

ОСВОЕНИЕ СЕВЕРА:

От прошлого
к будущему



Федеральное государственное учреждение
«Федеральное научное центр «Геология и минеральные ресурсы»
Иркутского государственного университета

Научная конференция
**ОСВОЕНИЕ СЕВЕРА
ИЗ ПРОШЛОГО К БУДУЩЕМУ**

100-летие открытия Норильского месторождения

14-15
декабря
2020

100-летие открытия Норильского месторождения
100-летие открытия Норильского месторождения
100-летие открытия Норильского месторождения

Доклады конференции к 100-летию
открытия Норильского месторождения.
Красноярск, 14–15 декабря 2020г

ОСВОЕНИЕ СЕВЕРА:

От прошлого
к будущему

Доклады конференции
к 100-летию открытия
Норильского месторождения.

Красноярск, 14–15 декабря 2020 г.



РОССПЭН



НОРНИКЕЛЬ

Москва
2020

УДК 332.14(470.1/.2)
ББК 63.3(21)6-2
О-72

Издание рекомендовано к печати Ученым советом Санкт-Петербургского института истории РАН

*Ответственный редактор
заместитель директора СПбИИ РАН, д. и. н., В.Г. Вовина-Лебедева*

*Рецензенты:
д. и. н., г. н. с. Института истории
и археологии Уральского отделения РАН Д.А. Редин,
к. и. н., с. н. с. Санкт-Петербургского института
истории РАН О.А. Абеленцева*

О-72 Освоение Севера: От прошлого к будущему : Доклады конференции к 100-летию открытия Норильского месторождения. Красноярск. 14–15 декабря 2020 г. – М. : Политическая энциклопедия, 2021. – 295 с. : ил.

ISBN 978-5-8243-2453-2

В сборнике нашли отражение многие сюжеты, связанные с историей экономического освоения Севера: хозяйственная активность крестьянских волостей, крупных монастырей и архиерейских дворов; добыча пушнины, рыбы, ворвани и другие промыслы; роль северного леса в жизни страны; основание Санкт-Петербурга в связи с развитием северных территорий и экономикой Российской империи. Значительное внимание уделено промышленности Севера в годы Великой Отечественной войны, послевоенному восстановлению страны и современным перспективам развития региона. В статьях освещены также жизнь Норильска и тех, кто исследовал Север и его богатства, освоение Севера в пропаганде, литературе, искусстве и музейных экспозициях. Одна из важнейших тем – история ГУЛАГа и судьбы исследователей-заключенных.

УДК 332.14(470.1/.2)
ББК 63.3(21)6-2

ISBN 978-5-8243-2453-2

© Сиренов А.В., предисловие, 2021
© Сордия О.Р., предисловие, 2021
© Коллектив авторов, 2021
© Политическая энциклопедия, 2021

Т.А. Базарова

ОСНОВАНИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И НАЧАЛО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОСВОЕНИЯ ПРИНЕВЬЯ

Аннотация: Санкт-Петербург был основан на опустошенных войнами и эпидемиями землях. Строительство нового города – порта и будущей столицы России – потребовало привлечения ресурсов практически всех регионов государства. Самые тяжелые государственные повинности несли жители окрестных территорий – Новгородской, Псковской земель и регионов Русского Севера. Они стали для Петра I основным источником людских и экономических ресурсов, которые позволили не только возвести Санкт-Петербург, соединить его сетью дорог с другими крупными русскими городами, но и создать целую сеть верфей и производств в Приневье. В течение двух десятков лет малозаселенная Ингерманландия превратилась в столичную губернию Российской империи. Санкт-Петербург стал крупным торговым и промышленным центром. Среди его первых жителей были работные люди и мастеровые, которых по воле государя переселили в новую столицу.

Ключевые слова: Петр Великий, Санкт-Петербург, Приневье, Ингерманландия, Северная война, судостроение, экономическое освоение, транспортные пути.

T.A. Bazarova

FOUNDING OF ST. PETERSBURG AND THE BEGINNING OF THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE NEVA REGION

Abstract: St. Petersburg was founded on lands devastated by wars and epidemics. The construction of a new city – a port and the future capital of Russia – required the attraction of resources from almost all regions of the state. Particularly heavy state duties were borne by the inhabitants of the surrounding territories – Novgorod and Pskov lands and regions of the Russian North. For Peter I they became the main source of human and economic resources, which made it possible not only to build St. Petersburg, but also to create a whole network of shipyards and industries in the Neva

region, to connect it with a network of roads with other large Russian cities. For two decades, sparsely populated Ingria turned into the capital province of the Russian Empire. St. Petersburg has become a large commercial and industrial center. Among its first inhabitants were workers and artisans, who were relocated to the new capital by the will of the tsar.

Keywords: Peter the Great, St Petersburg, Neva region, Ingria, Great Northern War, shipbuilding, economic development, transport routes.

