая щебень и наблюдая, чтобы самые незначительные пустоты не оставались не засыпанными... Квадратная сажень мостовой с приготовленным из гранитного щебня полотном и подчисткой шашек после отливки обойдется не дороже 40 руб. серебром²².

Дороговизна чугунных мостовых вынуждала городские власти сдержанно относиться к подобным способам мощения. Камень и дерево оставались основными материалами дорожной одежды столицы. Однако все чаще в адрес городских властей звучала критика и призывы использовать передовые методы уличного покрытия. Одним из самых последовательных критиков руководства города была газета «Северная пчела», которая писала:

А как строят теперь торцовые мостовые? Пилят лучший строевой лес, драгоценнейший наш товар, и кладут торцы на основание из досок, подвергая все это гниению и трению колес! Редкое место из торцовой мостовой выдерживает год без переделки, а в два года торцы так разбиваются, что по ним нет возможности ездить. Лошадям слизко, не только при гололедице, но среди лета, после сильных дождей. Торцовая дорога прекрасна пока новая, но поддерживать ее стоит дорого. Многие нам не поверят, если мы скажем, что мостовая из чугунных плит обошлась бы дешевле торцовой. Извольте вычислить починки и возобновления на 25 лет, тогда удостоверитесь!²³

Первый опыт асфальтирования петербургских улиц

В те же годы, когда обустроивалась улица у Нового адмиралтейства в Кронштадте, в Санкт-Петербурге стали проводиться опыты по асфальтированию больших участков мостовых. Впрочем, впервые в столице империи этот способ был проведен в 1830-е гг. В частности, об этом писала в 1838 г. петербургская пресса. В частности, газета «Северная пчела»:

На днях произведен в нашей столице первый опыт мощения улиц асфальтом. Вдоль забора, которым обведен строящийся Исаакиевский собор, со стороны Синего моста, были выложены кирпичом тротуары, назначенные для производства опыта. В трех железных котлах, под которыми устроены печи, была расплавлена масса, из которой получается асфальт. В нее, по мере разогревания, насыпали гранит, размешивая круглыми лопатами, особенного устройства. Масса черного цвета, расплавившись совершенно, похожа на свежую икру. Ее выливают на приготовленное место, посыпают гранитом и ровняют. Дольше залито не все пространство тротуара, и по нему еще не ходят. Любопытно испытать, не произведут ли какого действия на асфальт наши морозы. Прочность этой мостовой испытана в Париже, где уже залито таким образом большое число самых многолюдных улиц²⁴.

Действительно, в некоторых европейских столицах к тому времени асфальтирование приобретало широкий размах. При этом европейские предприниматели пытались также внедрить свои методы мощения улиц и в России. Так, в 1837 г. англичанин Джон Генрих Кассель предлагал царскому правительству свои услуги по асфальтированию улицы русских городов. В связи с этим военный министр граф А.И. Чернышев обратился к главноуправляющему путей сообщения графу К.Ф. Толло с просьбой учредить комиссию для рассмотрения возможности использования асфальта из рудников Сейселя во Франции по методу Д.Г. Касселя при устройстве мостовых²⁵. Однако комиссия посчитала, что исследованные ею материалы не могли быть применены повсеместно, в особенности в России, из-за неблагоприятного климата. Ее члены выразили сомнения, что асфальт выдержит русские морозы.

²² Эйлер Н. Л. Металлическая мостовая в Кронштадте // Морской сборник. 1861. № 8. С. 146–152.

²³ Северная пчела. 1839. 7 сентября. № 201.

²⁴ Северная пчела. 1838. 20 мая. № 112.

²⁵ А.И. Чернышев – К. Ф. Толло. 28 февраля 1837 г. // Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 206. Оп. 2. Д. 1158. Л. 1.

Кроме того, по расчетам комиссии, цена в 30 руб. ассигнациями за 1 м² была чрезмерно высокой, значительно превышала стоимость использования традиционных материалов²⁶. В 1840 г. в Департамент мануфактур и внутренней торговли обратился некий граф Монтерье с предложением проводить асфальтирование мостовых в России. Для убедительности своих методов работ он просил предоставить ему для опыта какой-нибудь участок столичной улицы для мощения бостонским асфальтом. Но и на этот раз стороны не смогли договориться о стоимости работ. Предложенная первоначально сумма по асфальтированию позднее оказалась самому графу недостаточной, что и стало поводом для прекращения переговоров²⁷.

