



<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-3-346-357>  
EDN: FCLJCJ

Научная статья / Research article

## Первые отечественные фирмы по асфальтированию

Владимир Васильевич Морозан

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия

[v\\_moga@mail.ru](mailto:v_moga@mail.ru)

**Аннотация:** Рассматривается опыт внедрения в практику содержания дорог Санкт-Петербурга новых способов дорожного покрытия. Очевидно, для современных городских органов власти небезынтересен этот опыт. Целью исследования является определение степени развития асфальтовой отрасли производства и методов привлечения фирм и компаний по изготовлению дорожных покрытий в городской среде Российской империи. Исследуемая тема и практически не рассматривалась российскими и зарубежными историками. Источниковой базой для написания статьи стали документальные материалы из петербургских архивов. Сведения о деятельности предприятий по производству асфальта и дорожных работ были почерпнуты из фондов Петербургской конторы Государственного банка России, городской управы столицы, правлений асфальтовых предприятий. Современные методы асфальтирования российских городских улиц имеют относительно непродолжительную историю. Они широко стали внедряться в городскую среду в крупных экономических центрах дореволюционной России лишь в последней четверти XIX в. Первые подобные мостовые появились в Санкт-Петербурге, Москве, Варшаве, Одессе и других российских городах. Отметим, что отрасль асфальтового производства в Российской империи в силу разных причин оказалась сабо развитой, а в годы Первой мировой войны пережила глубочайший кризис. Последующие события в России окончательно свернули асфальтовое производство в стране, которое смогло возродиться лишь к 1930-м годам.

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

**Для цитирования:** Морозан В.В. Первые отечественные фирмы по асфальтированию // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2024. Т. 23. № 3. С. 346–357. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-3-346-357>

## First Domestic Asphalt Paving Companies

Vladimir V. Morozan

St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russia

[v\\_moga@mail.ru](mailto:v_moga@mail.ru)

**Abstract:** In their article, author considers the historical experience of introducing new methods of road paving into the practice of road maintenance in St. Petersburg. Obviously, this example is of interest to modern city authorities. The purpose of the study is to determine the degree of development of the asphalt production industry and methods of attracting firms and companies to manufacture road surfaces in the urban environment of the Russian Empire. The topic has practically not been considered by Russian and foreign historians. The source base for the article is documentary materials from St. Petersburg archives. The information on the activities of enterprises producing asphalt and road works was taken from the funds of the St. Petersburg office of the State Bank of Russia, the city government of the capital, and the boards of asphalt enterprises. Modern methods of paving Russian city



streets have had relatively brief history. They began to be widely introduced into the urban environment in large economic centers of pre-revolutionary Russia only in the last quarter of the XIX century. The first such pavements appeared in St. Petersburg, Moscow, Warsaw, Odessa and other Russian cities during that period. It should be noted that due to various reasons the asphalt production industry in the Russian Empire was poorly developed, by the First World War, it was in deep crisis. Subsequent events in Russia definitively scaled back the asphalt production in the country, which was revived only by the 1930s.

**Keywords:** urban infrastructure, urban planning, construction of St. Petersburg, historical urban studies, urban space, urban history

**For citation:** Morozan, V.V. “First Domestic Asphalt Paving Companies.” *RUDN Journal of Russian History* 23, no. 3 (August 2024): 346–357. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-3-346-357>

## Введение

*Актуальность.* Настоящая статья является продолжением вышедшей в 2023 г. публикации о мостовых покрытиях Санкт-Петербурга в XVIII–XIX вв.<sup>1</sup> В ней рассматривается период широкого применения асфальта в дорожном деле столицы России в последней трети XIX – начале XX в. Несомненно, опыт городских властей столицы Российской империи по содержанию дорожного хозяйства не потерял своей актуальности и в настоящее время. Хотя в современной России и изменилась практика конкурсного отбора частных фирм и компаний в деле проведения новых дорог и ремонта старых, многие элементы производства тендеров все же сохранились.

*Цель исследования* – определение степени развития асфальтовой отрасли производства и методов привлечения фирм и компаний к производству дорожных покрытий в городской среде Российской империи.

*Степень изученности темы и источниковая база.* В последние десятилетия все более популярной сферой исследования становится историческая урбанистика<sup>2</sup>. Однако, следует признать, что в отечественной историографии отсутствуют работы по истории асфальтобетонных покрытий в Санкт-Петербурге в последней трети XIX – начале XX в. По этой причине автору целиком пришлось основываться при написании настоящей статьи на архивных документах, содержащихся в фондах Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга и Российского государственного исторического архива.

Хотя в Санкт-Петербурге асфальтовые работы производились разными фирмами, автор рассматривает деятельность лишь нескольких крупных предприятий, которые специализировались на устройстве дорожных мостовых. В частности,

---

<sup>1</sup> Морозан В.В. История петербургских мостовых // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2023. Т. 22. № 3. С. 342–353.