Основными задачами в Северной войне (1700–1721)¹ Петр I провозгласил завоевание побережья Балтийского моря, а также возвращение Ингерманландии и Карелии². Ингерманландией, или Ижорской землей, называли территорию четырех российских уездов: Орешковского, Копорского, Ямского и Ивангородского. Они входили в состав Водской пятины Великого Новгорода и с конца XVI в. их территории начали воспринимать как единое целое. Общее наименование за уездами закрепилось после их передачи шведской короне по итогам Столбовского мира (1617)³. В 1656 г. административным центром Ингерманландии стала Нарва, в которой находилась резиденция генерал-губернатора. Именно туда после объявления войны Швеции Петр I направил свое войско. Однако овладеть шведской крепостью не удалось. Потерпев поражение под Нарвой (19 ноября 1700 г.), царь принял решение изменить направление походов и двинуть войска в сторону Ладожского озера и Финского залива.

Основой шведской обороны Приневья стали крепости Нотебург (в истоке Невы) и Ниеншанц (в месте впадения в Неву реки Охты). 11 октября 1702 г. русская армия штурмом овладела Нотебургом (государь переименовал его в Шлиссельбург). Весной следующего года царь направил полки к Ниеншанцу. 1 мая 1703 г. после непродолжительной осады крепость сдалась. 16 мая ниже по течению Невы на Заячьем острове была заложена деревоземляная крепость, которая получила название Санкт-Петербург. Под защитой ее стен на соседнем Березовом острове появились и первые гражданские постройки.

¹ 19 августа 1700 г. Петр I объявил войну Швеции (Манифест опубликовано в Полном собрании законов Российской империи. Собрание 1-е. СПб.: Тип. 2-го отделения собств. Е. И. В. канцелярии, 1830. Т. IV. № 1811. С. 74–75).

² Согласно заключенному между Петром I и Августом II договору (11 ноября 1699 г.), царь обязался вступить в войну со Швецией и «действо воинское в провинциях Ижерской и Корельской всею силою вести» (Письма и бумаги императора Петра Великого (далее – ПИБ)). СПб.: Гос. тип., 1887. Т. 1. № 282. С. 305–307).

³ *Шаскольский И.П.* Ижорская земля (Ингерманландия) в последние месяцы шведской власти: (1702–1703 гг.) // Древнейшие государства на территории СССР: Материалы и исследования. 1987 год / отв. ред. А.П. Новосельцев. М., 1989. С. 145–146.

Вопреки долгое время господствовавшему в отечественной историографии мнению закладка крепости и строительство нового города не происходили на «пустынных берегах». В начале XVIII в. в Невской дельте находились принадлежавшие Швеции крепость, город, небольшие деревни и поместья. Шведская крепость Ниеншанц, заложенная в 1611 г. при впадении реки Охты в Неву, представляла собой правильный пятиугольник и была окружена рвом и частоколом. На другом берегу Охты находился город Ниен, который насчитывал по крайней мере 400 домов и примерно 2000–2500 жителей. Среди городов Финляндии он уступал по величине только Выборгу и Або. Ниен являлся крупным торговым центром, куда доставляли товары шведские и русские купцы, корабли приходили туда также из Германии, Голландии и Англии. Сеть дорог связывала Ниен с Нотебургом, Нарвой, Выборгом и Кексгольмом. В Ниене находились производства, связанные с судостроением, – смоларня и канатный двор. Для нужд горожан в окрестностях города изготавливали кирпичи, а известь туда доставляли по воде из карьеров у реки Тосны. Близ Финского залива располагались небольшие шведские железные заводы¹. Северная война положила конец почти 100-летнему существованию города. 20 октября 1702 г. в ожидании прихода русской армии шведский комендант Юхан Аполлоф приказал сжечь Ниен, а горожане укрылись за крепостными стенами или ушли в Выборг².

На шведских картах конца XVII – начала XVIII в. вдоль Невы и в ее дельте отмечено несколько десятков небольших деревень. Еще в начале XVII в. основными жителями Приневья были православные крестьяне. Однако за годы шведского правления часть православного населения ушла в Россию, а опустевшие земли передали финским крестьянам³. Местные жители занимались преимущественно

¹ *Шаскольский И.П.* Русская морская торговля на Балтике в XVII в. СПб.: Наука, 1994. С. 139, 179; *Сорокин П.Е.* Ландскрона, Невское устье, Ниеншанц: 700 лет поселению на Неве. СПб.: Литера, 2001. С. 81; *Янгфельдт Б.* Как Ниен стал Петербургом // Водогорода Санкт-Петербург – Стокгольм: Каталог выставки Архитектурного музея. Стокгольм, сентябрь – ноябрь 1998 г. Стокгольм, 1998. С. 19.

² *Шаскольский И.П.* Ижорская земля (Ингерманландия) в последние месяцы шведской власти. С. 147; *Сорокин П.Е.* Ландскрона, Невское устье, Ниеншанц. С. 82–83.

³ *Марченко М.Н.* Возврат Ингерманландии двести лет назад // Военный сборник. 1903. № 1. С. 19–20; *Гиппинг А.И.* Введение в историю Санкт-Петербурга, или Невы и Ниеншанца. М.: Российский Архив, 2003. С. 195–196; *Кенсу С.* Петербург до Петербурга: История устья Невы до основания города Петра. СПб.: Европейский дом, 2000. С. 23.

