

## НОВЫЙ ПЕТЕРБУРГ К СЕВЕРУ ОТ НЕВЫ: СЕВЕРНЫЕ ОКРАИНЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

*Работа представлена кафедрой русской истории РГПУ им. А. И. Герцена.  
Научный руководитель – доктор исторических наук, профессор И. В. Алексеева*

*В статье описываются северные окраины Санкт-Петербурга в конце XIX – начале XX в. с точки зрения их места в функциональной структуре города, состава населения, инфраструктуры и застройки, а также в контексте процесса урбанизации. В статье рассматриваются районы Лесного, Гражданки, Удельной и Коломяг, делается вывод о том, что в начале XX в. эта часть города превратилась в поселение нового типа, сочетающее в себе черты дачного пригорода и научного центра, являющегося местом проживания обеспеченных горожан, переселяющихся в пригороды в условиях роста города.*

**Ключевые слова:** Санкт-Петербург, XIX–XX века, окраины, дачные поселения, урбанизация.

## NEW PETERSBURG NORTHERLY FROM THE NEVA: NORTHERN SUBURBS OF SAINT-PETERSBURG IN THE LATE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES

*The article describes the northern suburbs of Saint-Petersburg in the late 19th – early 20th centuries from the perspective of their place in the city's functional structure, composition of population, infrastructure and housing system and also in the context of the urbanisation process. The article covers the Lesnoy, Grazhdanka, Udelnaya and Kolomyagi areas. The main conclusion of the article is that in the early 20th century this part of the city converted to the new type of settlement that combined traits of a summer suburb and scientific centre inhabited mainly by wealthy citizens moving to the suburbs due the city's growth.*

**Key words:** Saint-Petersburg, 19th–20th centuries, suburbs, summer residence, urbanisation.

На рубеже XIX–XX вв. город Санкт-Петербург, столица Российской империи, переживал период интенсивного роста и развития. Рост населения, рост границ города, интенсивное строительство, развитие городской инфраструктуры, транспорта, все эти процессы были характерны не только и не столько для исторического центра, но и для окраин города. В начале XX в. многие бывшие пригороды фактически слились с городом, став его окраинами (хотя административные границы города раздвигались весьма неохотно, не поспевая за его фактическим ростом). На этих окраинах зачастую наблюдались наиболее остро тенденции развития города в данный период: промышленный рост и рост рабочего класса, преобразование чисто дачных районов в места постоянного проживания обеспеченных категорий населения, развитие науки и техники, интенсивное строительство и т. д.

В данной статье речь пойдет о северных окраинах Санкт-Петербурга, которые к началу XX в. выделялись, как будет показано ниже, своей спецификой. О городах классической индустриальной эпохи часто говорится, что их исторический центр был окружен «промышленным поясом» пригородов. В целом к Петербургу начала XX в. это определение вполне применимо, но лишь незначительная часть этого «пояса» находилась на северных окраинах, их функциональное назначение в организме города было иным.

Рассмотрим эти окраины более подробно. В ходе рассмотрения каждый район будет охарактеризован следующим образом: во-

первых, будут рассмотрены границы данного района и его положение относительно других частей города, во-вторых, будут перечислены наиболее заметные объекты, имеющие значение для экономической, культурной, научной деятельности, а также объекты инфраструктуры, в-третьих – социальный состав населения района, в-четвертых – преобладающие типы застройки.

К началу XX в. находящиеся к северу от Невы пригороды Петербурга сохраняют наполовину городской, наполовину дачно-сельский характер. Особенно это относится к Лесному, который к тому же приобрел и роль научного центра.

В расширительное понятие Лесного в то время, кроме Малой и Большой Кушелевки, в начале XX в. входила также Сосновка, а нередко и Гражданка. «Под названием „Лесной“ петербургская публика подразумевает дачный район в шести верстах от Петербурга по правой стороне Выборгского шоссе, – сообщал «Путеводитель по дачным окрестностям г. Петербурга на 1903 год» [2, с. 25].

