

Т. А. Базарова

Петровский Санкт-Петербург и водная стихия*

На отвоеванных у Швеции в начале Северной войны (1700–1721) берегах Невы Петр I воплотил свои самые амбициозные замыслы — создание военно-морского флота и международного торгового порта. Царь оценил географические особенности Приневья — возможность развития водного сообщения с другими частями России по Ладожскому озеру и Волхову, а также установления торговых связей с Западной Европой через Финский залив и Балтийское море. С первых лет возведения Санкт-Петербурга по Неве доставляли работных людей и солдат, строительные материалы, продовольствие, оружие и прочие грузы. По замыслу государя Нева должна была стать не только важной транспортной артерией нового города, но и его парадным фасадом. Характерной чертой Санкт-Петербурга стала ориентация застройки на водное пространство.

Петру I пришлось столкнуться с неблагоприятными погодными факторами, которые усугублялись отсутствием надежных сведений о природных условиях и ландшафте Приневья. Владевшие почти столетие этим землями шведы имели возможность изучить их особенности и учитывать их при прокладке дорог и строительстве поселений. Вода при наводнениях не доходила до располагавшихся в устье Охты крепости Ниеншанц и города Ниена. По приказу шведского

* В основу статьи положено выступление на круглом столе памяти Юрия Николаевича Беспятых «Люди и стихия: к годовщинам крупнейших наводнений в истории Санкт-Петербурга (1724, 1824 и 1924)», который прошел в СПбИИ РАН в рамках Третьего международного Петербургского исторического форума 10 октября 2024 г.

правительства измерялись глубины Невы, Финского залива и Ладожского озера. Последняя гидрографическая съемка, которой руководил старший штурман Адмиралтейства Карл Эльдберг, продолжалась вплоть до прихода в Приневье русских полков. До нашего времени в многочисленных копиях сохранилась подготовленная им «Гидрографическая карта верхнего течения Невы...» 1701 г., где указаны глубины фарватеров и отмечены мели¹. Начавшему грандиозное строительство в Невской дельте и освоение прилегающих территорий государю и его сподвижникам не были известны ни фарватеры, ни режимы рек. Первые строители Санкт-Петербурга не знали о значительных подъемах воды в Неве, которые происходили преимущественно осенью или в начале зимы.

Петербуржским наводнениям уделено значительное внимание в научной и научно-популярной литературе. Данное природное явление привлекало внимание не только гидрографов, синоптиков и метеорологов². Практически в каждой монографии, посвященной истории петровского Санкт-Петербурга, есть упоминания о наводнениях. Основными источниками являются дневники, записки и мемуары иностранных путешественников и дипломатов, ставших очевидцами драматических событий. Анализ нарративного материала позволил историкам воссоздать картину буйства водной стихии и причиняемого ей ущерба первым строениям и жителям Санкт-Петербурга³. О. Г. Агеева изучала наводнения в контексте повышенной общей тревожности в русском обществе, которая приводила к распространению в народе слухов и предсказаний. По ее мнению, «в сознании недовольных петербуржцев наводнения стали благодатным материалом» для пророчеств о гибели города в пучине вод⁴.

Петербуржским наводнениям петровского времени посвятил монографию Ю. Н. Беспярых⁵. Опубликованный в 2013 г. труд «Наводнения в Петербурге Петра I» стал итогом его многолетней работы, связанной с изучением литературы, а также выявлением, введением в научный оборот и анализом различных видов источников (как личного происхождения, так и законодательных актов). Это позволило ему уточнить даты наводнений, добавить новые факты, опровергнуть или подтвердить сложившиеся научные мнения. Составленный Ю. Н. Беспярых список наводнений остается самым полным в современной историографии. Собранные свидетельства позволили ему убедительно доказать, что наводнение 5 ноября 1721 г. было одним из самых разрушительных в истории российской столицы. Между тем, несмотря на обширную научную литературу, опубликованную в последние годы, роль правительства и городских властей в решении проблемы устранения последствий стихийных бедствий, минимизации ущерба и организации предупреждений жителей еще остается изученной фрагментарно.

Источниковой базой настоящего исследования стали законодательные акты и нарративные источники, в том числе иностранные описания Санкт-Петербурга, а также переписка Петра I, ингерманландского (петербургского) губернатора А. Д. Меншикова, петербургского обер-коменданта Р. В. Брюса,

котлинского коменданта В. И. Порошина. Наиболее содержательные письма и донесения были опубликованы в сборниках: «Письма и бумаги Петра Великого» и «Походная канцелярия Александра Даниловича Меншикова»⁶. Анализ и сопоставление содержащейся в источниках информации позволяют выявить особенности освоения водных путей Приневья и влияния водной стихии на повседневную жизнь жителей Санкт-Петербурга, а также отражение данной проблемы в петровском законодательстве.