<sup>2</sup> Агеев И.А. Методологический ресурс исторической урбанистики в современных исследованиях городских пространств // Вестник Томского государственного университета. 2014. № 385. С. 79–84. <https://doi.org/10.17223/15617793/385/13>; Баканов С.А. Историческая урбанистика в России заявляет о себе // *Magistra Vitae*: электронный журнал по историческим наукам и археологии. 2016. № 2. С. 198–201; Стась И.Н. Urban History: между историей и социальными науками // Социологическое обозрение. 2022. № 3. С. 250–285. <https://doi.org/10.17323/1728-192x-2022-3-250-285>; Тишикова 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>; 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; 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; Weaver T. Urban Crisis: the Genealogy of a Concept // *Urban Studies*. 2017. Vol. 54. № 9. P. 2039–2055 и др.

в начале 1870-х гг. в Санкт-Петербурге, Варшаве и других городах империи стали действовать отечественные фирмы, выполнявшие мелкие заказы по асфальтированию дворов и внутренних помещений. В частности, такие работы производили с 1870 г. торговый дом «Жданович, Цверчакевич и К<sup>о</sup>» в Санкт-Петербурге и фирма «Гонсиоровский, Цверчакевич и К<sup>о</sup>» в Варшаве. Первая из них заключила контракт на содержание асфальтовой мостовой на Инженерной улице столицы, а в 1870 г. обе фирмы совместно заасфальтировали там же небольшой участок в Соленом городке.

Эти работы проводились в качестве рекламного мероприятия с целью привлечь внимание властей к новым, более совершенным методам асфальтирования. С 15 мая по 1 августа 1870 г. в столице проходила XIV Всероссийская мануфактурная выставка. На ней были представлены достижения отечественной торговли, промышленности, науки и техники. Выставочные павильоны располагались в Соляном городке на набережной Фонтанки, напротив Летнего сада. Для удобства городские власти решили расширить набережную и привести в порядок мостовую. Отмеченные выше фирмы предложили покрыть эту мостовую асфальтом за свой счет в качестве демонстрационного опыта. После завершения работ фирмы объявили, что готовы публично испытать это покрытие на прочность. Во время показательных испытаний по асфальтовой мостовой прошла пушка с лафетом Обуховского завода весом до 2 тыс. пудов, не сделав ни трещин, ни выбоин, ни даже колеи. Загруженная фура с лошадьми провезла свободно 230 пудов по асфальтовому полотну, «при относительном удобстве, спокойствии езды и сохранности экипажей и ног лошадей»<sup>3</sup>. Организаторы выставки высоко оценили проделанную работу, наградив фирмы медалями. Положительное впечатление мостовая произвела и на Александра II, который посетил выставку 30 июня 1870 г.

Впрочем, члены Городской управы выразили сомнение, что асфальтовое покрытие выдержит длительную эксплуатацию в суровых климатических условиях, учитывая высокую нагрузку от гужевого транспорта. Чтобы проверить эффективность асфальтовых улиц, от имени Управы было направлено предложение торговому дому «Жданович, Цверчакевич и К<sup>о</sup>» в качестве пожертвования в пользу города заасфальтировать одну из оживленных улиц города для выяснения долговечности этого покрытия. 12 марта 1871 г. фирма согласилась за свой счет заасфальтировать участок набережной Фонтанки между Семеновским и первым Инженерным мостами на площади свыше 800 кв. саженей. При заключении контракта фирма брала на себя обязательство содержать этот участок в хорошем состоянии, проводя необходимые ремонтные работы в течение последующих десяти лет. Городские же власти перечисляли ежегодно на счет предприятия сумму, равную той, что тратилась ежегодно на ремонт прежнего покрытия. Эта мостовая простояла более десяти лет и представляла собой лучшую мостовую города. Данный участок набережной стал одним из любимых мест для горожан, их прогулок. Довольно интенсивной было и движение по нему извозчиков и разных транспортных средств.

### **Товарищество для производства асфальтовых работ в России**

В 1871 г. торговые дома «Жданович, Цверчакевич и К<sup>о</sup>» и «Гонсиоровский, Цверчакевич и К<sup>о</sup>» при участии контр-адмирала Павла Ниловича Абалешева, действительного статского советника Александра Владимировича Лохвицкого, инженер-подполковника Александра Герасимовича Хмелева, инженер-капитанов Миха-

<sup>3</sup> Центральный государственный исторический архив С.-Петербурга (далее – ЦГИА). Ф. 513. Оп. 118. Д. 391. Л. 9.

ила Александровича Петрова и Николая Матвеевича Горбенко, а также владельца асфальтовых копий в Лиммере прусского подданного Августа Эгесторфа решили создать новое предприятие под названием «Товарищество для производства асфальтовых работ в России». Все необходимые документы для его учреждения были представлены министру финансов, который писал по этому случаю министру внутренних дел:

Торговые дома под фирмами «Жданович, Цверчакевич и К<sup>о</sup>» в С.-Петербурге, «Гонсиоровский, Цверчакевич и К<sup>о</sup>» в Варшаве, контр-адмирал Абалешев, действительный статский советники Лохвицкий и Дурасов, инженер-подполковник Хмелев и другие лица, полагая учредить товарищество на паях для производства асфальтовых работ в России, а также для сбыта за границу русского асфальта, представили в Министерство финансов проект устава товарищества и просят об исходатайствовании учреждения сего предприятия. По рассмотрению упомянутого проекта он был подвергнут в Министерстве финансов, по соглашению с учредителями, необходимым изменениям и дополнениям, для большей определенности заключающихся в оном правил, и для согласования с утвержденными в последнее время уставами подобных предприятий<sup>4</sup>.