Отметим, что в 1838 г., когда асфальтировали мостовую у Исаакиевского собора, подобные же работы проводились при покрытии части улицы у дома П.Н. Демидова на Малой Морской ул. Этот частный заказ Демидова по своему технологическому методу существенно отличался от того, которым пользовались у Исаакиевского собора. Качество покрытия у демидовского дома было несравнимо хуже. У Исаакиевского собора на углу Большой морской улицы у дома Гонаропуло асфальтовая мостовая была устроена основательно и профессионально. Она была сделана не из асфальтовых плит, как у дома Демидова, а из асфальтовых кубов, положенных на фундамент и посаженных в асфальт. По мнению авторов газетных статей того времени, такая мостовая могла продержаться многие десятилетия, а некоторые считали, что она и вовсе могла простоять столько, сколько простоит сам город²⁸.

У дома П.Н. Демидова покрытие было устроено небрежно и с плохим знанием дела. В погоне за экономией асфальт клали тонкими плитами на песок из щебня и кусков гранита, связывая их между собой асфальтом. Эти промежутки заливались асфальтом прямо на песок. Уже в первый осенне-зимний период эта мостовая не выдержала испытания, потеряв свои первоначальные качества, потрескалась и вспучилась. Оценивая эту работу, пресса писала:

Одно из самых полезнейших открытий настоящего времени, а именно мощение улиц и тротуаров асфальтом, лишилось у нас доверенности публики от небрежения тех, которых выгода долженствовала заставить действовать весьма осторожно и основательно²⁹.

Очевидно, автор статьи был прав, утверждая, что опыт устройства мостовой у дома П.Н. Демидова надолго отбил желание городских властей покрывать асфальтом улицы Санкт-Петербурга. В 1840–1850-е гг. предпринимались попытки разными фирмами и лицами устраивать асфальтовые мостовые в столице, но безуспешные. Если такие способы мощения и производились, то лишь на маленьких участках и в основном в частных владениях. Подавляющая часть улиц продолжала моститься либо камнем, либо деревом. Так, по всеподданнейшему докладу министра внутренних дел А.Е. Тимашева, Александр II распорядился 13 июня 1869 г. перемостить мостовую Большой Морской улицы. Инициатива исходила от петербургского губернатора графа Н.В. Левашова, который просил царя выделить строительному отделу 2647 руб. на отмеченные работы. Мощение должно было проводиться напротив здания городского управления. Однако царь посчитал, что следовало перемостить большую часть Большой Морской ул. от Невского проспекта до Мариинской площади, так как она давно требовала ремонта. В связи с этим надлежало

²⁶ Записка Комиссии проектов и смет. 20 марта 1837 г. // РГИА. Ф. 206. Оп. 2. Д. 1158. Л. 19.

²⁷ Предписание казначею Департамента мануфактур и внутренней торговли. 5 июля 1840 г. // РГИА. Ф. 18. Оп. 2. Д. 1018. Л. 17.

²⁸ Северная пчела. 1840. 16 мая. № 109.

²⁹ Северная пчела. 1839. 7 сентября. № 201.

выделить больше средств для восстановления тех участков, где располагались казенные здания. В частности, для исправления мостовой Марининской площади выделили 2195 руб. 12 коп., на работы у Исаакиевского сквера – 1336 руб. 16 коп.³⁰ Расходы по дорожным работам были разделены на две части. Одна, по земельным работам и прокладке водосточных труб, производилась за счет города, а устройство самой мостовой перед казенными зданиями и частными домами производилась домовладельцами или тем ведомствами, кому принадлежало строение. Учитывая, что хозяева зданий могли не обладать достаточными средствами, платежи решено было рассрочить на 5 лет. При этом расходы домохозяев по первоначальным расчетам не должны были превышать той платы, которую они производили ежегодно на ремонт мостовой. Таким образом, они обязаны были уплатить двойную годовую плату³¹. Всего же планировалось потратить 35 тыс. руб. Впрочем, к завершению ремонтных работ сумма расходов существенно увеличилась по сравнению с первоначальными расчетами. Примечательно, что из 43-х домохозяев этой части Большой Морской ул. лишь 33 согласились на перемощение своих участков. Остальные посчитали, что расходы на эти работы должны были производиться за счет города. Однако им напомнили, что по закону мощение мостовых за счет города производится лишь тогда, когда улица впервые мостится, последующие же работы должны были оплатить домохозяева. Важно отметить, что законодательная практика Российской империи предполагала, что все дорожные работы в населенных пунктах распределялись на собственников тех домов, где производились подобные виды работ. Согласно высочайше утвержденному положению Комитета министров от 7 апреля 1823 г. мощение улиц против казенных зданий во всех городах должны были производиться за счет экономических сумм тех ведомств, которым принадлежали здания³². Эти правила действовали и в отношении церковных зданий. По распоряжению императора 1811 г. мощение улиц и площадей перед церковными и монастырскими местами производились из экономических сумм этих заведений³³.