земледелием, животноводством и ловлей рыбы¹. В Невской дельте находились усадьбы нескольких шведских помещиков. Одна из самых значительных – Конософ (Усадисса) – принадлежало майору Эриху Берндту фон Коноу, который устроил близ своего дома сад в голландском стиле².

В конце XVII в., еще до прихода русской армии, земли Приневья были опустошены голодом и эпидемиями. В январе 1700 г. ингерманландский генерал-губернатор Отто Веллинг докладывал в Стокгольм, что земли разорены и обезлюдели, и просил помощи у шведского правительства³. Между тем, с началом Северной войны на долю жителей Приневья выпали новые бедствия. Указ Петра I, выданный своим военачальникам, о запрете разорения ингерманландской земли не выполнялся. Летом 1702 г. П.М. Апраксин совершил рейд вдоль левого берега Невы по вражеским тылам. 10 августа он доложил Петру I: «по твоему государеву указу военным походом в неприятельской стороне уезд Ореховской и ниже города Орешка по реке Неве до реки Тосны и до самые Ижорские земли с твоими государевыми ратными людьми прошол. И неприятельские их жилища, многие мызы великие и всякое селение развоевали и разорили без остатку»⁴.

Появление русских полков в Приневье привело к тому, что местные жители стали массово покидать свои жилища. Крестьяне бежали от войны на север, в Финляндию. Проходившие через деревни беженцы опустошали амбары, а лошади поедали сено и зерно прямо на полях⁵. 21 мая 1703 г. Петр I, удачно начавший военную кампанию, сказал: «при помощи Божией, Ингрия в руках. Дай Боже, доброе окончание»⁶. Однако под власть российской короны перешли разоренные и обезлюдевшие земли, которые не могли обеспечить армию ни продовольствием, ни другими ресурсами. В феврале 1704 г. первый петербургский комендант полковник К.Э. Рёнке констатировал, что вдоль дороги по пути с острова Котлина на железные заводы во всех ближних деревнях «жители вышли вон»⁷. Тем не менее, именно на низких подверженных наводнениям берегах Невы под угрозой неприятельского нападения будет возводиться новый город. И уже в петровское время Санкт-Петербург станет крупным

¹ Кенсу С. Петербург до Петербурга. С. 92.

² В 1704 г. на этом месте будет заложен Летний сад Петра I.

³ Кенсу С. Петербург до Петербурга. С. 110.

⁴ ПиБ. СПб.: Гос. тип., 1889. Т. 2. Примеч. к № 444. С. 387.

⁵ Кенсу С. Петербург до Петербурга. С. 110.

⁶ ПиБ. Т. 2. № 531. С. 169.

⁷ Архив СПбИИ РАН. Ф. 276. Издательский фонд. Оп. 1. Д. 108. Л. 26.

промышленным и торговым центром. К середине XVIII в. он превратится в блестящую европейскую столицу, а Ингерманландия станет одной из самых многонаселенных и экономически развитых губерний Российской империи.

В ходе подготовки к военной кампании в Приневье по указу царя начали создавать сеть судостроительных верфей. В первую очередь, армия нуждалась в небольших судах для перевозки по рекам солдат и грузов. В 1701 г. струги начали сооружать в Великом Новгороде и Пскове, а также на реке Луге близ деревни Онежицы. В январе 1702 г. Петр I приказал стольнику Ивану Юрьевичу Татищеву исследовать берег Ладожского озера в местах впадения в него Сяси, Свири или реки Паши – притока Свири¹. Особое внимание надлежало уделять наличию поблизости сосновых лесов. Парусные и гребные суда, которые собирались строить на новых верфях, в первую очередь, предназначались для действий против шведов на Ладожском озере.

Первую приладожскую верфь основали в январе 1702 г. близ дворцового села Сяские Рядки, стоявшего при впадении реки Сясь в Ладожское озеро. Здесь были удобные для устройства верфи берега, росли сосновые корабельные леса, а жители данной местности издавна строили большие и малые торговые суда. Уже 1 мая на стапелях Сяской верфи заложили два малых 18-пушечных фрегата. Однако судостроение на Сяси просуществовало недолго: уже в декабре 1706 г. верфь упразднили².

Осенью 1702 г. на берегу реки Свирь заложили Олонецкую верфь. 22 августа 1703 г. с ее стапелей сошел первый ранговый корабль Балтийского флота – 28-пушечный фрегат «Штандарт». В отличие от Сяской, Олонецкая верфь действовала более столетия и была закрыта только в начала XIX в.³

Третья верфь – Новолодожская – находилась в устье реки Волхов. С XV в. в месте впадения реки в Ладожское озеро стоял Николо-Медведский монастырь. В 1704 г. по указу Петра I обитель упразд-

¹ Материалы для истории русского флота (далее – МИРФ). СПб.: Тип. Морского м-ва, 1865. Ч. I. С. 15–16.