Министр финансов М.Х. Рейтерн находил возможным учредить подобное товарищество и направил в Министерство внутренних дел проект устава. После решения ряда вопросов юридического порядка Устав этого предприятия был утвержден 26 ноября 1871 г. Правление товарищества состояло из шести директоров, избираемых владельцами паев, при этом основной капитал составлял 150 тыс. руб., разделенный на 300 паев по 500 руб. каждый<sup>5</sup>. Среди пайщиков этого предприятия были известные в России лица. Так, А.В. Лохвицкий был крупным юристом, блестящим знатоком русского права, А.А. Пороховщиков – успешный предприниматель и меценат, который в 1870-е гг. покрыл лиммерским асфальтом мостовую перед своим рестораном «Славянский базар» в Москве.

На общем собрании пайщиков 28 декабря 1871 г. директорами правления были избраны П.Н. Абалешев, М.И. Жданович, С.М. Цверчакович, А.А. Пороховщиков, М.П. Петровский и А.Г. Хмелев. Председателем правления был избран П.Н. Абалешев, директором-распорядителем С.М. Цверчакевич и инспектором работ М.И. Жданович. Собрание приняло от торгового дома «Жданович, Цверчакевич и К<sup>о</sup>» все его дела и имущество, а также контракты с А.Э. Эгесторфом, который владел Лиммерскими копиями.

Как правопреемник торгового дома «Жданович, Цверчакевич и К<sup>о</sup>» товарищество продолжило содержать участок набережной Фонтанки между Семеновским и Первым Инженерным мостами. Однако в 1872 г. возникли споры между руководством этого предприятия и хозяйственно-строительной комиссией города по выплатам денег за содержание данной части улицы. Комиссия потребовала от товарищества доказательств, что торговый дом, войдя в его состав, передал ему эти права. По этой причине городские власти в первый год деятельности товарищества постоянно срывали платежи по эксплуатации этой части улицы в размере 2 213 руб. 43 коп в год. Означенная сумма должна была погашаться ежегодно двумя платежами. Но и после разрешения споров по этому участку платежи продолжали поступать с большим опозданием.

Тем не менее 14 октября 1876 г. Городская управа решила продлить договор по эксплуатации указанного участка с уплатой уже по 5 200 руб. в год. Срок договора был рассчитан на девять лет, начиная с 1 января 1877 г. Если по каким-либо

<sup>4</sup> РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. 1871 г. Д. 397. Л. 1.

<sup>5</sup> ЦГИА СПб. Ф. 787. Оп. 5. Д. 239. Л. 5–6.

причинам договор не продлевался, то товарищество было обязано привести мостовую в прежнее состояние. В ходе эксплуатации мостовых между товариществом и Городской управой время от времени возникали взаимные претензии. Полицейские и уполномоченные комиссары докладывали городским властям о том, что товарищество зимой несвоевременно убирало снег, а летом мусор. В частности, в 1884 г. комиссар Шульц доносил в Управу, что по набережной Фонтанки от Цирка до Летнего сада находились горы снежных сугробов и неубранного сколотого льда<sup>6</sup>. Претензии были и к городским властям, которые плохо следили за работой разных подрядчиков на асфальтированных улицах. Так, Газовое общество при установке фонарей и их ремонте часто портило мостовую, вынуждая товарищество нести лишние расходы по устранению неполадок.

К началу 1880-х гг. это предприятие приобрело уже значительный опыт в деле асфальтирования улиц городов, находившихся в разных климатических зонах: в Петербурге, Москве, Харькове, Одессе и других населенных пунктах. За 10 лет своего существования товарищество произвело работ на 300 тыс. руб. При этом оно не пользовалось субсидиями ни от правительства, ни от городских властей. Примечательно, что накопленный опыт работы с асфальтом в России в разных климатических зонах использовался инженерами в Англии и Канаде. Успех в деле асфальтирования дорог и тротуаров в этих странах побудил английские фирмы скупить практически все асфальтовые копи в Европе. Само товарищество первые десять лет было вынуждено импортировать этот материал из Европы, но по мере разработки отечественных месторождений оно стало потреблять и российский асфальт. Первоначально найденные залежи на Кавказе и берегах Каспийского моря содержали асфальт, который плохо переносил перепады температуры. Наиболее подходящими для климата России оказались копи Волжского бассейна, особенно в Симбирской губернии, где асфальт оказался достаточно качественным, лишь немного уступавшим по своим характеристикам материалам из месторождений в Швейцарии. Но был значительно лучше, чем асфальт из Германии. Товарищество арендовало в 1874 г. в Сызранском уезде Бахилевские копи на 25 лет с правом продления аренды еще на 25 лет. При них был построен завод по выделке гудрона с паровым котлом в 12 сил. Кроме того, на заводе были 14 мелких котлов и 2 железных цилиндра для варки сырья, 5 деревянных чанов, газовые трубы и прочее оборудование. Гудрон продавался компанией по 1 руб. 50 коп. пуд, в то время как заграничный стоил 3 руб.