Одним из центральных объектов Лесного в начале XX в., заслуживающим безусловного внимания, является Политехнический институт, а также Лесной институт. Оба этих учебных заведения в начале XX в. превратили Лесной в некое подобие русского Кембриджа, по выражению историка Санкт-Петербурга А. В. Кобака. Политехнический институт был основан в 1899 г. и обосновался в Лесном в 1902 г. Видным сторонником создания в России политехнических вузов был С. Ю. Витте, а

также товарищ этого министра В. И. Ковалевский, в 1902–1916 гг. – председатель Русского технического общества. В числе основателей Политехнического института стоит упомянуть и Д. И. Менделеева. Все сооружения этого института были построены с нуля за кратчайший срок в 1900–1905 гг. После открытия института Лесной стал третьим после Васильевского острова и района Технологического института академическим центром города.

Что касается Лесного института, то он был основан еще в XIX в. За годы своего существования этот институт из учебного заведения превратился в научный центр, деятельность которого не ограничивалась только лесами, охватывая также широкие области естественных наук.

Помимо Лесного института и Политехнического института стоит упомянуть и их общее детище – Коммерческое училище, основанное в 1904 г. Данное училище должно было не только давать ученикам среднее образование по курсу гимназии, но и готовить их к поступлению в высшие учебные заведения. Некоторые преподаватели Лесного и Политехнического институтов работали по совместительству в Коммерческом училище, что выгодно отличало его от обычных гимназий.

Промышленность в Лесном в начале XX в. практически отсутствовала, важным исключением являлся завод «Новый Айваз», основанный в 1912 г. Завод интенсивно развивался и к Первой мировой войне превратился в одно из крупнейших промышленных предприятий города.

К тому времени в состав предприятия входили механический завод, машиностроительный завод и электротехнический завод «Светлана».

Поскольку Лесной в те годы оставался дачным предместьем, культурная жизнь, развлечения и спорт были в нем сильно развиты, особенно оживляясь в летние месяцы. Основными местами развлечений дачников в Лесном в ту пору были Беклешовский и Институтские парки, а также Сосновка и Серебряный пруд. В 1902 г. у Серебряного пруда появился летний театр. В 1904 г. группой профессоров Политехнического и Лесного институтов было создано

«Лесное общество народных развлечений», основой деятельности которого были публичные лекции и обширная библиотека.

Лесной в описываемый период являлся также средоточием значительного числа благотворительных учреждений. Среди таковых стоит отметить Орлово-Новосильцевскую богадельню, Санкт-Петербургский Дом милосердия, летнее отделение приюта принца П. Г. Ольденбургского, несколько более мелких, в основном приютов.

Одной из особенностей Лесного было то, что в начале XX в. он превратился в своеобразный спортивный центр Петербурга. В 1912 г. была открыта «Лыжная станция в Лесном», которая устраивала для желающих лыжные походы. Центром серьезной спортивной деятельности являлся Политехнический институт, в нем в начале XX в. существовала самая многочисленная в России студенческая спортивная организация. Также в этом районе располагалось футбольное спортивное общество «Унион», основанное в 1897 г.

Главной транспортной артерией, соединявшей Лесной с городом была Финляндская железная дорога и пригородная паровая конка, которая шла по Выборгскому шоссе через весь Лесной. Главным проспектом Лесного был 2-й Муринский.

Из-за монополии владельцев конки трамвай в Петербурге появился с большим опозданием. Но на пригороды эта монополия не распространялась. Неудивительно, что Лесной, будучи динамично развивающимся пригородом, местом летнего отдыха обеспеченных горожан, стал объектом внимания первых проектов петербургского трамвая. Уже летом 1897 г. столичные газеты писали, что «приехали два представителя французской компании электрических дорог для получения разрешения на постройку дачных электрических дорог; одна из них соединит Лесное через Мурино и Девяткино с Шуваловым» [1, с. 269]. Этим планам, как и многим последующим проектам, впрочем, не было суждено сбыться вплоть до постройки Ораниенбаумской пригородной электрической железной дороги.

