

УДК 72+7.01+721.011

Скогорева Е. В.

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

Skogoreva E. V.

Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

**ФОРМИРОВАНИЕ ГЛАВНЫХ СУХОПУТНЫХ ТРАСС САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ
ГУБЕРНИИ В XVIII ВЕКЕ
FORMATION OF THE MAIN OVERLAND ROUTES OF THE ST. PETERSBURG
PROVINCE IN THE XVIII CENTURY**

Целью данной работы является изучение истории формирования градостроительного каркаса Санкт-Петербургской губернии (совр. – Ленинградской области), в частности – изучение формирования сухопутных трасс, анализ развития существующей с Допетербургского периода системы дорог, формирование новых и ремонт дорог на протяжении всего XVIII века, а также анализ изменений, происходивших в связи с этими преобразованиями. Работа выполнена на основании изучения архивного, картографического и планографического материала, а также анализа Полного собрания законов Российской Империи (ПСЗРИ). Результатом работы являются выявленные особенности развития территории с точки зрения формирования градостроительной ткани губернии, определение основных связей города Санкт-Петербурга с другими крупными населенными пунктами Российской Империи.

The main purpose of this article is to study the history of the formation of the town-planning framework of St. Petersburg Province (modern-day Leningrad Region), in particular: the formation of overland routes; the road system which existed in the pre-Petersburg (dopeterburgskii) period, and road-building and repair throughout the eighteenth century. The changes that occurred in connection with these transformations are analysed. The research is based on archival, cartographic and planning material and analysis of the Complete Collection of Laws of the Russian Empire (Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy Imperii). The article examines the development of the territory in terms of the formation of the urban fabric of the province and identifies the main connections of the city of St. Petersburg with other large population centres of the Russian Empire.

Ключевые слова: градостроительный каркас, Санкт-Петербургская губерния, сухопутные трассы, дороги, XVIII век.
Keywords: town-planning framework, St. Petersburg Province, overland routes, roads, eighteenth century.

Территория Санкт-Петербургской губернии является уникальной с точки зрения динамичности и радикальности ее развития в XVIII веке. На протяжении всего XVIII века происходили процессы формирования градостроительного каркаса губернии за счет укрупнения населенных пунктов и организации связей между ними, Санкт-Петербургом и другими городами Российской Империи (Москва, Новгород, Псков, Нарва и т.д.).

На основе более древних трактов и дорог, восходящих к новгородско-московско-шведским временам, начала складываться санкт-петербургская система дорог и трасс – сухопутных, морских и речных. Начата грандиозная практика соединения создаваемого нового общероссийского центра с обжитыми русскими территориями с учетом переноса столицы Российской Империи в Санкт-Петербург.

Быстрое расширение территории самого го-

рода Санкт-Петербурга вело к столь же быстрому изменению территорий пригородов [1].

Сеть трактов и дорог была создана еще в Допетербургский период, и в начале XVIII века Петр I сохранил ее, но внес изменения и превратил в столичную сеть, которая вела к основному ядру, сконцентрированному в Санкт-Петербурге. Именно в этот период с учетом роста населенных пунктов были развиты и важнейшие сухопутные трассы, такие как Петергофская дорога вдоль Финского залива, ведущая до Ораниенбаума, Царскосельская дорога, соединяющая Санкт-Петербург и Москву, Нарвский тракт, ведущий от Санкт-Петербурга до Нарвы, дорога Санкт-Петербург – Шлиссельбург.

В начале XVIII века уделялось особенно важное внимание развитию основных трактов, соединяющих крупнейшие города. Именно в этот период был создан Московский проспект

как дорога на Москву.

С 1705 г. работами по прокладке прямой сухопутной трассы Москва - Санкт-Петербург руководили шотландские инженеры, преподаватели А.Д. Фарварссон и С. Гвин, с 1708 г. Им помогали в трассировке дороги в натуре 10 учеников Навигацкой школы. В зоне начинавшегося города уже в эти времена складывалась новая сеть улиц и дорог.