В конце 1870-х гг. промышленная деятельность Товарищества для производства асфальтовых работ в России существенно возросла. Собственных капиталов для производства асфальтовых работ в Санкт-Петербурге и других городах неоставало. Между тем вслед за появлением ряда новых предприятий в России усиливалась конкурентная борьба. 26 июля 1878 г. товарищество впервые обратилось в Государственный банк за ссудой на оборотные средства. Однако при отсутствии собственного недвижимого имущества получить кредит оказалось невозможно. Повторную попытку товарищество сделало 12 сентября 1894 г., попросив 10 тыс. руб. под соло-вексели, обеспеченные «многолетними контрактами с благонадежными учреждениями и лицами». В прошении обстоятельно описывалась деятельность фирмы, обосновывалась необходимость в кредите. За 23 года своего существования это предприятие покрыло в Санкт-Петербурге мостовые асфальтом и торцами площадью 5 334 м<sup>2</sup>. В Одессе таких работ было проведено на площади

<sup>6</sup> ЦГИА СПб. Ф. 513. Оп. 118. Д. 391. Л. 1.

3 200 м<sup>2</sup> <sup>7</sup>. И это не считая частных заказов по мощению внутренних дворов в Санкт-Петербурге, Одессе и Москве.

Отметим, что в конце XIX в. дорожная одежда петербургских улиц сохраняла свою пестроту. Вот так описывались мостовые Спасской части города в 1897 г., в которой были 35 улиц и переулков:

Все улицы, переулки и площади в Спасской части замощены. Мостовые разных видов: 1) асфальтовая на Екатерининской улице – она обыкновенно каждое лето ремонтируется; в жаркие летние дни она делается мягкой; в зимнее время от замерзания воды в лежащей под ней почве, асфальтовый слой приподнимается, а с наступлением теплых весенних дней от езды лопается, образуя щели до 1 дюйма шириной; 2) торцовая мостовая – на Садовой, Караванной и Невском проспекте; 3) мостовая из гранитных плиток – на Вознесенском проспекте и 4) булыжная мостовая – на всех остальных площадях, улицах и переулках<sup>8</sup>.

В 1897 г. заасфальтированной была Гороховая ул. в 11 аршин в длину и 2 аршина ширины. В Адмиралтейской части около 20 % дворов были вымощенные асфальтом. Зато в Казанской части таких дворов с асфальтовым покрытием было менее 10. Большая Конюшенная ул. была вымощена асфальтом по обеим сторонам, а между асфальтом и по бокам – булыжным камнем. Порой отдельные площади покрывались разными материалами. Так, Театральная площадь местами была покрыта торцами, а остальная часть булыжником.

Работы по асфальтированию улиц производились Товариществом для производства асфальтовых работ двумя способами. Менее употребляемым в России и других европейских странах был способ «coule», когда плавленным асфальтом покрывали дворы, тротуары, полы в банях, в подвалах, конюшнях, сараях, прачечных и других внутренних помещений. Этим же способом порой покрывали улицы. Товарищество для производства асфальтовых работ в России использовало этот способ чаще, так как он был дешевле и более подходил для северных районов страны. В частности, таким способом фирма предлагала покрыть мостовую по Лебяжьему шоссе около Летнего сада и далее по Каменноостровскому проспекту. После разрыва контракта с А.Э. Эгесторфом фирма взяла в качестве компаньона Ново-ГанOVERское асфальтовое общество в Гамбурге, которое обеспечивало работу асфальтовым материалом. Общая протяженность мостовой составляла 3 версты и 304 сажени. Товарищество обязывалось выполнить все работы в течение года, если позволит погода. Ширина асфальтового покрытия могла составить 3 сажени с оплатой городом по 40 руб. за квадратную сажень. Плата должна была производиться каждый раз после покрытия 1 тыс. сажени. По окончании работ фирма брала на себя обязательство обслуживать этот участок улицы в течение тридцати лет. Учитывая, что городские власти ежегодно тратили на ремонт и содержание этой мостовой по 36 тыс. руб., то товарищество было готово обслуживать Лебяжье шоссе и Каменноостровский проспект за 21 тыс. руб. в течение того же периода.

Городские власти согласились на большую часть предложенных условий. Однако потребовалось расширить асфальтовую мостовую до 4-х сажени и, сверх того, устроить мощеную обочину от 1-й до 2-х сажени. Что касается фундамента дороги, то товарищество предлагало уложить под асфальтовое покрытие слой цементного бетона в 2 дюйма<sup>9</sup>.

Рассматривая способы покрытия мостовых асфальтом, отметим, что наиболее распространенным был способ «comprieme», когда мостовые покрывались пресси-

<sup>7</sup> РГИА Ф. 588. Оп. 2. Д. 620. Л. 1.

<sup>8</sup> Город Санкт-Петербург с точки зрения медицинской полиции. СПб., 1897. С. 289.

