

**Синько Галина Иосифовна**

канд. филос. наук, доцент

ГАОУ ВО ЛО «Ленинградский государственный

университет им. А.С. Пушкина»

г. Санкт-Петербург, г. Пушкин

**Стримовская Анна Викторовна**

канд. экон. наук, преподаватель

ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет

«Высшая школа экономики»

г. Санкт-Петербург, г. Пушкин

## **МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ ПО РАЦИОНАЛЬНОМУ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ВОДНО-ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В XIX ВЕКЕ**

*Аннотация:* в XIX веке в г. Санкт-Петербурге стремительно увеличивалась численность населения, происходил рост промышленного производства, торговли, сферы услуг. Это привело к увеличению потребления материальных ресурсов, которые необходимо было доставить в столицу. Основным видом транспортных коммуникаций, по которым перевозили грузы внутри страны, в XIX веке оставались водные артерии. В Санкт-Петербурге транспортная нагрузка на реки и каналы увеличивалась. Фабрики и заводы, расположенные по берегам рек, загрязняли их отходами производства, что делало речную воду непригодной для употребления населением. Перед государством стояла сложная задача – сохранить реки и каналы столицы в качестве источника питьевой воды, не нарушив при этом выполнение водными коммуникациями транспортных и промышленных задач. В статье рассматриваются меры государственной политики по рациональному использованию водно-транспортных коммуникаций, проводившиеся в этот период.

*Ключевые слова:* природоохранная политика, урбанизация, водно-транспортные коммуникации, рациональное использование.

Столица Российской империи г. Санкт-Петербург в XIX веке становится самым большим городом государства. По данным всероссийской переписи 1897 г., население Петербурга составляло 1 миллион 265 тысяч жителей. По численности населения Петербург вышел на третье место среди столиц Европы после Лондона и Парижа. Москву по количеству жителей Петербург превзошел в два раза [1].

Процесс урбанизации тесно связан с ростом промышленного производства, увеличением торговли, развитием сферы услуг. Для Санкт-Петербурга XIX века актуальной проблемой являлась трансформация транспортной системы, которая смогла бы в полном объеме обеспечить город материальными ресурсами.

Долгое время для России основным способом грузоперевозок был путь по воде на судах. Построенный в устье Невы Петербург решал важную задачу – возможность морского сообщения со странами Европы. С российскими регионами сухопутное сообщение было очень плохим, поэтому до появления железных дорог водный способ транспортировки грузов в столицу был доминирующим.

Состояние водных коммуникаций Петербурга в XIX веке заставляло обращать на себя внимание властей по целому ряду причин. Реки и каналы столицы являлись транспортными артериями и должны были соответствовать техническим параметрам судоходства. Также они были источниками питьевой воды, которую употребляли жители города в пищу и для хозяйственных нужд. Поэтому разработка и соблюдение санитарных норм качества речной воды были актуальными проблемами для властей не только Петербурга, но и всей страны [7] Решение этих вопросов носило природоохранный характер, так как антропогенное воздействие на водные коммуникации (загрязнение промышленными, транспортными, бытовыми отходами) начало принимать большие масштабы и наносить ощутимый вред окружающей среде и здоровью горожан.

Еще в 1773 г. был создан специальный орган управления делами водного транспорта и учреждена должность главного директора водных коммуникаций, первым которую занял граф Яков Ефимович Сиверс. В начале XIX века проблемы загрязнения окружающей среды стали объектом пристального внимания

правительства. В первые годы правления Александра I принимались важные природоохранные законы, указы и постановления. Следить за экологической ситуацией в Петербурге должна была городская полиция по регламенту, изложенному в законе «О наблюдении начальникам городских полиций за чистотою и опрятностию в городах», принятому в 1803 г [2].

Транспортные возможности рек и каналов Санкт-Петербурга в XIX веке были многообразны. С одной стороны, по водным коммуникациям перемещались транспортные средства, которые перевозили основную массу материальных ресурсов, необходимых для обеспечения процесса жизнедеятельности населения города. С другой стороны, реки и каналы сами выполняли транспортную функцию, так как обеспечивали горожан питьевой водой. Естественное перемещение природного ресурса необходимого для жизни – пресной воды, являлось важнейшим предназначением естественных и рукотворных водных артерий.

Владельцы промышленных предприятий стремились разместить заводы и фабрики вблизи водных коммуникаций для удобства транспортировки сырья и готовой продукции, также отходы производства принято было сливать в реки, тем самым нанося большой вред водной и городской среде. В 1826 г. был принят закон «О переведении из городов заведений, смрад и нечистоту производящих» [3], в котором «губернским властям предписывалось отводить места в стороне от крупных населенных пунктов для строительства тех предприятий, которые сильно вредят окружающей среде в городах. Владельцам предприятий, которые уже существуют в городах, следует перенести свои производства в другие места в десятилетний срок» [8, с.204]. Более детально требования данного правового акта были изложены в законе 1833 г. «Положение о размещении и устройстве частных заводов, мануфактурных, фабричных и других заведений в Санкт-Петербурге» [4].

Принятию вышеуказанных законов во многом способствовала ситуация с Лиговским каналом, которая сложилась в первой четверти XIX века. Лиговский канал был сооружен в первой четверти XVIII века и играл важную роль в водоснабжении Санкт-Петербурга и его окрестностей. «Канал брал свое начало из

источников, расположенных между Дудергофскими и Красносельскими вершинами, и протекал с юго-востока на северо-запад. Вблизи деревни Горелово был сооружен шлюз, который удерживал прибывающую воду и использовался для направления водного потока в Черную речку. По мере приближения к городу канал, который протекал между насыпными берегами, наполнялся разными протоками. Далее он протекал в городской черте и впадал в Неву» [11, с. 61] Воду из канала использовали крестьяне, которые проживали вдоль него для питья и приготовления пищи, хозяйственных нужд и ирригации. Потребителями воды были военные некоторых полков в городской черте столицы и частей, которые в летнее время находились на маневрах за городом, вблизи Лиговского канала. Также вода канала использовалась для искусственных водопадов и орошения в Таврическом саду.