Природные условия в Лесном были, пожалуй, самыми благоприятными в Петербурге

на тот момент. Однако благоустройство этих дачных мест оставляло, как и во всем городе, желать много лучшего. Как отмечалось в обзоре «Петербургские дачные местности в отношении их здоровости», опубликованном в 1881 г., «в устроенные по бокам улиц канавы, соединяющиеся в большинстве случаев с прудами, стекают уличные нечистоты, дождевая и банная вода, помой, а также и части жидких нечистот...» [2, с. 41, 42]. В 1889 г. домовладельцами Лесного было создано «Общество содействия благоустройству местности Лесного», которое ставило своей целью развитие инфраструктуры этой новой части города и ее благоустройство. Так, к началу 1910-х гг., благодаря усилиям «Общества», были замощены почти весь 2-й Муринский, а также Институтский проспект, несколько других улиц. В тот же период были достигнуты внушительные успехи по электрификации Лесного. Деятельность общества, впрочем, сильно тормозилась минимальным содействием со стороны большинства домовладельцев. Снабжение водой и канализация оставались слабыми местами Лесного.

Большинство населения Лесного в начале XX в. составляли приезжие дачники, студенты-непетербуржцы, другое население, связанное с Лесным институтом, и, разумеется, коренные жители. В начале XX в. в Лесном, как и в других дачных пригородах Петербурга, распространяется феномен «зимогорства» – в связи с вздорожанием квартир в центральных районах города, петербуржцы «средней руки» начинают переселяться на окраины, снимая там дачи и дома, что было дешевле, чем снимать квартиру. Как указывал М. И. Пыляев в серии очерков «Дачные местности близ Петербурга» (1898), Лесной «является любимейшей и многочисленнейшей дачной колонией с населением, достигающим в летнее время до 30 с лишком тысяч, из коего с каждым годом все более и более остается в Лесном и на зиму» [2, с. 85].

Значительная часть населения Лесного принадлежала к зажиточным, обеспеченным классам: здесь снимали дачи и жили купцы, представители творческой интеллигенции, научной элиты, чиновники, коммерсанты.

Видными жителями Лесного были идеолог «легального марксизма» П. Б. Струве, ученые А. Ф. Иоффе, Д. Н. Кайгородов, племянник А. С. Пушкина Л. Н. Павлицев. Основой застройки Лесного в указанный период все еще являлись деревянные дома дачного типа в один-два этажа. Среди них выделялся комплекс каменных многоэтажных строений Политехнического и Лесного институтов, а также особняки богатых жителей Лесного, многие из которых сохранились до нашего времени.

В целом Лесной в тот период можно охарактеризовать как пригородный район, сочетавший черты научного центра с дачным поселением, развитым центром рекреации горожан. Это предопределяло и высокую мобильность населения (по направлению город-пригород) и сезонность движения населения, а также достаточно специфический состав населения – в основном это «средний класс» в современном понимании, студенты, творческая и научная элита.

Прочие пригородные районы Петербурга, находящиеся к северу от Невы, по своему облику были достаточно схожи с Лесным в силу «дачного» характера этих районов. Несколько особняком стояла Гражданка, которая в начале XX в. была совсем небольшим поселением и занимала существенно меньшую площадь, чем сейчас район города с тем же названием. Тогдашняя Гражданка состояла из трех поселений, располагавшихся примерно вдоль современного Гражданского проспекта – Дорога на Гражданку, Колония Гражданка и Русская Гражданка.

Главной примечательной чертой Гражданки в начале XX в. являются располагавшиеся здесь немецкие колонии, прежде всего Колония Гражданка или Немецкая Гражданка. Немецкие колонисты появились в России вообще и в Петербургской губернии в частности в XVIII в., при Екатерине II. Вплоть до начала XX в. колонисты жили обособленной жизнью, их быт и даже внешний вид существенно отличался от остального населения города. Гражданка также была дачным местом, но полудеревенский дух тут ощущался сильнее, чем в Лесном, а стоимость дач, сдаваемых летом горожанам, была ниже.

Помимо сельского хозяйства и дачного промысла, немецкая колония в Гражданке занималась также «питомническим промыслом». Колонисты брали на воспитание (а также использовали как даровую рабочую силу) сирот и подкидышей из петербургского Воспитательного дома.