<sup>9</sup> ЦГИА СПб. Ф. 513. Оп. 118. Д. 411. Л. 1–2.

ваным асфальтом, как это было сделано на Большой Конюшенной улице в Санкт-Петербурге. Этот способ мощения использовался в то время во всех главных городах Европы. Однако этот способ был наиболее дорогостоящим, так как требовал использования особого рода машин. При этом сам прессованный асфальт выписывался товариществом из-за границы из лучших копий Сан-Валентино в Италии. Его завозили по мере надобности с таким расчетом, чтобы запас не превосходил сумму 3 тыс. руб. К началу 1890-х гг. Товарищество для производства асфальтовых работ в России прекратило аренду Бахилловских копий, предпочитая закупать отечественный асфальт у Общества Сызранско-Печерской асфальтовой и горной промышленности. Годичная производительность работ товарищества была различной и колебалась между 30 и 50 тыс. руб.<sup>10</sup>

Отметим, что это предприятие использовало исключительно природный материал, не прибегая к искусственному, как это делали некоторые производители асфальтовых работ в стране. В товариществе работали до 15-ти рабочих, не считая мастеров. В период резкого увеличения заказов фирма нанимала временных рабочих. Административный персонал товарищества состоял из трех членов правления (хотя первоначально оно должно было комплектоваться из шести человек), которые избирались на три года общим собранием пайщиков. В частности, в 1894 г. в него входили петербургский купец Василий Васильевич Фохт и Александр Николаевич Попов и Василий Васильевич Фохт-младший. Последние два исполняли обязанности директоров. Имущество фирмы состояло из пятнадцати котлов для варки асфальта по 200 руб. каждый, машины для нагревания прессованного асфальта стоимостью 1 065 руб., вала с гириями для равнения асфальта (415 руб.), большого вала для равнения асфальта (300 руб.), ломов, лопат, ведер, чанов и прочих мелких инструментов<sup>11</sup>.

Отсутствие недвижимого имущества и слабая техническая оснащенность фирмы стали причиной отказа ряда кредитных учреждений в выделении средств. По мнению помощника директора С.-Петербургской конторы Государственного банка А.В. Коншина, деятельность товарищества не могла приносить более или менее значительной пользы русской производительности, так как сырой материал, на который товарищество обращало особое внимание, а именно прессованный асфальт, выписывался из-за границы<sup>12</sup>.

Кроме того, к 31 декабря 1893 г. общество при основном капитале в 250 тыс. руб. накопило долгов на сумму 126 513 руб. В то время как по дебиторскому счету оно могло получить 60 300 руб. Так что пассив товарищества составлял 51 231 руб.<sup>13</sup>

Хотя портфель «Товарищества для производства асфальтовых работ в России» содержал ряд выгодных контрактов, их добыча становилась все труднее. В конце 1880-х – начале 1890-х гг. в С.-Петербурге конкурентная борьба в этой сфере становилась все острее. Так, в 1892–1893 гг. товарищество вступило в ожесточенную борьбу за право устроить мостовую на Конюшенной площади, где первоначально предполагалось устроить торцовое покрытие так называемой системой «Мостовой паркет». Этот метод считался более надежным среди деревянных покрытий и менее затратным для городского бюджета.

Однако при всей, казалось бы, дешевизне торцовых деревянных мостовых город все же тратил немалые средства на их поддержание. Крайне часто приходилось их чинить или вовсе производить новое мощение. Хотя со временем совер-

<sup>10</sup> РГИА Ф. 588. Оп. 2. Д. 620. Л. 2.

<sup>11</sup> Там же.

<sup>12</sup> Там же. Л. 4.

<sup>13</sup> Там же.

шенствовались методы использования более твердых пород древесины, расходы на содержание такой «уличной одежды» продолжали оставаться значительными. Так, в январе 1892 г. Хозяйственное отделение Министерства императорского двора решило заново замостить мостовую напротив Придворно-Конюшенных зданий по Большой Конюшенной улице. Длина участка мостовой в том месте составляла 100 саженей, а ширина – 6,43 саженей, следовательно, площадь проезжей части была равна 643 кв. саженей. Старое покрытие имело двойную булыжную мостовую. Нижняя состояла из крупного камня, верхняя – из камня средней величины. Расстояние между этими частями уличной одежды составляло 4–5 вершков. Профиль же мостовой был выпуклым, при умеренном уклоне с отмошкой вдоль тротуара шириной 1,33 саженей. Использовалась только одна сточная труба, которая проходила по продольной оси улицы. На линии желоба, расположенного вдоль тротуара, имелись сточные колодцы, соединенные с магистральной трубой боковыми ветвями.