Отметим, что городские власти не испытывали недостатка в различных предложениях по обустройству улиц. Часто фирмы и отдельные лица обращались с новаторскими проектами, сулящими, по их мнению, городским властям значительную экономию средств. Так, 10 июня 1870 г. в Санкт-Петербургскую городскую распорядительную думу поступило отношение от петербургского губернатора Н.В. Левашова, в котором он сообщал, что обер-полицмейстер Ф.Ф. Трепов обратился к нему с жалобой на неудовлетворительное состояние мостовой по Офицерской улице³⁴. Ее обустроить был готов подполковник В.М. Карлович, специалист в области гидротехники. Молодой специалист, окончивший в 1856 г. Николаевскую инженерную академию, служил уже несколько лет городским инженерам Санкт-Петербурга. За почти десятилетие службы, начиная с 1866 г., Карлович участвовал в постройке Адмиралтейской набережной, здания архива Государственного совета и других объектов. Он предлагал устроить по Офицерской улице мостовую из двойного ряда булыжного камня на слое крупного песка, «всего толщиной до 1 аршина с дренажем, где по местности это окажется необходимым». При этом камень уже существовавшей

³⁰ Отношение петербургского губернатора Н.В. Левашова к С.-Петербургской распорядительной думе 28 июня 1869 г. // ЦГИА СПб. Ф. 787. Оп. 4. Д. 120. Л. 1.

³¹ Доклад Хозяйственного Департамента МВД // ЦГИА СПб. Ф. 787. Оп. 4. Д. 120. Л. 3.

³² По предписанию Комиссии духовных учили о мощении улиц против казенных зданий // ЦГИА СПб. Ф. 277. Оп. 1. Д. 1443. Л. 2.

³³ О замощении против церковных и монастырских мест // ЦГИА СПб. Ф. 19. Оп. 13. Д. 778. Л. 2.

³⁴ Отношение петербургского губернатора к С.-Петербургской городской распорядительной думе. 10 июня 1870 г. // Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (далее – ЦГИА СПб.). Ф. 787. Оп. 5. Д. 123. Л. 2.

мостовой Карлович предполагал активно использовать в новых работах. Он также брал на себя обязательства содержать в исправности Офицерскую улицу в течение семи лет³⁵. Впрочем, переговоры по этому проекту окончились безрезультатно.

Следует учитывать, что в середине XIX в. камень и булыжник оставались основным материалом для покрытия столичных улиц. Современник писал в этой связи:

Одной из главных принадлежностей хорошо устроенных городов считается мостовые. Мы не имеем данных, на основании которых могли бы сделать подробный отзыв об этой важной части городского благоустройству, потому ограничимся в настоящем случае только следующими данными. Вообще в Петербурге преобладает каменная мостовая: общее количество пространства, занимаемого мостовой этого ряда, составляет 1 315 085 кв. сажень. За ней следует шоссе, занимающее 45 805 кв. сажень, далее – торцовая мостовая, на пространстве 7059 кв. сажень, и наконец, деревянная, замощенная только 350 кв. сажень... К этому добавить, что из 603 переулков и улиц, которые считаются в Петербурге, 139 еще не мощены³⁶.

Между тем успехи применения асфальта в Западной Европе становились все очевидней, убеждая российских предпринимателей в возможности широкого применения этого материала в строительной и дорожной сферах. При этом в Европе считалось, что асфальт в дорожном деле можно использовать лишь в тех местностях, где температура не опускалась ниже 12 градусов мороза. Однако, вопреки этим представлениям, некоторые иностранные предприниматели не отказывались от мысли развернуть асфальтовые работы в России. Такую попытку предпринял в 1871 г. представитель английской компании по асфальтированию мостовых Джордж Генри Монеи, обратившись к управляющему Министерства внутренних дел князю А.Б. Лобанову-Ростовскому с просьбой разрешить ему произвести асфальтирование на участке от Цепного моста, вдоль Летнего сада до Троицкого моста³⁷. К своему письму он приложил Устав компании и брошюру, в которой подробно описывался метод работы его фирмы³⁸. По предложенному Монеем договору его фирма учреждала в России свою дочернюю компанию, которая обязывалась в течение тридцати лет после мощения ею асфальтом указанные городом улицы содержать их в постоянной исправности. Если в течение двух первых лет после покрытия шоссе асфальтом городская хозяйственно-строительная комиссия найдет ее состояние неудовлетворительной, то компания будет обязана разобрать покрытие и восстановить дорожную одежду в прежнее ее состояние. Компания обязана была в течение тридцати лет следить не только за состоянием покрытия, восстанавливать его в случае необходимости, но и убирать зимой снег, посыпать тротуары песком при гололеде, летом убирать грязь и вывозить мусор за город. В жаркую погоду – поливать асфальт водой, чтобы он не портился³⁹.