Петр Первый объявлял, что его стремление – создать единую трассу от Котлина острова до Петергофа (или Ораниенбаума), а затем вдоль Петергофской дороги до Санкт-Петербурга. Освоение Петергофской дороги становилось одной из первоочередных задач. Петр Первый сохранил шведский тракт вдоль берега залива и основал в 1710 г. по ее трассе будущую Петергофскую дорогу как место размещения «увеселительных домов». В июле 1710 г. от Красной горки до Поповой мызы разбит 141 участок, а в августе 1710 г. от Поповой мызы до Невы разбили еще 115 участков [2]. «Петергофская дорога – воплощение присущей Петербургу градостроительной регламентации. Равномерно расположенные усадебные комплексы в сочетании с ансамблями императорских резиденций формировали новый архитектурный образ раскрывавшейся перед путником панорамы побережья Финского залива. Немецкий путешественник Геркенс в книге, изданной в 1718 году, писал: «Все морское побережье к югу от Кроншлота вплоть до Петербурга усеяно загородными домами и дачами, расположенными друг около друга... Так как местность расположена таким образом, что на расстоянии примерно 1000 шагов от моря берег имеет почти одинаковую высоту... то легко понять, что этот проспект не может не быть приятным как со стороны дворов на возвышенности, так и для тех, которые едут по морю, имея панораму перед глазами, как бы в виде полуциркуля» [3]. Таким образом, Петергофский тракт представлял собой связующее звено дворцов и дач, в последующем ставших крупнейшими резиденциями.

Петр Первый задумал создать несколько по-ясов загородных усадеб. Одновременно начали возникать ближние и дальние загородные

царские резиденции на разных направлениях. Наиболее важными, приоритетными уже тогда были направления вдоль южного берега залива на Попову мызу (совр. – Петергоф), а также южное направление на Сарскую мызу (совр. – Царское село).

Создание загородной резиденции царицы Екатерины Алексеевны в Сарской мызе заставило заниматься строительством дороги от Санкт-Петербургских поселений до Сарской мызы. Новый тракт вел в загородную царскую резиденцию – Саарское село, его стали именовать Саарской перспективой, а после переименования села в Царское – Царкосельской перспективой [6].

Ее история связана с деятельностью Комиссии о Санкт-Петербургском строении, созданной в 1737 году. В Комиссии трудился талантливый зодчий Петр Михайлович Еропкин.

В царствование Екатерины II были заменены деревянные указательные на каменные. Дорожные знаки были изготовлены по единому образцу в виде обелисков из гранита или мрамора. Большие работы были проведены по благоустройству самой Царкосельской дороги: на всем протяжении до Царского Села ее расширили, по обеим сторонам проложили осушительные каналы, закрыли их и соединили между собой поперечными подземными сводами.

В период с 1730 г. по 1732 г. был произведен ремонт дороги Санкт-Петербург-Москва под управлением и контролем генерал-фельдмаршала графа Б.-Х. Миниха. Трасса до Москвы была определена через Соснинскую (Волховскую) пристань и Новгород. Именным указом от 22 августа 1732 г. Это строительство (и ремонт) передано в ведение Камер-Коллегии с контролем Сената [4].

К 1730-35 гг. также велся ремонт дороги Санкт-Петербург - Нарва («Нарвский тракт») и дороги Санкт-Петербург - Ораниенбаум («Петергофский тракт»). Летом 1732 г. в связи с желанием Императрицы Анны I Иоанновны посетить Ладожский канал, было подписано повеление о строительстве дороги Санкт-Петербург-Шлиссельбург [5], также в это же время ведется строительство дороги

Москва-Новгород-Псков. Для ремонта и строительства всех дорог создаются соответствующие Указы, которые регламентируют ширину дорог, вырубку леса в местах прокладки дорог, срез склонов и досыпку на низменных участках и др. Таким образом, размах строительства и реконструкции большинства трасс становится всё больше, а профессиональный подход всё качественнее.

Также в период с 1739-1750 гг. стремительно происходило развитие дорожной сети дорог, были реконструированы такие трассы, как Санкт-Петербург-Выборг-Кексгольм, Санкт-Петербург-Архангельск, дорога на Сарскую мызу. В 1744 году был издан указ «Объ окончательной отделке проложенной дороги отъ Новгорода до Чудова» [7]. В этом же году проводились работы по измерению длины Санкт-Петербургского тракта и расстановки и замене верстовых столбов [8]. Указами было определено увеличить ширину полос около дорог, тем самым увеличивая обзор, и приписывать каждый участок дороги к соответствующему владельцу усадьбы вдоль неё.