Своеобразной гордостью Гражданки являлась местная пожарная дружина, которая была, пожалуй, лучшей из всех пригородных пожарных дружин. Финансовое положение этой дружины и ее оснащение было лучшим, чем у дружины лесновской. Созданная в 1898 г., дружина являлась также своеобразным центром общественной жизни в Гражданке.

По части увеселений и культурной жизни Гражданка не могла предложить дачникам практически ничего – это было место для недорогого тихого летнего отдыха.

Основой Гражданки, как и всех прочих дачных пригородов, были деревянные сельские домики и усадьбы, особенно выделялись дома колонистов: «Дома довольно большие, в два этажа; обшиты тесом; впереди небольшой садик, в котором разбиты клумбы с цветами. Все дома построены по одному типу с неизбежными двумя балконами по фасаду. Заборы и палисадники, выкрашенные белой краской, стоят прямо, ровно, точно вытянулись в струнку» [2, с. 330].

Следующим северным пригородом, о котором стоит упомянуть, была Удельная. Этот поселок, а с 1900-х гг. – пригород образовался в XIX в. вокруг Удельного земледельческого училища, закрытого после отмены крепостного права в 1861 г. Постройка Финляндской железной дороги и сооружение станции Удельная дали новый толчок развитию этой местности. Началась история Удельной как дачной местности. В целом Удельная в ту пору тянулась на север вдоль Финляндской железной дороги к северу от Лесного.

Путеводитель 1902 г. сообщает: «У Поклонной горы граница города, от которой идет Коломяжская дорога, составляющая продолжение границы и как бы включающая ст. Удельную Финлянд. ж. д. в городскую черту, которая принадлежит к Лесному участку. Промежуток от Лесного... сплошь застроен

дачами, прилегающими... с другой стороны... к Удельной. Благодаря дешевизне сообщения, местность эта всегда полна дачниками, так как здесь с одной стороны – прекрасный „Удельнинский“ парк, а с другой – сосновый лес...» [5, с. 240].

Обширные территории бывшего училища нашли новое применение – собственно корпуса училища отдали под Временную загородную больницу, часть территории отошла железной дороге, часть положила начало Удельному парку, юго-западная часть территории отошла под ипподром, построенный в 1892 г.

Рядом с загородной больницей располагался Дом призрения душевнобольных. Обитателями этого заведения были представители привилегированных классов. Сама загородная больница к началу XX в. тоже была превращена в психиатрическую лечебницу, но для пациентов попроще и победнее.

Обозреватель петербургских окрестностей В. К. Симанский в очерке «Петербургские дачные местности в отношении их здоровья» описывал Удельную так: «...совмещает в себе: обширный парк бывшего земледельческого училища, удельную ферму, две больницы и группу дач... Проточной воды не имеется, жители употребляют воду из колодцев... Жители по преимуществу – только летние, так как для зимы постройки вовсе не приспособлены» [2, с. 387]. Эти строки были написаны в 1881 г. К началу XX в. Удельная начала терять свой чисто дачный характер, превращаясь в том числе в место постоянного жительства горожан. Недостаток воды был устранен строительством искусственного бассейна, а железная дорога предоставляла возможность быстрой связи с городом. Так же, как и Лесной, Удельная превращается в «зимогорский» район, обитатели которого летом, а чаще всего и зимой, живут в Удельной, регулярно навещаясь в Петербург. Совершенствовалась и инфраструктура нового пригородного района. Центром благоустройства здесь стал Дом призрения. При его содействии в 1910-х гг. Удельный был электрифицирован и телефонизирован. Впрочем, как и в Лесном, по части благоустройства в начале XX в. в Удельном наблюдались существенные пробелы.

В первую очередь это касалось канализации и водопровода, что было проблемой города в целом. Был в Удельной и свой трущобный район вокруг ночлежки, прозванной «Сургановской лаврой».