В апреле 1820 г. вопрос о загрязнении вод Лиговского канала обсуждался в Комитете министров. Приятное решение, одобренное Александром I, предписывало Департаменту полиции, Главному управлению путей сообщения и военному генерал-губернатору Санкт-Петербурга изучить вопрос о переносе за городскую черту ряда заводов (сальных, мыловаренных, кожевенных). Причиной принятия такого решения были многочисленные сообщения о том, что расположенные около Лиговского канала заводы загрязняют его производственными отходами, вследствие чего вода канала «вредна человеческому здоровью» [5].

Чиновники самого высокого ранга: министр внутренних дел граф В. Кочубей, военный генерал-губернатор граф М. Милорадович, Главный директор путей сообщения А. Бетанкур – организовали целый ряд мероприятий исследовательского и экспертного характера для определения причин сложившейся ситуации. В результате были выявлены техногенные (бумажные фабрики, расположенные в верховьях канала) и естественные (размывание насыпных берегов, поток воды из Черной речки, питающейся болотными водами) причины загрязнения воды Лиговского канала. Предложенные меры по решению проблемы предполагали комплекс дорогостоящих ремонтно-строительных работ и необходимость закрытия бумажных фабрик.

В августе и сентябре 1821 г. в Комитете министров обсуждалась проблема состояния воды в Лиговском канале. Министр внутренних дел отметил дороговизну проекта реконструкции и возможного выкупа казной для дальнейшего закрытия бумажных фабрик. Он предложил поручить Главному управлению путей сообщения, в чьем ведении находился Лиговский канал, проведение ремонтных и строительных работ, но «исполнение работ начать тогда, когда приобретены будут оным достаточные к тому средства» [6].

Главное управление путей сообщения вынуждено было вернуться к вопросу благоустройства канала во второй половине 1830-х гг., так как качество воды ухудшалось. Было предложено углубить русло канала и укрепить его берега, но до конца эта работа не была доведена [9].

В середине 1840-х гг. качество воды оставалось неудовлетворительным, а «многие жители домов, близких к каналу, не пользуются водой его для домашних потребностей и получают ее из Обводного канала или из других мест» [10].

Таким образом, решение проблем содержания и охраны водных коммуникаций Санкт-Петербурга было ограничено возможностями государственного финансирования и откладывалось на неопределенный срок.

Системное решение проблем окружающей среды стало возможным только в конце XIX в., когда стали создаваться профильные организации. В 1889 г. по настоянию Петербургской Городской думы и городского головы В.И. Лихачева была создана Комиссия для исследования экологической ситуации Невского бассейна и столицы в целом («Невская комиссия»). Она действовала при Обществе естествоиспытателей под руководством академика Докучаева В.В. и занималась, в том числе, изучением санитарно-гигиенического состояния Санкт-Петербурга и качества водно-питьевых ресурсов города [12].

В XIX веке в России процесс урбанизации и бурное развитие промышленности привели к ухудшению экологической ситуации в городах. Государство предпринимало меры по защите окружающей среды, но они были недостаточными и зачастую фрагментарными. Привлечение к природоохранной деятельности предпринимательского, научного сообществ было развито слабо.

Экологическое просветительство находилось в зачаточном состоянии и население не осознавало необходимости бережного отношения к окружающей среде. Поэтому в российском обществе в XIX веке не существовало консолидации по поводу рационального использования водных ресурсов и их сохранения.

### *Список литературы*

1. Материалы по статистике Петрограда. Вып. 1. – Петроград, 1920. – 41 с.
2. Полное собрание законов Российской империи. Собрание I, т. 27. №20881.
3. Полное собрание законов Российской империи. Собрание II, т. 1. №366.
4. Полное собрание законов Российской империи. Собрание II, т. 8. №6431.
5. РГИА. Ф. 206. Оп. 1. Д. 368. Л. 1.
6. РГИА. Л. 28об. – 29.
7. Синько Г.И. Просветительская деятельность в сфере экологии человека в Санкт-Петербурге во второй половине XIX – начале XX в. / Г.И. Синько // XXV юбилейные Царскосельские чтения: материалы Международной научной конференции (Санкт-Петербург, 20–21 апреля 2021 г.) / под общ. ред. С.Г. Еремеева. – СПб.: Ленинградский государственный университет имени А.С. Пушкина, 2021. – С. 61–64.
8. Синько Г.И. Экологические проблемы г. Санкт-Петербурга в законодательстве Российской империи XIX в. / Г.И. Синько // Экологическая деятельность и экологическое просвещение: региональный аспект: материалы Всероссийской научной конференции (Санкт-Петербург, 16 декабря 2020 г.). – СПб.: Ленинградский государственный университет имени А.С. Пушкина, 2020. – С. 202–207.
9. Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб). Ф. 253. Оп. 2. Д. 76.
10. Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб). Ф. 381. Оп. 13. Д. 1619. Л. 1об.
11. Шайдуров В.Н. Становление экологического права и экологической политики в русских городах первой половины XIX века / В.Н. Шайдуров, Е.Г.

Цыплакова, Г.И. Синько, К.С. Афанасьев // Вопросы истории. – 2020. – №7. – С. 57–70.

12. Янин Е.П. К истории экологических исследований города Санкт-Петербурга и его окрестностей / Е.П. Янин // История науки и техники. – 2010. – №1. – С. 47–55.