² *Шарьмов А.М.* Предыстория Санкт-Петербурга. 1703 год: Книга исследований. СПб.: Издательство Журнал «Нева», 2004. С. 212–214; История отечественного судостроения IX–XIX вв.: В пяти томах / под ред. И.Д. Спаского. СПб.: Судостроение, 1994. Т. I: Парусное деревянное судостроение. С. 86–87.

³ Подробнее см.: *Шаскольский И.П.* Лодейнопольская верфь: (К 250-летию со времени основания) // Морской и речной флот. 1953. № 2. С. 29–30; *Богатырев И.В.* Верфь в Лодейном поле // Судостроение. 1982. № 12. С. 46. В XVIII в. бытовали и другие названия Олонецкой верфи – Свирская и Лодейнопольская.

нили и начали строительство небольшой крепости, рядом с которой образовался посад. Поселение стали называть Новой Ладогой. Небольшая крепость стала важным перевалочным пунктом между Санкт-Петербургом и Великим Новгородом, куда из Центральной России по Волхову и сухим путем доставляли продовольствие, оружие, боеприпасы, а также строительные материалы. В Новой Ладогое грузы переносили на суда и по Ладожскому озеру везли в Санкт-Петербург, Шлиссельбург или на Олонецкую верфь. С 1705 г. в Новой Ладогое также велось строительство и ремонт различных военных судов. После смерти Петра I деятельность верфи стала атихать. Последние суда были спущены на воду в 1741 г.¹

Олонецкая и Новолодожская верфи дали начало небольшим селениям, которые продолжали развиваться в течение XVIII–XIX вв. В 1727 г. город Новая Ладога стал центром Новолодожского уезда Новгородской губернии. Поселение возле олонецкого адмиралтейства получило городской статус позднее, в годы правления Екатерины II. На гербе города Лодейное Поле был изображен «оснащенный корабль и на средней мачте императорский штандарт, в знак того, что на находящейся в том городе верфи построенные олончанами корабли вышли в Балтийское море под императорским флагом»².

В 1700-х гг. ремонт судов осуществляли и в Шлиссельбурге, а после завоевания дельты Невы верфи появились в Петербурге. Первой из них была небольшая судоремонтная верфь, точное местонахождение которой историки еще не установили. Согласно устоявшейся точке зрения, верфь располагалась под защитой Петербургской крепости³. Однако шведский разведывательный план июля 1704 г. запечатлел «верфь неприятеля» и «материалы... для кораблестроения» напротив крепости на левом берегу Невы⁴.

5 ноября 1704 г. напротив Петербургской крепости заложили Адмиралтейство. В следующем году верфь окружили крепостными укреплениями и сухим рвом. Петербургская крепость и Адмиралтейство стали основными центрами, вокруг которых раз-

¹ Подробнее см.: *Базарова Т.А.* Один год из истории кораблестроительной верфи в Новой Ладогое: Расходная книга государственной казны 1711–1712 гг. // Новгородская земля, Санкт-Петербург и Швеция в XVII–XVIII вв. Сборник статей к 100-летию со дня рождения Игоря Павловича Шаскольского. СПб.: Нестор-История, 2018. С. 98–165 (Труды Санкт-Петербургского института истории РАН; вып. 4(20)); *Берташ А.В., Векслер А.Ф.* Новая Ладога. СПб.: Дмитрий Буланин, 2004. С. 18–20.

² ПСЗ. Т. 22. № 16 716.

³ *Богатырев И.В.* Первая верфь С.-Петербурга // Судостроение. 1981. № 4. С. 60–61.

⁴ *Базарова Т.А.* Планы петровского Петербурга: Источниковедческое исследование. СПб.: Наука, 2003. С. 37–38.

вернулась дальнейшая застройка. Рядом с ними строили дома рабочие и мастеровые люди, здесь же селились офицеры и солдаты. По русской традиции эти поселения назывались слободами – Морские, Русская, Немецкая, Татарская и т. д.

Для успешной работы ладожских и петербургских верфей требовалось их бесперебойно снабжать рабочей силой и материалами. Сяськая верфь почти полностью обеспечивалась плотниками, кузнецами и работными людьми из близлежащих сел и деревень¹. Через год после основания Олонецкой верфи, 8 сентября 1703 г., Петр I указал приписать к ней Белозерский, Каргопольский и Пошехонский уезды. До 1705 г. (до того, как Олонецкий уезд приписали к Олонецким заводам) крестьян данного уезда (которые «были забычные к корабельному делу»)² также отправляли на работу на реке Свирь. Работных людей посылали по разнарядке на трехмесячную смену. По подсчетам П.А. Кротова, в 1703 г. на Олонецкую верфь из приписанных уездов прислали 6358 работников и 3179 подводчиков, а в 1704 г. – 3178 работников и 1590 подводчиков соответственно. Руководители верфи отмечали высокое мастерство крестьян северных уездов, которые при необходимости могли также выполнять кузнечную и плотничную работы³.

