

ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОЯС: ЮЖНЫЕ 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 промышленные окраины Санкт-Петербурга в конце XIX – начале XX вв. с точки зрения их места в функциональной структуре города, состава населения, инфраструктуры и застройки, а также в контексте процесса урбанизации. В статье рассматриваются районы Нарвской и Невской застав. Автор приходит к заключению, что данные части города представляли собой преимущественно промышленные районы, которые ярко иллюстрировали противоречия урбанизации в России начала XX в.: быстрый промышленный рост, приток населения в города, быстрый рост рабочего класса, его неустроенность, маргинальность, резкий социальный контраст между различными частями города.

***Ключевые слова:** Санкт-Петербург, XIX–XX вв., окраины, промышленность, урбанизация.*

D. Smirnov

INDUSTRIAL BELT: SOUTHERN SUBURBS OF SAINT-PETERSBURG IN THE LATE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES

The topic of the article is the description of the industrial 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 scope of the

article covers Narvskaya Zastava and Nevskaya Zastava districts. The author comes to the conclusion that these parts of the city brightly illustrated the contradictions that followed Russian urbanisation in the early 20th century, such as the swift industrial growth, high-rate migration to cities, rapid growth of the working class, its miserable life conditions, marginality and violent social contrast between different districts of the city.

Key words: Saint-Petersburg, 19–20th centuries, suburbs, industry, urbanisation.

Конец XIX – начало XX в. стали временем перемен для России. И хотя эти перемены не всегда были заметны, они оказали решающее воздействие на всю последующую историю страны, так как носили глубокий социально-экономический характер. Один мир сменялся другим, аграрная Россия постепенно, рывками, сменялась Россией индустриальной. Изменялся и сам уклад жизни, и быт, причудливо сочетая элементы нового и старого.

Наиболее полно и явно процессы модернизации в означенную эпоху наблюдались в крупнейших городах. С этого времени города начинают играть роль средоточия производства и вообще населения страны. И хотя большинство граждан нашей страны будут жить в городах еще очень не скоро (начиная с 60-х гг. XX в.), в первые полтора десятилетия XX в. население крупнейших городов России быстро увеличивалось, а главное, изменялось по своему составу. Изменялись вместе с жителями и сами города. В особенности это касается столиц – политических, административных, культурных, промышленных центров страны. Именно туда стекались в начале века капитал, люди, идеи.

К началу XX в. вокруг Санкт-Петербурга сложился классический «промышленный пояс». Пояс этот не был полным, в северных окраинах Петербурга сосредотачивалась незначительная часть петербургской промышленности, которая концентрировалась на Нарвской заставе, Невской заставе и на Охте.

В данной статье речь пойдет именно об этих окраинах Петербурга, в которых в начале XX в. были сосредоточены самые мощные в России предприятия и которые были заселены преимущественно рабочим классом.

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.

Южные окраины Петербурга составляли разительный контраст с северными. Если с севера располагалась в основном дачная местность, заселенная в основном горожанами «средней руки» и просто богатыми людьми и зачастую на сезонной основе, то южные окраины Петербурга представляли собой почти сплошь промышленный район с бедным населением.

Все эти промышленные окраины не входили в состав собственно Петербурга, несмотря на свою обширность и теснейшую связь с остальным городом. Причина подобного разделения была чисто бюрократической: «В протоколах заседания Государственной* Думы за 1903 г. имеется решение по ходатайству группы депутатов о включении в черту города района Нарвской заставы. Гласные думы тогда постановили “Присоединение рабочих окраин является невыгодным с финансовой стороны, так как нужды окраин обширны и большинство нужд неотложно...”» [2, с. 294, 295].

Западная часть южного промышленного района Петербурга в рамках данной статьи имеет собирательное название Нарвской заставы, Восточная часть – Невской заставы. Итак, Нарвская застава формировалась вокруг Петергофской дороги (шоссе), ведущей в Петергоф и далее в Нарву. Условной границей заставы с севера можно назвать Обводный канал, с востока – линию Варшав-

ской железной дороги. На этом участке располагалось множество промышленных предприятий и рабочих жилых районов при них.