При выборе деревянной мостовой Хозяйственный отдел исходил из богатого городского опыта по использованию древесины. Эксплуатация таких мостовых показывала, что они подвергались порче не только от изнашивания материала, но в большей степени от неравномерной осадки основания, на которую укладывались деревянные шашки или бруски. Поэтому было принято предварительное решение устроить достаточно прочное основание, не подверженное осадке, с использованием деревянных брусков однородного характера и имевших одинаковую степень изнашиваемости. Между тем степень изнашиваемости зависела еще и от интенсивности транспортного потока. Так, правильно устроенная торцовая мостовая при проезде по ней 10–20 тыс. экипажей в год выдерживала 6–7 лет эксплуатации. По Конюшенной площади в среднем проезжали до 10 тыс. экипажей в год. Но при использовании брусков правильной формы и горной березы шириной 3–4 дюйма, длиной 7–10 дюймов и высотой 4–6 дюймов этот срок можно было довести до 10 лет. Перед использованием бруски помещались в герметический металлический цилиндр, из которого выкачивался воздух. Затем они подвергались обработке «паром летучих углеводородов, нафталина и креозота», получаемого при перегонке каменноугольного и древесного дегтя или нефтяных остатков<sup>14</sup>. После этого бруски погружались в жидкость из тяжелых дегтярных или нефтяных масел с содержанием 10–15 % гудрона. На устройство деревянной мостовой напротив Придворно-Конюшенных зданий предполагалось потратить 10 670 руб. 12 коп.

Пока шло обсуждение способа мощения и сметных расходов в городское управление стали обращаться различные фирмы со своими предложениями по устройству Большой Конюшенной улицы и площади. В частности, некий британский подданный, представитель Невшталского акционерного общества Джон Лоут предлагал покрыть площадь асфальтом. Он уже приметил место на ней позади часовни для складирования материалов и требовал разрешения приступить к работе. Однако против этого выступил заведующий Придворно-Конюшенными зданиями. Ко всему в то же время в борьбу за этот заказ вступило и Товарищество для производства асфальтовых работ в России. 22 августа 1892 г. правление предприятия обратилось с письмом к статс-секретарю и управляющему Кабинетом его императорского величества Н.С. Петрову:

Ваше превосходительство! Правление товарищества рассчитывает, что Придворно-Конюшенное ведомство не оставит без своей поддержки русское товарищество, заботами которого в настоящее время улицы Петербурга мало-помалу покрываются мостовой вполне соответствующей всем современным требованиям и в особенности условиям санитарным, заготовило

<sup>14</sup> РГИА. Ф. 468. Оп. 15. Д. 460. Л. 12 об.

запас дорогостоящего материала и выписало из-за границы для Большой Конюшенной улицы специалиста-мастера хорошо знакомого с делом постройки мостовых из прессованного асфальта<sup>15</sup>.

Так как Придворно-Конюшенное ведомство еще не определилось с подрядчиком, то товарищество просило предоставить ему как отечественному предприятию возможность выполнить этот заказ.

Примечательно, что в борьбе за право выполнения работ на Большой Конюшенной ул. Невшталское акционерное общество уполномочила другого своего представителя в России – немецкого подданного Августа Янке. Он с новым упорством стал убеждать Придворное ведомство, что его фирма лучше всех справится с предстоящими работами. Однако и Товарищество для производства асфальтовых работ не ослабляла свой натиск на это ведомство:

Высочайше утвержденное акционерное Товарищество для производства асфальтовых работ в России более 20-ти лет стремится к развитию в России асфальтового производства, как, бесспорно, полезного во многих отношениях производства, и успело, после многих лет борьбы с иноземными конкурентами и значительных затрат, поставить это дело если не выше, то во всяком случае, не хуже иностранных обществ, занимающихся тем же делом<sup>16</sup>.

Из переписки Придворной конторы с двумя конкурирующими предприятиями видно, что управляющий Придворным кабинетом барон В. Б. Фредерикс отдавал все же предпочтение иностранной фирме. Тем не менее настойчивость товарищества позволила ему получить часть работ по асфальтированию Большой Конюшенной улицы, а именно ее правой стороны, в то время как А. Янке позволили покрыть этим материалом левую сторону и площадь перед Придворно-Конюшенными зданиями. Интересно и то, что бывший проситель подряда на Большой Конюшенной Д. Лоут получил право устроить мостовую перед Придворной капеллой.

### **Общество Сызранско-Печерской асфальтовой и горной промышленности**

Не только иностранные компании составляли конкуренцию Товариществу асфальтированных работ в России. Не менее активными были и отечественные фирмы. В частности, среди таких конкурентов было Общество Сызранско-Печерской асфальтовой и горной промышленности. Сызранский уезд Симбирской губернии оказался главным центром производства асфальта в Российской империи. О залежах асфальта и асфальтита на Самарской луке по ее южной окраине было известно уже давно, еще в XVIII в. В тех местах одно время существовал небольшой завод по производству сургуча из асфальтового сырья.

Хотя залежи этого материала находили и в других частях государства, асфальтовая промышленность сложилась только в указанной местности, так как в Российской империи других промышленных залежей асфальтового камня необходимого качества найдено не было. Впрочем, в стране существовали и другие заводы по производству этого материала: в Санкт-Петербурге, Варшаве и Киеве, в Ярославской, Нижегородской и Казанской губерниях. В Симбирской губернии находились наиболее крупные по размерам предприятия, которые вырабатывали более 800 тыс. пудов в год на сумму около 185 тыс. руб. Асфальтовые заводы принадлежали Обществу Сызранско-Пензенских асфальтовых и горных промыслов, компании Льва Александровича Топоркова, Товариществу Сызранского асфальто-

<sup>15</sup> ЦГИА. Ф. 468. Оп. 15. Д. 460. Л. 21.