В 1700-х гг. на трехмесячные смены в Новую Ладогу и Лодейное поле также отправляли и мастеровых людей: по разнарядке с 500 крестьянских дворов снаряжался один плотник. Каждому плотнику надлежало приходить со своим топором или покупать его на собственные деньги. На верфях трудились плотники из Олонца, Вологды, Ростова, Углича, Костромы, Твери, Ярославля и других городов⁴. Помимо прибывших на трехмесячную смену плотников корабли строили и записные мастеровые люди различных специальностей⁵. Затем на судостроительных верфях стали трудиться и плотники-переведенцы. Еще в 1705 г. Петр I указал выслать в Санкт-Петербург «на адмиралтейский двор безсрочно» 500 плот-

¹ История отечественного судостроения IX–XIX вв. Т. I. С. 86.

² МИРФ. Ч. I. С. 83.

³ Кротов П.А. Вклад северного крестьянства в строительство Балтийского флота при Петре I (мастеровые и работные люди верфей) // Изучение аграрной истории Европейского Севера СССР на современном этапе: Труды Коми научного центра / АН СССР. Уральск. отд.-ние. Коми науч. центр. Сыктывкар, 1989. № 112. С. 32–34.

⁴ МИРФ. СПб., 1866. Ч. III. С. 243.

⁵ Служащие Адмиралтейства были занесены в специальную книгу, поэтому назывались «записными». Они освобождались от тягла (денежных сборов и повинностей) и были обязаны трудиться на казенных объектах. «Незаписные» – это мастеровые люди, временно трудившиеся на производстве.

ников из Вологды, Ростова и Шуи¹. Указом от 18 августа 1710 г. для обеспечения мастеровыми строительными работ, которые вели Адмиралтейство и Городовая канцелярия, переселить в Санкт-Петербург надлежало 4720 мастеровых различных специальностей с женами и детьми. Однако до берегов Невы добралось только 2210 человек: одни заболели в дороге, другие бежали². Согласно таблице А.П. Кушелева, к началу ноября 1711 г. больше всего мастеровых людей «на вечное житье» к Петербургскому адмиралтейству прислала Архангелогородская губерния – 391 человека³.

Как уже отмечалось выше, для строительства судов требовался лес высокого качества. 19 ноября 1703 г. Петр I издал указ об описи лесов в уездах в пределах 50 верст от больших рек и 20 верст от малых⁴. Все леса, годные для кораблестроения: в первую очередь, дуб, лиственница и корабельная сосна, объявлялись собственностью государства. За самовольную порубку лиственницы или корабельной сосны надлежало уплатить штраф, а за срубленный дуб уже грозила смертная казнь. Указ от 19 января 1705 г. несколько смягчал наказание и разрешал заготавливать заповедные деревья, необходимые для возведения мельниц и транспортных средств⁵. По подсчетам исследователей, на строительство одного фрегата уходило до 3000 деревьев. Через несколько лет в окрестностях ладожских верфей подходящий для судостроения лес был почти весь вырублен. Отсутствие леса стало одной из главных причин закрытия Сясьской верфи.

За заготовку леса для верфей отвечал бомбардир лейб-гвардии Преображенского полка боммейстер Лукьян Алексеевич Верещагин⁶. Уже в 1708 г. в его донесениях появились сообщения о недостатке лесов в окрестностях Новоладожской верфи. Для того, чтобы не останавливалось строительство судов, лес стали доставлять по Волхову из окрестностей Новгорода. В январе 1709 г. адмиралтеец А.В. Кикин, докладывая царю о «приисканных» Л.А. Верещагиным близ Старой Руссы дубовых рощах, отметил, что «в ближних местах... болши годных лесов на карабельное строение нет»⁷. Но вско-

¹ МИРФ. Ч. III. С. 240.

² Там же. С. 245–246.

³ Архив СПбИИ. Ф. 83. Походная канцелярия А.Д. Меншикова. Оп. 1. Д. 4718. Л. 1–4. Созданная на основе табеля таблица опубл.: МИРФ. Ч. III. С. 250.

⁴ ПСЗ. Т. IV. № 1950. С. 228.

⁵ Там же. № 2017. С. 283–284.

⁶ По-видимому, к своим обязанностям Л.А. Верещагин приступил не позднее 1703 г. (МИРФ. Ч. I. С. 25).

⁷ ПиБ. М.: АН СССР, 1951. Т. 8. Вып. 2. Примеч. к № 2919. С. 1043.

ре удалось организовать доставку корабельных лесных припасов из Казани и Нижнего Новгорода¹.

Развернувшееся на берегах Невы масштабное строительство судов, возведение и ремонт крепостей, сооружение общественных и частных зданий потребовали заготовки и доставки строительных материалов. В первую очередь требовались лес, известь, камень, кирпич. Основными местами добычи и производства строительных материалов стали земли, располагающиеся по левому берегу Невы, а также вдоль впадающих в нее рек – Мги, Тосны, Ижоры и Славянки.