В течение XVIII в. это был аристократический район богатых дворянских усадеб, заповедных рощ. Индустриализация этого района началась в 1801 г., когда на Петергофской перспективе обосновался переведенный туда из Кронштадта Санкт-Петербургский казенный чугунолитейный завод. Это производство положило начало будущему промышленному гиганту – Путиловскому заводу (сейчас это Кировский завод).

«После перевода на Нарвскую заставу вдоль Кронштадского чугунолитейного завода вдоль Петергофской дороги... стали вырастать многочисленные низкие фабричные и заводские корпуса. В некогда заповедном аристократическом районе столицы, на территории блестящего парадного въезда в город начал постепенно формироваться пояс фабрично-заводской застройки» [2, с. 234]. Упомянутый парадный въезд – это знаменитые Нарвские ворота, ставшие своеобразным центром этого района. Деревянную арку в честь победы над Наполеоном возвели в 1814 г., через нее входили в город возвращающиеся из Европы гвардейские полки. Постоянная каменная арка, облицованная медью, была возведена по проекту архитектора В. П. Стасова в 1827–1834 гг.

Постепенно фабричные корпуса и рабочие дома барачного типа стали вытеснять с Нарвской заставы аристократические особняки. Особенно этот процесс ускорился после 1861 г. В 1870-е гг. в районе Нарвской заставы возникли: бумагопрядильная фабрика Кноппа, костеобжигательный завод, Тентелевский химический завод, литейные мастерские Лангзиппена, ткацкая фабрика Воронина. Все перечисленные предприятия под другими названиями существуют и поныне.

Главным из них к XX в. стал Путиловский завод. В 1868 г. практически остановившийся казенный Александровский завод (возник на основе старого чугунного завода, разрушенного наводнением 1824 г.) был куплен Н. И. Путиловым. Этот выдающийся предприниматель превратил завод в одно их круп-

нейших предприятий страны, настоящий промышленный гигант, выпускавший широкий спектр продукции – от рельс и паровозов до орудий, снарядов и военных кораблей. «К началу XX столетия техническая мощность завода выросла в четыре раза и он вышел на первое место среди промышленных предприятий России. На нем уже работало 12 000 человек, основу этой армии труда составляли опытные кадровые путиловцы-металлисты» [2, с. 278]. К началу Первой мировой войны завод динамично развивался под управлением однофамильца Н. И. Путилова – крупного финансиста А. В. Путилова. При заводе строилась верфь, на которой было возможно в перспективе закладывать корабли любых классов, один Путиловский завод производил столько орудий, сколько все остальные заводы России, вместе взятые. Ассортимент продукции завода был рекордно большим.

В последние два десятилетия XIX в. процесс расширения уже существующих предприятий и постройки новых продолжался. Усадьбы на заставе окончательно исчезли, а находившиеся по Петергофскому шоссе деревни Тентелево, Вольнкино, Емельяновка, Автово влились в городскую черту. Нарвская застава стала превращаться в один из наиболее густозаселенных городских районов.

Но состояние местной инфраструктуры было печальным: при огромной скученности населения – ни водопровода, ни канализации. Большинство улиц оставались немощеными. Неудивительно, что Нарвская застава была очагом эпидемий холеры и смертность в ней была «...в два с лишним раза выше, чем в центральных районах столицы... При этом десятки тысяч людей, живущих за заставой, обслуживались всего тремя больницами, самая крупная из них – Путиловская – располагала 80 койками» [2, с. 294].

В целом Петербург в начале XX в. испытывал серьезный кризис, связанный с быстрым ростом и индустриализацией города в пореформенный период. Кризис этот распадался на жилой, транспортный и санитарный. Несмотря на то, что от этих проблем страдал город в целом, промышлен-

ные районы были охвачены ими в наибольшей степени.