Центрами отдыха и культурной жизни в Удельной были Удельный парк, а также сосновый лес на Поклонной горе. В Удельной существовал свой клуб, игравший роль дачного театра. На Ярославском проспекте действовал театр с летним садом для гуляний. В 1910-е гг. в Удельной постоянно действовало два кинематографа.

Как и в Лесном, в Удельной была развита спортивная жизнь. В Удельном парке Русское национальное общество любителей спорта устраивало соревнования по бегу, на Выборгском шоссе проходили велосипедные гонки, в Удельной существовало целых два местных футбольных клуба – «Надежда» и «Удельная», впоследствии объединившиеся в клуб «Унитас». Другим крупным футбольным клубом был «Коломяги», основанный в 1904 г., «который многое сделал для развития этого вида спорта. Из числа основателей клуба впоследствии в советское время Сергей Гостев и Петр Филиппов получили звание заслуженных мастеров спорта» [6, с. 171]. Вообще же футбол в начале XX в. набирал популярность, и в него активно играли и за пределами клубов, в том числе и простые дачники. «Это мало было похоже на современный футбол: не было определенной формы, не у всех были и бутсы, правила были плохо разработаны, мало соблюдались. Хорошим игроком считался тот, кто бил здорово по мячу и давал „свечку“» [3, с. 263].

Так же, как и Лесной, Удельная в начале XX в. была дачно-городской местностью, где проживали в основном представители тогдашнего «среднего класса» и купечества. Численность населения Удельной в 1900-е гг. составляла зимой 30 тысяч человек, а летом удваивалась. В Удельной преобладала обычная дачная деревянная застройка, но, как и в Лесном, здесь было много особняков – деревянных и каменных, например, «Вилла Кумбергия», вилла А. И. Осипова, дом графа А. Ф. Толстого.

Среди прочих северных дачных пригородов Петербурга стоит упомянуть также Коломяги.

Коломяги в описываемый период были уже зажаты между Лесным и Удельной и часто воспринимались как часть Лесного, а Удельный парк и ипподром, в свою очередь, частенько называли Коломяжскими. По своему характеру Коломяги мало отличались от Лесного и Удельного – это была дачная местность, очень долго сохранявшая черты сельского поселения, даже после Великой Отечественной войны. Здесь, как и в Гражданке, селились дачники «средней руки». Однако именно в Коломягах в начале XX в. располагался объект, который стоит отдельного упоминания – Комендантский аэродром, располагавшийся рядом с Коломяжским (Удельным) ипподромом.

Скачки на Коломяжском ипподроме были необычайно популярны и продолжались до самой революции. Что касается аэродрома, то первые полеты русской авиации, испытания летательных аппаратов проводились с 1908 г. непосредственно на ипподроме, а в мае 1910 г. здесь состоялась первая Авиационная неделя. Авиация в начале XX в. была чрезвычайно популярна, и полеты привлекали не меньше внимания, чем скачки. В том же 1910 г. на Комендантском поле был создан настоящий аэродром, что в то время не требовало никаких особенных усилий и затрат. Открытие аэродрома, впрочем, омрачила известная трагедия – гибель одного из первых российских авиаторов Л. М. Мациевича. На месте его гибели был установлен памятный знак, существующий и сегодня.

Авиация в начале XX в. оставалась весьма опасным делом. «Чем активнее человек покорял небо, тем острее становилась проблема спасательного средства. Число жертв в мире, в том числе и в России, росло. В статье „Жертвы авиации“, опубликованной в журнале „Воздухоплаватель“, указывалось, что из 32 зарегистрированных к 1910 г. катастроф примерно три четверти приходится на последний год. Если в 1909 г. погибли четыре человека, то в следующем – уже 24 авиатора» [4, с. 50]. Гибель Мациевича подтолкнула Г. Е. Котельникова к изобретению парашюта.

Комендантский аэродром стал свидетелем и крупных авиационных достижений, например, первого перелета в Гатчину (1910), первого

перелета в Москву (1911). Комендантский аэродром был не только местом, где проходили, говоря современным языком, авиашоу, но и местом испытаний новых моделей самолетов.