Для строительства Санкт-Петербурга крестьяне и солдаты рубили лес и сплавляли его вниз по течению Невы. Заготовка леса в первые годы после основания нового города не была безопасной. Командование Финляндской армией направляло к невским берегам небольшие разведывательные отряды, которые нападали на русские обозы и заготавливавших лес солдат и работных людей. Особенно часто такие набеги происходили в 1705 г. Летом этого года из-за них практически остановилась заготовка леса на реке Тосне. Нападению неприятеля подвергались и водные суда, доставлявшие грузы из Шлиссельбурга в Санкт-Петербург, поэтому их сопровождала вооруженная охрана².

Близ мест заготовки леса (близ Шлиссельбурга, на реках Нази, Тосне и Ижоре) построили ветряные и водяные пильные мельницы³. В 1705 г. первую ветряную пильную мельницу голландский мастер поставил на Стрелке Васильевского острова. В 1706 г. эту мельницу передали в ведение олонцкого коменданта И.Я. Яковлева, под надзором которого находились корабельные работы и возведение Адмиралтейства. Не закончив строительство первой мельницы, рядом заложили вторую, а в 1708 г. – третью. К 1716 г. на Стрелке Васильевского острова уже стояло пять ветряных мельниц, каждая

¹ *Гейман В.Г.* Мануфактурная промышленность Петербурга петровского времени // *Петр Великий: Сборник статей / под ред. А.И. Андреева.* М.; Л., 1947. С. 250.

² *Базарова Т.А.* Создание «Парадиза»: Санкт-Петербург и Ингерманландия в эпоху Петра Великого. Очерки. СПб.: Гйоль, 2014. С. 34.

³ В 1710 г. на реке в районе современного поселка Ям-Ижора повелением светлейшего князя была поставлена плотина. При ней соорудили пильную мельницу, на которой заготавливали материалы для кораблестроительных верфей. В 1712 г. по указу Петра I мельницу передали в ведение Адмиралтейской канцелярии. После того как поблизости вырубил лес мельницу перенесли ниже по течению реки Ижоры и соорудили новую плотину. Рядом возникла слобода, заселенная работными людьми; построили дома для мастеровых и их семей. По старой шведской деревне селение назвали Колпино; в 1912 г. оно получило статус города.

из которых имела от 12 до 20 пил¹. Однако, в связи с намерением Петра I строить регулярный город на Васильевском острове, мельницы разобрали и перенесли на окраину, в устье реки Мойки. Всего же пильных мельниц в петровском Санкт-Петербурге было не менее двух десятков².

Для строительства и ремонта крепостей, возведения первых зданий Санкт-Петербурга требовались камень, известь и кирпич. Камень, в первую очередь был необходим для закладки фундаментов домов и выполнения отделочных работ. Различные виды камня заготавливали на реках Тосне, Назье и Пудости³.

В начале XVIII в. производство извести наладили на Новгородской земле. Для городского дела новгородские крестьяне круглый год изготавливали ее на реках Сясь и Шелонь: сначала из берегов реки выламывали известняковые плиты, затем их выжигали в печах и складывали в бочки. Обычно из одной печи получали 400–500 бочек извести, которые доставляли в указные места на стругах или телегах⁴. Через несколько лет изготовление извести перевели на подрядный способ – на реках Сяси, Тосне и Пудости.

Производство кирпичей также стремились перенести ближе к месту строительных работ. В 1705 г. близ реки Тосны уже работали кирпичные заводы, затем их построили на Ижоре, близ Шлиссельбурга и вдоль Невы. Первые заводы в Приневье принадлежали Городовой канцелярии и Адмиралтейству. В 1710 г. была установлена норма производства кирпичей – 10 млн штук в год, которая не выполнялась: наращивание производства тормозилось отсутствием леса⁵.

Работные и мастерские люди требовались не только для строительства судов и заготовки строительных материалов, но и для возведения нового города. Летом 1703 г. первыми строителями Санкт-Петербурга вместе с гвардией и армейскими полками дивизии А.И. Репнина стали посадские люди Великого Новгорода, крестьяне, бобыли и мещане Новгородского и Старорусского уездов. Их собирали по переписным книгам 1678 г., с каждых двух дворов направлялось по работнику на четыре месяца⁶.

Весной 1704 г. царь указал выслать в Шлиссельбург и Петербург 40 000 работных людей на три смены по два месяца. В 1707 г. двухме-

¹ Базарова Т.А. Создание «Парадиза». С. 210–211, 215.

² Гейман В.Г. Мануфактурная промышленность Петербурга петровского времени. С. 282.

³ Луттов С.П. История строительства Петербурга в первой четверти XVIII века. М.; Л.: АН СССР, 1957. С. 111–112.

⁴ Базарова Т.А. Создание «Парадиза». С. 43.

⁵ Луттов С.П. История строительства Петербурга. С. 99–100.

⁶ Базарова Т.А. Создание «Парадиза». С. 43–45.