После длительной переписки городское управление предложило Монею заасфальтировать мостовую на Лебяжьем или Инженерном шоссе за 4540 руб. Однако англичанин соглашался за такую сумму покрыть небольшой участок в 250 саженей. Исполнявший должность гражданского губернатора И.В. Лутковский в письме министру внутренних дел сообщал:

³⁵ Условия на отдачу подполковнику Владимиру Михайловичу Карловичу устройство мостовой по Офицерской улице // ЦГИА СПб. Ф. 787. Оп. 5. Д. 123. Л. 4.

³⁶ Карнович Е. Санкт-Петербург в статистическом отношении. СПб., 1860. С. 78.

³⁷ А.Б. Лобанов-Ростовский – Н.В. Левашову. 19 сентября 1871 г. // РГИА. Ф. 1287. Оп. 30 (1871 г.). Д. 653. Л. 1.

³⁸ Прошение великобританского подданного, полковника Джорджа Генри Монеи. 3 сентября 1871 г. // ЦГИА СПб. Ф. 787. Оп. 5. Д. 205. Л. 28.

³⁹ Проект договора // ЦГИА СПб. Ф. 787. Оп. 5. Д. 205. Л. 29.

Моней отказывается от заявленных им первоначально условий, находя ныне цену им объявленную невыгодной для товарищества и просит моего содействия к достижению более выгодного условия⁴⁰.

При этом Лутковский просил министра оставить просьбу Моней «без последствий в связи с невыгодностью его предложения»⁴¹, тем более что торговый дом «Жданович, Цверчакевич и К^о» предложил тогда же городским властям более выгодные условия.

Выводы

Из представленного обзора способов мощения петербургских улиц видно, что городским властям потребовалось немало времени, чтобы обустроить столичные дороги. Почти столетие ушло на то, чтобы привести улицы основной части города в надлежащее состояние, покрыв их главным образом камнем. Лишь в XIX столетии городские власти стали активно искать новые материалы для дорожной одежды, пытаясь снизить затраты на них, сохраняя при этом их долговечность.

Поступила в редакцию / Submitted: 29.09.2022

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 02.12.2022

Принята к публикации / Accepted for publication: 19.05.2023

References

- Ageev, I.A. “Metodologicheskii resurs istoricheskoi urbanistiki v sovremennykh issledovaniakh gorodskikh prostranstv [Methodological resource of historical urban studies in modern studies of urban spaces].” *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*, no. 385 (2014): 79–84 (in Russian).
- Bakanov, S.A. “Istoricheskaiia urbanistika v Rossii zaiavliaet o sebe [Historicheskaiia urbanistika v Rossii zaiavliaet o sebe].” *Magistra Vitae: ehlektronnyi zhurnal po istoricheskim naukam i arkhologii*, no. 2 (2016): 198–201 (in Russian).
- Bashitskii, A. *Panorama Sankt-Peterburga* [Panorama of St. Petersburg]. St. Petersburg: Tip. vdovy Plushara s synom, 1834 (in Russian).
- Davies, G.W. “The Rise of Urban History in Britain c. 1960–1978.” PhD thesis, University of Leicester. Leicester, 2014.
- Dubelir, G.D. *Gorodskie ulitsy i mostovye* [City streets and pavements]. Kiev: Tip. A.M. Ponomareva Publ., 1912 (in Russian).
- Efimov, A.A. “Small and Little-Known Building Projects Accomplished by the Ministry of the Imperial Court in Saint Petersburg in 1840s.” *Peterburgskiy Istoricheskii Jurnal*, no. 4 (2015): 24–3 (in Russian).
- Eyler, N.L. “Metallicheskaiia mostovaia v Kronshtadte [Metal pavement in Kronstadt].” *Morskoi sbornik*, no. 8 (1861): 146–152 (in Russian).
- Frisch, M. “Comment on Michael B. Katz, “From Urban as Site to Urban as Place: Reflections on (Almost) a Half Century of U. S. Urban History.” *Journal of Urban History* 41, no. 4 (2015): 595–599.
- Gurev, V.P. *Ob uchrezhdenii tortsovykh dorog i sukhoputnykh parokhodov v Rossii posredstvom kompanii* [On the establishment of end roads and land steamers in Russia through the company]. St. Petersburg: tip. È. Praca i K^o Publ., 1836 (in Russian).
- Iukhneva, E. *Peterburgskie dokhodnye doma: ocherki iz istorii byta* [Petersburg Tenement Houses: Essays on the History of Life]. Moscow; St. Petersburg: Tsentrpoligraf Publ., 2008 (in Russian).
- Karnovich, E. *Sankt-Peterburg v statisticheskom otnoshenii* [St. Petersburg in statistical terms]. St. Petersburg: Voennaia tipografiia Publ., 1860 (in Russian).
- Krasovskii, V.E. *Khronologicheskii perechen' sobytii Simbirskoi gubernii. 1372–1901* [Chronological list of events in the Simbirsk province. 1372–1901]. Simbirsk: Gubernskaia tipografiia Publ., 1901 (in Russian).