<sup>16</sup> Там же. Л. 25.

вого бетона и другим фирмам. Так, первое среди перечисленных предприятий выпускало в продажу асфальт в виде лепешек весом от 2 до 2 ½ пудов, снабженных клеймами «Асфальт В. Утв. Об-ва Сызранско-Печет. Асф. И Гор. Пром.».

На рынок поступала не только асфальтовая мастика, приготовленная из настоящего гудрона, но также разного вида суррогаты из нее, а именно: а) каменноугольный асфальт, изготавливаемый из каменноугольной смолы, песка и прочих продуктов), б) асфальтовая мастика, выделяемая из нефтяного гудрона, и ряд других материалов. Асфальтовый завод в Варшаве и небольшой в Киеве вырабатывали исключительно искусственный асфальт, который не мог тогда конкурировать с натуральным в силу различных технических свойств и дороговизны. Асфальтовые заводы того времени изготавливали также материал для мощения улиц, тротуаров, полов в жилых помещениях, изоляции от сырости и многих других назначений. При производстве асфальтовой мастики шли, главным образом, известковые каменные породы, пропитанные битумом, который носил еще название горной смолы и гудрона. Эта порода камня вымалывалась, раздроблялась до состояния мелкой муки и к ней добавлялось некоторое количество чистого гудрона, с которым все вместе переваривалось в котлах особого устройства при высокой температуре. В результате получалась асфальтовая мастика, идущая на разные производственные нужды.

Главными учредителями Общества Сызранско-Печерской асфальтовой и горной промышленности были выходец из Пруссии сызранский временный 2-й гильдии купец Андрей Андреевич Иордан и генерал-майор граф Николай Яковлевич Ростовцев, которые начали осваивать асфальтовые залежи в Сызранском уезде в 1874 г. 15 июня 1875 г. они заключили с Сызранской удельной конторой контракт об аренде земельного участка для добычи асфальта сроком на 25 лет. По этому контракту им было разрешено устроить на этом участке завод. Однако компаньоны решили построить свой небольшой завод по договоренности с крестьянами деревни Бахилово, на их земле. Это предприятие располагалось в 15 верстах от ст. Батраки Сызрано-Вяземской железной дороги. 16 января 1882 г. по инициативе Иордана и графа Ростовцева, а также при поддержке потомственного почетного гражданина Морица Николаевича Фалька и кандидата права Давида Лазаревича Крейцера было подано прошение об учреждении акционерного общества. В Санкт-Петербурге всеми учредительными делами занимался Д.Л. Крейцер. Из прошения следовало, что предприятие с 1874 г. ежегодно выработало до 140 тыс. пудов асфальта на сумму до 50 тыс. руб. На заводе состояли механик и 75 рабочих. Стоимость завода при этом достигала 100 тыс. руб.<sup>17</sup>

Согласно Уставу все имущество А.А. Иордана и графа Н.Я. Ростовцева, состоявшее из завода и всех находившихся при нем жилых и нежилых строений, машин, аппаратов, запасов товаров и материалов, как и арендованная земля передавались вновь учреждаемому акционерному обществу. Основной капитал этого предприятия состоял из 300 тыс. руб., разделенных на 600 именных акций по 500 руб. Все акции распределялись между учредителями и приглашенными ими к участию в этом предприятии лицами, но только по взаимному соглашению. Внести денег за приобретенные акции надлежало в течение шести месяцев и без какой-либо рассрочки. Учредителям нового предприятия не потребовалось много времени для утверждения своего Устава, который был подписан императором 30 июля 1882 г. в Красном Селе<sup>18</sup>. Правление общества находилось в Санкт-Петербурге и состояло из трех директоров и двух к ним кандидатов, избранных общим собранием акцио-

<sup>17</sup> РГИА. Ф. 22. Оп. 4. Д. 384. Л. 34–36.

<sup>18</sup> Там же. Л. 53.

неров. Первые избирались на три года, а последние – на два из лиц, обладавших не менее чем двадцатью акциями. Директор-распорядитель должен был иметь не менее тридцати таких ценных бумаг. Первым директором общества стал Д.Л. Крейцер, кандидатами к нему А.А. Иордан и П.Е. Войнов.

В деле асфальтовых работ это предприятие оказалось одним из самых успешных в России. Даже после пожара в мае 1895 г. и полной гибели завода у д. Бахилово общество смогло быстро восстановиться, сумев построить к февралю 1896 г. новый, более современный завод на берегу р. Волги в десяти верстах от станций Печерское. Восстановленный завод специализировался на производстве гудрона. География выполнения заказов была очень широкая. В частности, общество производило работы в Санкт-Петербурге, Москве, Ростове-на-Дону, Харькове, Баку, Нижнем Новгороде и других городах.