сячные смены заменили трехмесячными: дорога в Санкт-Петербург занимала много времени, в пути часть работников сбегали, другие отставали из-за болезней. По царскому указу работную повинность распространили на все города России. На берегах Невы трудились крестьяне из Ржевы Володимеровой, Романова, Белоозера, Каргополя. Людей также обязали поставить Казань, Симбирск, Саратов и даже Сибирскую губернию (с 1712 г. отправка работников из Сибири заменили денежными выплатами). Работники, как правило, отработав свою смену на строительстве крепостей или судов, возвращались обратно к своим семьям. Только в 1718 г., через пятнадцать лет после закладки Петербургской крепости, начался переход от натуральной трудовой повинности к денежным взносам. В 1721 г. на строительстве Санкт-Петербурга работали только наемные работники¹.

В 1710 г. после взятия шведских крепостей Кексгольм и Выборг угроза вражеского нашествия на новый город была устранена. В 1712–1713 гг. в Санкт-Петербург переехали Правительствующий Сенат и царский двор. Однако основным населением «парадиза» по-прежнему оставались военные и строители. Дворяне, купцы и ремесленники не спешили перебираться на новое место. Для того, чтобы исправить ситуацию, 16 января 1712 г. был издан указ о переселении после окончания войны на ос Котлин 3000 семей дворян, купцов и ремесленников («и даны им будут дворы готовые за их деньги») и об отправке туда на строительство «фортеции и жилья» 3000 работников из всех губерний². В августе Правительствующий Сенат утвердил список из 1212 семей, которых надлежало переселить на остров³. Всем попавшим в список следовало начать строить на острове дома за свой счет. 17 марта 1714 г. последовал новый указ о переселении, правда, уже не на остров Котлин, а в Санкт-Петербург⁴.

Для того, чтобы «приохотить» русских вельмож к Санкт-Петербургу, ускорить освоение и экономическое развитие новой российской губернии, Петр I решил пожаловать им земли под загородные резиденции и поместья. Первые земли получили лица, наиболее близкие к государю, вскоре после основания Санкт-Петербурга. Мызы, деревни и города Копорье и Ямбург с окрестными землями, в которых по неполным данным было 4308 дворов, получил А.Д. Меншиков. В 1708 г. провели межевание земель, по-

¹ *Луннов С.П.* История строительства Петербурга. С. 78–84.

² ПСЗ. Т. IV. № 2467. С. 778.

³ Доклады и приговоры, состоявшиеся в Правительствующем Сенате в царствование Петра Великого / под ред. Н.В. Калачова. СПб., 1888. Т. II. Кн. II. № 658. С. 100–112. См. также: ПСЗ. IV. № 2563. С. 854.

⁴ ПСЗ. Т. V. № 2788. С. 90–91.

сле которого владения светлейшего князя под Санкт-Петербургом значительно урезали. А.Д. Меншикову оставили Ямбург и Копорье с мызами и селами, а также 1308 дворов¹. Летом 1710 г. по распоряжению царя А.Д. Меншиков передал Екатерине Алексеевне «в Копорском уезде Саарскую и Славянскую мызы с принадлежащими к ним деревнями, со крестьяны и со всеми угодья»². Мызы и деревни под Санкт-Петербургом были пожалованы и другим членам семьи Петра I, а также его приближенным. На новые земли в Приневье они переселяли крестьян из других своих имений.

В 1711 г. ландрату Ф.С. Манукову поручили провести описание земель по урочищам в Ингерманландии, по завершении которого 6 июня 1712 г. именным указом были определены принципы и правила распределения земель в Санкт-Петербургской губернии³. После этого указа раздачи земель приобрели массовый характер. По подсчетам С.В. Черникова, в Петровскую эпоху на территории Санкт-Петербургского, Ямбургского, Копорского, Шлиссельбургского, Выборгского, Кексгольмского, Нейшлотского уездов землю получили 320 человек. Подавляющее большинство пожалованных земель находилось в окрестностях Санкт-Петербурга. По мнению С.В. Черникова, раздачи были призваны выполнять те же функции, что и в Подмоскovie во второй половине XVI–XVII вв.: предоставлять благоприятные условия представителям центрального и местного аппарата управления для службы в столице⁴.

Вдоль берега Невы и Финского залива возникла система загородных усадеб. Летом 1710 г. по указу Петра I прибрежную полосу от Петергофа до устья Невы разбили на 115 участков по 500 сажений в ширину, которые раздавались под застройку членам царской семьи, высшим администраторам, представителям генералитета, гвардейским офицерам и придворным. Первыми приморские участки получили вдовствующая царица Марфа Матвеевна, Ф.М. Апраксин, Ю.Ф. Щербатов, А.В. Макаров, А.Я. Волков и др. В 1714 г. почти все

¹ *Троицкий С.М.* Хозяйство крупного сановника России в первой четверти XVIII в. (по архиву князя А.Д. Меншикова) // Россия в период реформ Петра I. М., 1973. С. 219–220.

² *Вильковский С.Н.* Царское Село. СПб.: Т-во Р. Голике и А. Вильборг, 1911. С. 13–14.

³ ПСЗ, Т. IV, № 2540. С. 840–841.

⁴ *Черников С.В.* Власть и собственность в России эпохи петровских реформ: земельные раздачи в Северо-Западном регионе первой четверти XVIII в. // Актуальные проблемы аграрной истории Восточной Европы: историография, методы исследования и методология, опыт и перспективы. Вологда, 2009. Кн. 1. С. 122–125.