⁴⁰ И.В. Лутковский – А.Е. Тимашеву. 17 августа 1872 г. // РГИА. Ф. 1287. Оп. 30 (1871 г.). Д. 653. Л. 7.

⁴¹ Там же.

- Lupov, S.P. *Istoriia stroitel'stva Peterburga v pervoi chetverti XVIII veka* [The history of the construction of St. Petersburg in the first quarter of the 18th century]. Moscow; Leningrad: Izd-vo Akad. nauk SSSR Publ., 1957 (in Russian).
- Malinova-Tziafeta, O. *Iz goroda na dachu: sotsiokul'turnye faktory osvoeniia dachnogo prostranstva vokrug Peterburga (1860–1914)* [From the City to the Dacha: Socio-Cultural Factors in the Development of the Dacha Space around St. Petersburg (1860–1914)]. St. Petersburg: Izd-vo Evropeyskogo un-ta v Sankt-Peterburge Publ., 2013 (in Russian).
- Mintslov, S.R. *Peterburg v 1903–1910 godakh* [Petersburg in 1903–1910]. Riga: Kniga dlia vsekh Publ., 1931 (in Russian).
- Obertrais, Iu., Malinova-Tziafeta O. “History of cities and water infrastructures in the Russian Empire and the USSR.” *Modern History of Russia* 9, no. 1 (2019): 173–201, <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2019.111> (in Russian).
- Pyliayev, M.I. *Staryi Peterburg* [Old Petersburg]. St. Petersburg: Tip. A.S. Suvorina Publ., 1889 (in Russian).
- Stas', I.N. “Urban History: mezhdru istoriei i sotsial'nymi naukami [Urban History: Between History and the Social Sciences].” *Sotsiologicheskoe obozrenie*, no. 3 (2022): 250–285 (in Russian).
- Stas', I.N., ed. *Istoricheskaia urbanistika: proshloe i nastoiashchee goroda: sb. nauch. st. Vseros. konf. s mezhdunar. uchastiem (Surgut, SurGU, 14 noiabria 2014 g.)* [Historical urban studies: the past and present of the city: Sat. scientific Art. Vseros. conf. with international participation (Surgut, Surgu, November 14, 2014)]. Kurgan: Kurganskii Dom pečhati Publ., 2015 (in Russian).
- Tilly, C. “What Good is Urban History?” *Journal of Urban History* 22, no. 6 (1996): 702–719.
- Tinikova, E.E. “Approaches to the study of the domestic model of urbanization in modern historical science.” *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istorii*, no. 76 (2022): 120–127, doi:10.17223/19988613/76/14 (in Russian).
- Weaver, T. “Urban Crisis: the Genealogy of a Concept.” *Urban Studies* 54, no. 9 (2017): 2039–2055.

Информация об авторе / Information about the author

Владимир Васильевич Морозан, д-р истор. наук, профессор кафедры истории народов стран СНГ, Институт истории Санкт-Петербургского государственного университета; 199034, Россия, Санкт-Петербург, Менделеевская линия, 5; v_moga@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0003-4312-0566>

Vladimir V. Morozan, Dr. Habil. Hist., Professor of the History Department of the Peoples of the CIS Countries, Institute of History of St. Petersburg State University; 5, Mendeleevskaya Line St, St. Petersburg, 199034, Russia; v_moga@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0003-4312-0566>