В начале XX в. данное общество стало крупнейшим предприятием в своей отрасли. В канун Первой мировой войны его акционерами были: Василий Федорович Карнеев со 103 акциями, Генрих Давидович Крейцерн со 100 акциями, Дмитрий Николаевич Батюшков со 100 акциями, Павел Алексеевич Сазонов со 100 акциями, граф Яков Николаевич Ростовцев со 100 акциями, Александр Дмитриевич Протопопов со 100 акциями, Рютгерс с 30 акциями, Николай Васильевич Мешков с 226 акциями и Владимир Давидович Крейцерн с 21 акцией<sup>19</sup>. Примечательно, что производство различных материалов этим обществом значительно превосходили собственно работы по асфальтированию мостовых. Так, в 1913 г. предприятие выработало асфальтовой мастики на 208 662 руб. 56 коп., асфальтового порошка на 79 руб. 95 коп., гудрона на 98 898 руб. 69 коп., асфальтового известняка на 29 879 руб. 23 коп., гудронного песчаника на 8 548 руб. 15 коп., лака толевого на 102 руб. 95 коп., в то время как асфальтовых работ было произведено всего на 4 854 руб. 39 коп.<sup>20</sup>

В 1914 г. общество расширило свое производство за счет приобретения активов Товариществом Сызранского асфальтового завода. По купчей крепости 21 марта 1914 г. у него была приобретена в Симбирской губернии Сызранского уезда дача в селе Батраки площадью 1 дес. и 2000 кв. сажен удобной земли и 1 дес. 1600 кв. сажен неудобной земли. 5 августа 1914 г. дополнительно было арендовано 562 дес. земли с битумными залежами у Удельного ведомства (сроком до 1951 г.) в с. Печерское Сызранского уезда вдоль Волги до с. Старых Костычей<sup>21</sup>. Были также куплены земли в других местах Сызранского уезда. 27 января 1915 г. Удельное ведомство разрешило Обществу производить в течение четырех лет поиск и разведку гудронного песчаника в Сызранском уезде с тем, что при обнаружении этих ископаемых Ведомство заключало с Обществом контракт на их разработку. Таким образом фирма активно пыталась расширить свое производство по добыче ископаемых материалов и проведению дорожных работ. Однако события Первой мировой войны внесли свои негативные коррективы.

### Выводы

К началу XX в. сложились все условия для дальнейшего развития асфальтовой отрасли в России. Во всяком случае Санкт-Петербург и другие города могли в начале нового столетия перейти к сплошному асфальтированию внутригородских дорог. Однако в связи со вступлением России в войну в 1914 г. существенно

<sup>19</sup> РГИА. Ф. 23. Оп. 13. Д. 491. Л. 10.

<sup>20</sup> Там же. Л. 46–53.

<sup>21</sup> Там же. Л. 12.

изменилась ее бюджетная политика, которая привела к сокращению расходов на социальную сферу и, в частности, благоустройство городов. Данные обстоятельства оказали влияние и на процесс развития асфальтовой отрасли в стране, которая смогла восстановиться и динамично развиваться лишь в 1930-е гг., когда городские власти Ленинграда стали активно заменять деревянные торцовые мостовые на асфальтовое покрытие.

Поступила в редакцию / Submitted: 29.09.2022

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 02.12.2022

Принята к публикации / Accepted for publication: 15.05.2024

### References

- Ageev, I.A. "Methodological resource of historical urban studies in modern research of urban spaces." *Tomsk State University Journal*, no. 385 (2014): 79–84 (in Russian), <https://doi.org/10.17223/15617793/385/13>
- Bakanov, S.A. "Urban history in Russia declares itself." *Magistra Vitae: ehlektronnyi zhurnal po istoricheskim naukam i arkheologii*, no. 2 (2016): 198–201 (in Russian).
- Davies, G.W. "The Rise of Urban History in Britain c. 1960–1978." PhD thesis, University of Leicester. Leicester, 2014.
- Eremeev I., ed. *Gorod St. Peterburg s tochki zreniia meditsinskoj politsii* [Oraşul Sankt Petersburg din punctul de vedere al poliţiei medicale]. St. Petersburg: Tip. M.D. Lomkovskogo Publ., 1897 (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.
- Morozan, V.V. "History of St. Petersburg's Pavements." *RUDN Journal of Russian History* 22, no. 3 (2023): 342–353 (in Russian), <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-3-342-353>
- Stas', I.N. "Urban History: between History and Social Sciences." *Sotsiologicheskoe obozrenie*, no. 3 (2022): 250–285 (in Russian), <https://doi.org/10.17323/1728-192x-2022-3-250-285>
- Tinikova, E.E. "Approaches to the study of the domestic model of urbanization in modern historical science." *Tomsk State University Journal of History*, no. 76 (2022): 120–127 (in Russian), <https://doi.org/10.17223/19988613/76/14>
- 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**, доктор исторических наук, профессор кафедры истории народов стран СНГ; Институт истории Санкт-Петербургского государственного университета; 199034, Россия, Санкт-Петербург, Менделеевская линия, 5; [v\\_moga@mail.ru](mailto:v_moga@mail.ru); SPIN-код: 9704-6714; <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. Petersburg, 199034, Russia; [v\\_moga@mail.ru](mailto:v_moga@mail.ru); SPIN-code: 9704-6714; <https://orcid.org/0000-0003-4312-0566>