В конце XVIII века, вследствие обширного развития Санкт-Петербургской губернии, в том числе расширения жилых зон основных населенных пунктов, застройка которых велась в это время очень интенсивно, также особое внимание уделялось реконструкции дорог и основных трасс Санкт-Петербургской губернии, создавались новые дороги, некоторые были ликвидированы. Для строительства и ремонта дорог создана особая «Канцелярія строения Государственныхъ дорогъ». Так, в 1770 г. по Нарвскому тракту, входившему в перечень Государственных трактов, была организована государственная почта по новым правилам. Всего от Санкт-Петербургского уезда были организованы 6 почтовых станов и на каждом размещены по 25 лошадей [9]. Кроме того, в эти годы велась реконструкция трасс Невского бечевника, Петергофской дороги, дороги Санкт-Петербург-Москва, Царскосельской дороги. Все они кипели жизнью, развивались, постоянно ремонтировались. Про Петергофскую дорогу в Екатерининское время рассказывали иностранцы, что она

напоминала прелестный переезд от Парижа до Версаля. Англичанка Вильмот в своих записках пишет: «Вас поражают удивлением великолепные дворцы, возвышающиеся по обеим сторонам дороги, окруженные рощами и украшенные роскошными цветниками и лужайками. Широкая и отличная дорога постоянно кишит всякого рода экипажами...» [10].

Таким образом, XVIII век ознаменовал новый этап в развитии Санкт-Петербургской губернии. С приходом к власти таких великих градоначальников как Петр I, Анна Иоанновна, Екатерина II территория губернии значительно преобразилась – полным ходом шло развитие населенных пунктов, строительство новых путей сообщения, их ремонт и реконструкция. Градостроительный каркас в виде сухопутных дорог сформировался именно в XVIII веке и продолжил свое развитие в XIX и XX вв.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Семенцов С.В. Градостроительное развитие Санкт-Петербурга в 1703-2000 г. Диссерт. на соискание ученой степени доктора архитектуры. 2007г. — С. 267
2. Горбатенко С.Б. Петергофская дорога. СПб., 2001. С. 13.
3. История Петербурга. № 1 (53)/2010 статья 300 лет Петергофской дороге. С.Б. Горбатенко [Геркенс]. «Описание... столичного города С.-Петербурга...» // Белые ночи. Л., 1975. С. 243.
4. Именной Указъ отъ 22 Августа 1732 г. Данный Сенату «О порученіи строенія дороги отъ Москвы Санктпетербурга и по Псковскому тракту до Печерскаго монастыря Камеръ-Коллегіи и о состояніи оному строенію подъ высшимъ управленіем Сената» // ПСЗРИ. 1-е собрание. Т.VIII. 1728-1732 гг. № 6159. СПб.,1830.С.908-909.
5. Именной Указъ отъ 9 Августа 1732 г.изъ Кабинета «О порученіи строенія дороги отъ с.Петербурга до Шлиссельбурга Камеръ-Коллегіи, и о сделаніи на большихъ рекахъ плотовъ для перевоза каретъ съ лошадьми» // ПСЗРИ. 1-е собрание. Т.VIII. 1728-1732 гг. № 6145. СПб.,1830.С.896.
6. Именной Указъ отъ Ноября 20. Высочайшая резолюція на докладе Сената. – О строеніи Сарской дороги, (что ныне Царскосельская) // ПСЗРИ. 1-е собрание. Т.XI. 1740-1743 гг. № 8472. СПб.,1830. С.536.
7. Именной Указъ отъ 13 Марта 1744. Сентатский. – «Объ окончательной отделке проложенной дороги отъ Новгорода до Чудова.» // ПСЗРИ. 1-е собрание. Т.XII. 1744-1748 гг. № 8856. СПб.,1894.С.41.
8. Именной Указъ отъ 11 Сентября 1744. Сентат-

ский. – «О поставке чрезъ каждыя пятьсотъ сажень верстовыхъ столбовъ по Санктпетербургскому тракту» // ПСЗРИ. 1-е собрание. Т.ХII. 1744-1748 гг. №9031. СПб.,1894.С.224.

9. Семенцов С.В. Градостроительство Санкт-Петербурга в XVIII - начале XIX века. «Проектный» градостроительный пафос, законодательное обеспечение и «реальные» реализационные возможности. Т.І. Развитие территорий Приневья до основания Санкт-Петербурга в XVIII веке. СПб., 2011. С. 399.

10. Пыляев М.И. Забытое прошлое окрестностей Петербурга/Вступит.статья А.А.Алексеева.-СПб.: «Паритет», 2008. С.119.



Открытие международной проектно-теоретической конференции «Инновационные подходы в проектировании и теории архитектуры и дизайна» 18 декабря 2015 года