«Рост промышленности вблизи городов способствовал созданию вокруг них промышленных барьеров из фабрик и заводов, выраставших на окраинах и лишавших жителей свежего воздуха. Трущобы и казармы, служившие жильем для рабочих заводов, как правило, находившиеся в антисанитарном состоянии, становились очагами не только эпидемических заболеваний, но и проявлений социального недовольства» [6, с. 15, 16].

Транспортное сообщение Нарвской заставы с центром города осуществлялось конкой, а по территории самой рабочей окраины ходили «таратайки» – конные экипажи на шесть пассажиров. В 1917 г. конка была заменена линией Ораниенбаумской электрической железной дороги. Большинство населения Нарвской заставы составляли рабочие.

Класс рабочих состоял из небольшой прослойки высокооплачиваемых высококвалифицированных потомственных рабочих и основной массы вчерашних крестьян. Маргинальное сознание оставалось характерным для большинства петербургских рабочих. Б. Н. Миронов дает следующую характеристику менталитета этого слоя городского населения: «В конце XIX – начале XX в. рабочие были религиозны, в принципе лояльны к существующему строю и хотели улучшения своей жизни в его рамках. Они понимали самодержавие как произвол администрации, а не как государственное устройство. Представления о социализме в их среде были неопределенны. Сколько-нибудь сильной любви к собственности не наблюдалось, а к чужой собственности отношение было резко негативным. Воровство изделий и деталей с предприятий было таким же массовым явлением, как кража крестьянами помещичьего леса... и рассматривалось как источник дополнительного заработка. Крестьянское происхождение рабочих мы обнаруживаем во всем: в организации рабочих коллективов, обычаях и ритуалах, неуважении к собственности, отношении к буржуазии как к паразитам, монархических симпатиях, склонности к стихийным разрушительным бунтам, нега-

тивным отношении к интеллигенции и либеральному движению и т. д.» [3, с. 343].

Стоит отметить, что рост промышленного производства на ведущих предприятиях, условия жизни рабочих не улучшались, а скорее ухудшались. На Путиловском заводе, к примеру, официально рабочий день продолжался 10 с половиной часов, а фактически он мог быть существенно больше – 12–13 часов. Но еще труднее приходилось текстильщикам – они работали по 16 часов в сутки.

«Средняя месячная заработная плата петербургских рабочих в 1913 г., составлявшая 34,7 руб., превышала заработок рабочих в среднем по России – 22 руб., а также по Москве – 27,1 руб. Наиболее высокую заработную плату в Петербурге получали металлисты... Некоторые металлисты зарабатывали до 2 рублей в день, типографские рабочие – до 1,5 рублей... При этом следует отметить, что до 80% петербургских рабочих получало заработную плату менее 35 рублей в месяц. Из этой суммы больше 80% уходило на питание и плату за жилище» [5, с. 189]. Кроме того, нужно заметить, что в России в начале XX в. для рабочих на предприятиях действовала развитая система штрафов, значительно уменьшавших их заработок. Это не говоря уже о том, что рабочие зачастую были вынуждены покупать товары прямо в заводских лавках, где они продавались по завышенным ценам и были зачастую недоброкачественными.

Что касается застройки этого района, то к началу XX в. практически вся Нарвская застава (да и большая часть всей южной окраины города) представляла собой развитый индустриальный пейзаж с многочисленными заводами и фабриками и домами для рабочих. Эти строения были чаще всего деревянными домами-бараками казарменного типа, сдаваемыми рабочим внаем. Плотность домов была довольно высокой, сами дома строились с таким расчетом, чтобы получить как можно больше комнат-клетушек. Дома чаще всего были двухэтажные, а в их первых этажах размещались лавки, погреба, рюмочные, портерные (пивные) и прочие заведения. Скученность населения домов была чудовищной. «По данным санитарной комис-

сии 1898 г., рабочий Нарвской заставы «располагал немногим более двух с половиной квадратных метров жилой площади». В 655 домах-бараках было 1420 квартир, заселенных «угловыми жильцами» и квартирантами «артельных квартир», в которых арендуемая койка занималась одновременно двумя рабочими: пока один работал, другой отсыпался» [2, с. 242].