«приморские дачи» обрели своих владельцев¹. После того как участки были застроены, Петергофская дорога превратилась в парадный въезд в город.

Загородные дворы и усадьбы появились и вдоль другого въезда в столицу – Шлиссельбургского тракта. Самая значительная из них – Усть-Ижорская усадьба А.Д. Меншикова, строительство которой началось в 1711 г.²

Петровский Санкт-Петербург связывали с Москвой и другими русскими городами старинные шведские и новгородские дороги, которые появились задолго до основания новой российской столицы. Близ Ниеншанца сходились шведские тракты из Нарвы в Выборг и Кексгольм, по левому и правому берегам Невы были проложены дороги до Шлиссельбурга. Далее дорога вела к Волхову, отсюда одна из магистралей шла близ берега Ладожского озера к Архангельску и другим городам Русского Севера, а вторая – вдоль реки до Великого Новгорода. Именно московско-новгородской дорогой в начале XVIII в. шли армейские полки, работные и мастеровые люди, везли оружие, продовольствие и другие грузы. По сравнению с современной магистралью, старинный тракт делал большой крюк. Поэтому по указу Петра I в 1716 г. начали строить новую дорогу от Санкт-Петербурга до Волхова, которая могла значительно сократить время в пути. Через три года соорудили первый прямой участок протяженностью 126 верст, однако работы из-за нехватки средств замедлились, а после смерти государя остановились³. Родившуюся в Петровскую эпоху идею строительства прямой магистрали между двумя столицами попытались воплотить при Екатерине II, но замысел так и остался не реализован.

Важное значение для экономического освоения Приневья имели водные пути, которые позволяли быстро доставлять продовольствие, людей и грузы, необходимые для судостроения и возведения нового города. В Петровскую эпоху в России появились первые каналы, строительство которых государь уделял особое внимание. По замыслу Петра I Приневье с центральной частью государства надлежало связать единой системой рек и каналов⁴. Первый шаг в этом

¹ Горбатенко С.Б. Петергофская дорога: Ораниенбаумский историко-ландшафтный комплекс. СПб.: Дмитрий Буланин, 2001. С. 28–29.

² Сорокин П.Е. Окрестности Петербурга: Из истории ижорской земли. М.: Центрполиграф, 2017. С. 204–205.

³ Калинин М.В. Путешествие из Петербурга в Москву при Петре Великом // Russian Colonial Studies. 2019. № 1. С. 63–64.

⁴ Николаев А.С., Житков С.М. Краткий исторический очерк развития водных и сухопутных сообщений и торговых портов в России. СПб.: Тип. М-ва путей сообщения, 1900. С. 105.

направлении был сделан 12 января 1703 г., когда царь подписал указ о строительстве канала между реками Тверцой и Цной. В течение пяти лет под руководством голландских мастеров близ Вышнего Волочка проводились работы по сооружению комплекса гидротехнических сооружений. Однако, когда в 1709 г. началось судоходство, оказалось, что летом уровень воды значительно опускался и тяжелогруженные суда были вынуждены останавливаться. Недоработку удалось ликвидировать только через десять лет¹.

В 1712–1713 гг. у Петра I возникла идея строительства канала в обход бурного Ладожского озера. К работам приступили только зимой 1719 г., когда недалеко от реки Волхов начали рыть канал под руководством Г.Г. Скорнякова-Писарева протяженностью две версты. Максимальное число работников на строительстве канала никогда не превышало семи тысяч человек, и работа затянулась на долгие годы. Из-за неправильных расчетов объем работ значительно увеличился, и Петр I не смог увидеть их окончания. В 1731 г. судоходство по каналу открывала Анна Иоанновна².

Таким образом, в 1700-х гг. хозяйственное освоение отвоеванного у шведов Приневья началось с возведения сооружений и предприятий, которые, в первую очередь, требовались для удовлетворения нужд российской армии и флота. После основания Санкт-Петербурга значительное внимание уделялось увеличению производства строительных материалов. Возникшие в Приневье возле промышленных предприятий слободы мастеровых и работных людей дали начало новым городам. Возведение Санкт-Петербурга и развитие судостроения потребовали привлечения ресурсов практически всех регионов государства. Особенно тяжелые государственные повинности несли жители окрестных территорий – Новгородской, Псковской земель и регионов Русского Севера. Именно эти регионы стали для Петра I основным источником людских и экономических ресурсов, которые позволили не только возвести Санкт-Петербург, но и создать целую сеть верфей и производств в Приневье, а также соединить их при помощи сети транспортных путей с другими крупными русскими городами.

¹ Николаев А.С., Житков С.М. Указ, соч. С. 106–107. Канал являлся частью первой в России искусственной водной системы Вышневолоцкой. Ее создание позволило соединить водным путем Балтийское и Каспийское море.

² Горелов В.А. Речные каналы в России: К истории русских каналов в XVIII веке. М.; Л.: Речиздат, 1953. С. 41–71.