В целом северные окраины Санкт-Петербурга в начале XX в. были местом проживания в основном представителей обеспеченных категорий населения, многие из которых проживали в этих районах на сезонной основе, хотя число постоянно проживающих в этих районах горожан-«зимогоров» постоянно росло. Соответственно, северные пригороды носили характер преимущественно дачной местности с развитой инфраструктурой для отдыха, развлечений, занятий спортом.

Что касается электрификации, развития канализации, водопровода, транспортной сети и т. д., то хотя северные пригороды и находились в данном отношении в гораздо лучшем положении, чем рабочие окраины, степень развития инфраструктуры все же была явно недостаточной, особенно за пределами Лесного. Впрочем, «кризис большого города», причем в довольно острой форме, был в рассматриваемый период характерен для Петербурга в целом. «Скученность населения в центре города и неустроенность окраин, отсутствие

нормального транспортного сообщения между различными частями города и, как следствие, плохое санитарное состояние приводили к большой смертности. В 1908 г. от брюшного тифа в Петербурге умерли 1679 человек, значительно больше, чем во всех городах Англии вместе взятых» [7, с. 17].

Вместе с тем северные окраины к началу XX в. превратились в один из академических центров Петербурга, центров развития науки и техники. Этим статусом они были обязаны Политехническому и Лесному институтам, выпускавшим специалистов в области технических и естественных наук и проводивших фундаментальные исследования. На Комендантском аэродроме испытывались летательные аппараты разнообразных конструкций, совершенствовали свое мастерство первые пилоты. Завод «Новый Айваз» к началу Первой мировой войны освоил выпуск электротехнического оборудования и электrolамп.

Северные окраины в рассматриваемый период превратились фактически в новый для Петербурга тип поселения, порожденный развитием капитализма и научно-технического прогресса, резко контрастирующий с рабочими окраинами – оборотной стороной этого развития.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Антонов В. В. Петербург неизвестный, забытый, знакомый. М.: ЗАО Центрполиграф, 2007. 319 с.
2. Глезеров С. Е. Лесной, Гражданка, Ручьи, Удельная... М.: ЗАО Центрполиграф, 2007. 479 с.
3. Засосов Д. А., Пызин В. И. Повседневная жизнь Петербурга на рубеже XIX–XX веков: записки очевидцев. М.: Молодая гвардия, 2003. 467 с.
4. Захаров В. П. Первый военный аэродром. М.: Воениздат, 1988. 128 с.
5. Раевский Ф. Н. Петербург с окрестностями. СПб., 1902. 330 с.
6. Социальная история Санкт-Петербурга / под ред. В. Н. Соловьева. СПб.: ИД «Русский остров», 2005. 336 с.
7. Сухорукова А. «Кризис большого города» и городское самоуправление Петербурга в начале XX века // Город и горожане в России XX века: материалы российско-французского семинара. СПб.: Контрфорс, 2001. 128 с.

#### REFERENCES

1. Antonov V. V. Peterburg neizvestny, zabyty, znakomy. M.: ZAO Tsentrpoligraf, 2007. 319 s.
2. Glezerov S. E. Lesnoy, Grazhdanka, Ruch'i, Udel'naya... M.: ZAO Tsentrpoligraf, 2007. 479 s.
3. Zasosov D. A., Pyzin V. I. Povsednevnyaya zhizn' Peterburga na rubezhe XIX–XX vekov: zapiski ochevidtsev. M.: Molodaya gvardiya, 2003. 467 s.
4. Zakharov V. P. Pervy voyenny aerodrom. M.: Voenizdat, 1988. 128 s.
5. Rayevsky F. N. Peterburg s okrestnostyami. SPb., 1902. 330 s.
6. Sotsial'naya istoriya Sankt-Peterburga / pod red. V. N. Solov'yeva. SPb.: ID «Russkiy ostrov», 2005. 336 s.
7. Sukhorukova A. «Krizis bol'shogo goroda» i gorodskoye samoupravleniye Peterburga v nachale XX veka // Gorod i gorozhane v Rossii XX veka: materialy rossiysko-frantsuzskogo seminar. SPb.: Kontrfors, 2001. 128 s.