Неудивительно, что живущие в таких условиях рабочие, являвшиеся к тому же в большинстве своем маргиналами, стали двигателем мощного протестного движения, выдвигавшего экономические, а затем и политические требования. Это был непритязательный тыл города, скрытый за изящным фасадом, горячий материал революций.

Располагавшаяся к востоку от Варшавской железной дороги Невская застава по всем параметрам не сильно отличалась от заставы Нарвской, это была преимущественно рабочая окраина. Невская застава располагалась не только на левом, но и на правом берегу Невы, но в начале XX в. правобережная часть была освоена городом довольно слабо. С севера Невская застава ограничивается Александро-Невской Лаврой, которая тогда включала в себя весьма обширные территории, и Обводным каналом. К югу от Лавры и канала располагались обширные кладбища разных конфессий (сейчас это Волково кладбище). Также к югу от Лавры располагалась пустынная местность (земли бывшей Глухоозерной фермы), которая на картах 1914 и 1916 гг. отмечена как «Царский городок». На самом деле этот новый городской квартал существовал только в проекте и не был завершен в том виде, который показан на картах. К югу от Лавры располагался также Стекланный завод – старейшее предприятие Невской заставы. Что касается Глухоозерской фермы – здесь в XIX в. был создан цементный завод, поставлявший свою продукцию и в начале XX в. В рамках данной статьи под Невской заставой понимаются также села Смоленское и село Михаила Архангела, которые были отдельными административными единицами, но в начале XX в. фактически слились с Невской заставой.

Помимо промышленных предприятий, Невская застава выделялась в начале XX в. и крупным научным центром, Бехтеревским психо-неврологическим институтом, который был открыт в 1908 г., а переехал на Невскую заставу во вновь построенные корпуса в 1911 г. В 1912 г. при институте был открыт также Экспериментально-клинический институт алкоголизма.

Другой крупной постройкой начала XX в. в Невской заставе является Финляндский железнодорожный мост, построенный в 1910–1913 гг. Рядом с мостом на левом берегу располагалась весьма приметная часть местного дореволюционного пейзажа, а именно Скорбященская церковь.

Далее к югу от церкви и моста, на берегу Невы, находилась обширная Рожковская пристань со складами. Эта пристань являлась конечным пунктом многих речных систем и была фактически главным речным портом Петербурга.

Еще далее на юг располагалось одно из крупнейших промышленных предприятий Невской заставы и Петербурга – Невский механический и судостроительный (ранее Семяниковский) завод. Этот завод в начале XX в. изготавливал, главным образом, паровозы и корабли, в том числе военные. Крупнейшим акционером завода был знаменитый меценат С. И. Морозов.

Среди прочих промышленных предприятий Невской заставы стоит упомянуть Фарфоровый завод, один из первых в Европе, фабрику Паля, фабрику Максвелля, бумажную фабрику «Картонтоль», Невский стеариновый и мыловаренный завод, Александровский механический завод, Карточную фабрику и, наконец, крупнейшее предприятие заставы – Обуховский завод, основанный в 1863 г. За годы своего существования Обуховский завод стал ведущим металлообрабатывающим предприятием в России и главным поставщиком орудий для Российского Императорского Флота.

На Александровском (после революции Пролетарском) заводе производились паровозы и железнодорожные вагоны, на Карточной фабрике – игральные карты, выпуск ко-

торых был государственной монополией. Еще одной железнодорожной достопримечательностью Невской заставы была Сортировочная железнодорожная станция, строительство которой началось в 1877 г., в связи с возрастанием грузопотока на линии между Петербургом и Москвой.

Невская застава в начале XX в. была примечательна своими религиозными сооружениями и кладбищами разных конфессий. Кроме уже упомянутой Скорбященской церкви здесь находилась церковь Смоленской иконы Божьей Матери, Храм Успения Пресвятой Богородицы в селе Смоленском, Важеозерское подворье, церковь Михаила Архангела, англиканская церковь на территории Александровского завода, Костел Святого Сердца Иисусова. На территории Невской заставы располагались многочисленные православные кладбища, а в районе Обухова, помимо обширного православного Преображенского кладбища, находились еврейское, католическое и лютеранское кладбища.

Был на Невской заставе и свой общественный парк, который ныне носит имя Бабушкина. В начале XX в. это был сад учрежденного в 1891 г. Невского общества устройства народных развлечений. На рубеже XIX – XX вв. обществом в саду был устроен театр и две читальни. «В 1896 г. обе они выдали читателям 18 548 книг – неплохая цифра для рабочей окраины» [7, с. 245].

Помимо читален общество обзавелось также отдельным зданием, в котором размещались картинная галерея, детский отдел, концертный, гимнастический, танцевальный и театральные залы. Театральные представления в нем начались в конце 1901 г. В общем, сад был достаточно популярным местом отдыха этой рабочей окраины.

Невскую заставу с городом связывал паровик, шедший от Александрово-Невской лавры через всю заставу до Обухово и дальше до деревни Мурзинка. Крупной транспортной артерией являлась Нева. Через Неву заставу с остальной частью города связывали также линии Финляндского легкого пароходства. На Невской заставе находились крупные товарные пристани, в первую очередь

Рожковская пристань, о которой уже говорилось выше. Трамвайных и конно-железных путей на заставе, как свидетельствует план города Петрограда 1916 г., не было [1].

По уровню городской инфраструктуры (мощение улиц, освещение, канализация, водопровод) большая часть заставы находилась примерно в том же положении, что и Нарвская застава. На территории заставы находилась одна из главных городских свалок. «Эта последняя свалка – Глухоозерская, – созданная еще во второй половине XIX в., к концу века попала в черту города и оказалась рядом с жилыми кварталами. Недалеко от нее находились поселки рабочих Глухоозерского цементного и Императорского фарфорового заводов. На эту свалку свозились нечистоты со всего города и просто сливались на поле» [4, с. 224]. По иронии судьбы не так далеко от этой свалки должен был располагаться город-сад будущего, фантомный Царский Городок.

На Невской заставе деревянная застройка смешивалась с каменной. Так же, как и на Нарвской заставе, вокруг кирпичных и каменных корпусов предприятий группировались рабочие поселки, состоявшие из деревянных домов. По составу населения разница с Нарвской заставой также минимальна, это были преимущественно рабочие окраины, хотя на рубеже XX–XIX вв. здесь пытались создать респектабельный район Царский городок. Нельзя обойти вниманием и тот факт, что один из научных центров города, институт Бехтерева располагался именно на Невской заставе.

Следующей окраиной Петербурга начала XX в., рассматриваемой в данной работе, является район на правом берегу Невы, который сейчас носит название Веселого поселка, а в начале XX в. состоял из собственно Веселого поселка, поселка Ключки, Сосновки и Малой Рыбацкой.

Одним из старейших поселений на правом берегу Невы, южнее Охты, была немецкая колония Ново-Саратовка. «В конце 1760-х гг. здесь поселились 60 семей, занявшие земли в 2100 десятин» [7, с. 387]. М. Пыляев в 1889 г. отмечал, что колония Ново-

Саратовка из чисто сельской местности превращается в место летнего дачного отдыха «небогатых и непрехотливых» петербуржцев, так же, как это было в случае с немецкой колонией на Гражданке, упомянутой выше.

Севернее Ново-Саратовки, в устье реки Утка, находился небольшой район под названием Уткина заводь. В конце XIX в. здесь был устроен затон для отстоя судов на Неве. В этот период «Уткина заводь была промышленной местностью, здесь работали кирпичные и лесопильные заводы. Находился на этом берегу и полигон левобережного Обуховского завода» [7, с. 392].

Весьма примечательным сооружением этой местности, прекрасно сохранившимся до нашего времени, является водонапорная башня в неоготическом стиле. Перед Первой мировой войной здесь началось строительство электростанции, завершённое уже в советское время в 1926 г.

К северу от Уткиной заводи располагалась Сосновка. Есть и еще одна местность с таким же именем, только на севере Петербурга. Здесь на рубеже XIX–XX вв. находилась богатая усадьба с парком – дом А. И. Чернова.

Далее к северу располагалась Малая Рыбацкая слобода. В начале XX в. эта местность была печально знаменитой одним из трех Горячих полей, которые представляли собой огромные свалки. В Малом Рыбацком еще с XVIII в. находились кирпичные заводы, принадлежавшие династии купцов Беляевых. Заводы были окружены однотипными деревянными бараками, в которых преимущественно жили рабочие.

Но в Малой Рыбацкой находились не только кирпичные заводы. В середине XIX в. здесь были основаны текстильная и писчебумажная фабрики, просуществовавшие до революции. Кстати, «Невское общество устройства народных развлечений» на левом берегу Невы, было создано при активном содействии Варгуниных, владельцев Невской писчебумажной фабрики. Также ими был построен для рабочих специальный дом, условия проживания в котором были все же довольно тяжелыми.

Находящаяся недалеко от фабрики Варгунина текстильная фабрика Торнтонна была крупнейшим предприятием этой части неевского правобережья. К концу XIX в. эта фабрика стала одним из главных текстильных предприятий России. Существует она и сейчас как ОАО «Невская мануфактура».

Далее к северу от Малого Рыбацкого располагался Веселый Поселок. Это селение было основано в середине XIX в. несколькими семьями из Ново-Саратовской немецкой колонии и некоторое время называлось Новой колонией. «В 1905 г. Веселый Поселок насчитывал около 35 дворов. Фамилии домовладельцев были преимущественно немецкие: Зеттель, Шмидт, Штро, Рейх, Бич, Биллер...» [7, с. 425]. Немецкая колония в Веселом Поселке окончательно прекратила свое существование с началом Великой Отечественной войны.

К северу от Веселого Поселка в начале XX в. также располагались промышленные предприятия, в основном мелкие. Далее к северу располагалась Архиерейская слобода, где находился монастырь Киновия и принадлежавшие ему земли. Архиерейская слобода тянулась до селения Ключки. Жизнь в Ключках оставалась вполне деревенской не только в начале, но еще и в 30-х гг. XX в.

В общем, находящееся к югу от Охты неевское правобережье в начале XX в. сохраняло в значительной степени сельский характер с вкраплениями рабочих поселков, группирующихся вокруг предприятий. Инфраструктура этого района была в тот период развита весьма слабо. Основной транспортной артерией служила Нева, связывающая этот район как с противоположным берегом, так и с центральными районами. Население района состояло в основном из рабочих, крестьян, немецких колонистов. В качестве исключения, следует заметить, что здесь располагалась Сосновка – обширное имение с усадьбой. Немецкие колонисты, как и на северных окраинах города, сдавали летом дома внаем дачникам, но дачники на правобережье селились совсем уж небогатые.

Южные окраины Санкт-Петербурга в начале XX в. хорошо иллюстрируют особен-

ности урбанизационного процесса, характерного для конца XIX – начала XX в. В Санкт-Петербурге, как и в других крупных городах Европы, быстрыми темпами рос «промышленный пояс», значительно увеличивалось население за счет миграции из сельской местности. Рост бедных индустриальных окраин порождал социальные противоречия.

Южные окраины были сосредоточием наиболее мощных не только в Петербурге, но и в России промышленных предприятий, таких как Путиловский завод, Обуховский завод, Невский завод и др. Корпуса этих предприятий тяжелой промышленности, выпускавших широкий ассортимент гражданской и военной продукции, наглядно демонстрировали впечатляющие темпы промышленного роста, достигнутого Россией в начале XX в.

Но урбанизация и индустриализация в России того периода обладала существенной спецификой, в первую очередь из-за того, что страна в целом оставалась крестьянской. На примере рассмотренных выше районов эта специфика видна достаточно ярко – в первую очередь значительная маргинализация рабо-

чего класса по причине того, что большинство рабочих являлись таковыми лишь в первом – втором поколении и сохраняли прочную связь с деревней.

Другая примета – значительные трудности, испытываемые городом в плане благоустройства рабочих (да и не только рабочих) районов, это касается и транспорта, и водоснабжения, и канализации – смертность в Петербурге значительно превышала смертность в других европейских столицах. Быт и условия труда большинства рабочих были весьма тяжелыми. Постоянный приток мигрантов приводил к удешевлению рабочей силы, что препятствовало росту благосостояния рабочих при росте их общей численности. Наиболее многочисленные рабочие районы – Нарвская и Невская заставы не входили административно в состав города, что было довольно символично.

Резкое, контрастное зонирование города на районы по социальному признаку хорошо отражает социальные противоречия, в итоге приведшие Петербург (точнее уже Петроград) к социальному взрыву.

ПРИМЕЧАНИЕ

* Вероятно, имеется в виду Санкт-Петербургская Городская Дума.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Генеральный план г. Петрограда с окрестностями 1916 г. URL: <http://www.aroundspb.ru/maps/spb1916/spb1916.php>
2. Зуев Г. И. Нарвская застава. На перепутье трех веков. М.: ЗАО Центрполиграф, 2004. 446 с.
3. Миронов Б. Н. Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX в.): генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства. СПб.: Дм. Булантин, 1999. Т. 1. 548 с.
4. Петербургская городская дума. 1846–1918 / под ред. Б. Б. Дубенцова, В. А. Нардова и др. СПб.: Лики России, 2005. 544 с.
5. Социальная история Санкт-Петербурга / под ред. В. Н. Соловьева. СПб.: ИД «Русский остров», 2005. 336 с.
6. 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.
7. Шерих Д. Ю. Невская застава. Берег левый, берег правый. М.: ЗАО Центрполиграф, 2007. 456 с.

REFERENCES

1. General'ny plan g. Petrograda s okrestnostyami 1916 g. URL: <http://www.aroundspb.ru/maps/spb1916/spb1916.php>

ИСТОРИЯ

2. *Zuyev G. I.* Narvskaya zastava. Na pereput'ye trekh vekov. M.: ZAO Tsentropoligraf, 2004. 446 s.
3. *Mironov B. N.* Sotsial'naya istoriya Rossii perioda imperii (XVIII – nachalo XX v.): genezis lichnosti, demokraticheskoy sem'i, grazhdanskogo obshchestva i pravovogo gosudarstva. SPb.: Dm. Bulanin, 1999. T. 1. 548 s.
4. Peterburgskaya gorodskaya дума. 1846–1918 / pod red. B. B. Dubentsova, V. A. Nardova i dr. SPb.: Liki Rossii, 2005. 544 s.
5. Sotsial'naya istoriya Sankt-Peterburga / pod red. V. N. Solov'yova. SPb.: ID «Russkiy ostrov», 2005. 336 s.
6. *Sukhorukova A.* «Krizis bol'shogo goroda» i gorodskoye samoupravleniye Peterburga v nachale XX veka // Gorod i gorozhane v Rossii XX veka: materialy rossiysko-frantsuzskogo seminara. SPb.: Kontrfors, 2001. 128 s.
7. *Sherikh D. Yu.* Nevskaya zastava. Bereg levy, bereg pravy. M.: ZAO Tsentropoligraf, 2007. 456 s.