Нева — основная магистраль петровского Санкт-Петербурга

Будущая столица Российской империи строилась одновременно на нескольких островах. В петровское время мосты возводили только через небольшие реки, протоки и каналы, поэтому сообщение между различными островами и частями города зачастую зависело от режима Невы, которая в непогоду превращалась в труднопреодолимую преграду. Прибывший в Санкт-Петербург в 1714 г. ганноверский резидент Ф. Х. Вебер писал, что «все сообщение должно осуществляться на судах; поэтому не обходится без несчастий, и почти ежедневно тонут люди»⁷. Историки Санкт-Петербурга, как правило, связывают отсутствие мостов через Неву с запретом государя их сооружать, чтобы не создавать помеху судоходству и стимулировать развитие водного транспорта⁸. Однако царский указ (если таковой и был) до наших дней не сохранился.

Первые жители Санкт-Петербурга, чтобы добраться из одной части города в другую, использовали небольшие парусные и гребные суда (лодки, шлюпки, яхты, верейки, буера и др.). В научной и научно-популярной литературе нередко цитируется указ Петра I, чтобы «не только хозяева домов, но и каждый не совсем бедный постоялец имел у берега во всякое время перевозное судно, которое бы употреблялось точно же, как на сухом пути кареты и коляски». По-видимому, впервые этот фрагмент «специального указа» без указания даты и источника появился в книге историка архитектуры В. И. Кочеданова⁹, а затем был тиражирован другими исследователями.

Для судов на набережных строили причалы. Пристани перед возведенными на берегу Невы на Березовом (Городском) острове домами А. Д. Меншикова и других приближенных государя можно увидеть уже на гравюре П. Пикарта «Первый вид Санкт-Петербурга» (1704). Даже простая лодка в петровском Санкт-Петербурге считалась ценным имуществом. Причалившая в тихом месте и оставленная без охраны, она могла привлечь внимание нечестных людей. Так, в ноябре 1711 г. стрельцы Герасим Васильев и Никита Павлов с двумя плотниками-переведенцами, переехав от Кронверка «на Адмиралтейскую сторону в дома свои начевать», вытащили лодку на берег возле пивоварни, «и той ночи тое лотку з берегу украли»¹⁰.

Не имевшие в личном владении лодок жители пользовались перевозами, которые соединяли различные части города. Самое раннее упоминание о них

встречается в записках датчанина Ю. Юля в 1710 г. («перевозы между островами, из посада в посад царь сдал одному проживающему здесь князю, платящему с них пошлины по 400 рублей в год»)¹¹. Откупщики перевозили не только людей, но и различные грузы. За перевоз через Неву следовало уплатить 1 деньгу, а в 1715 г. уже брали по копейке с человека. Однако солдаты и работные люди, следовавшие по казенной надобности и имевшие подтверждавшие это документы, переезжали через реку бесплатно¹². Первый историк Санкт-Петербурга А. И. Богданов перечислил более двух десятков пристаней и перевозов: от Троицкой пристани к пристани у старого Почтового двора, от пристани у Мытного двора к пристани на Стрелке, от Синявиной пристани к пристани у «гофшпиталей» и др.¹³

Петр I не просто поощрял, но и принуждал жителей Санкт-Петербурга ходить под парусом по Неве. Первые указы появились летом 1710 г. Сначала 18 июня государь приказал генерал-адмиралу Ф. М. Апраксину объявить жителям Санкт-Петербурга («всяких чинов людям»), чтобы «во время ветра ездить Невою рекою на судах парусами», а не на веслах. Ослушников ожидал штраф, размер которого зависел от чина и должности и увеличивался за второе и третье нарушение¹⁴. Ответственным за контроль назначался шкипер Иван Степанович Потемкин, получивший должность фискала. 4 июля был подготовлен именной указ государя И. С. Потемкину, текст которого почти дословно совпадал с предыдущим. Однако его дополнили распоряжением: «...а кто по сему великого государя указу исправлять не будет, и на таких людей присылать тебе письма в Адмиралтейскую канцелярию за своею рукою»¹⁵.

Судя по списку должностей и чинов тех, на кого мог быть наложен штраф (министры, генералы, полковники, офицеры, ландрихтеры и пр.), и по его размеру (от 5 до 100 руб.), указ не распространялся на простых обывателей. Упомянутых в указе «неслужащих» тоже сложно отнести к лицам с низким доходом. Они штрафовались на значительные суммы: от 15 до 30 руб. («да они ж отосланы будут в гварнизон в мельницу в работу на неделю»)¹⁶. В 1718 г. в развитие этой петровской идеи был создан «Невский флот». Ближайшим сподвижникам государя раздали построенное за счет казны 141 судно (яхты, буеры, верейки и пр.) с обязательством содержать их в должном порядке и по сигналу участвовать в совместных еженедельных водных маневрах (и снова под угрозой большого штрафа)¹⁷.

Нева была судоходной, как правило, только в течение полугода. С поздней осени до середины весны реку пересекали по льду. Петр I и в зимнее время не упускал возможности ходить по реке на буере под парусом¹⁸. Уже в сентябре 1706 г. он попросил Ф. М. Апраксина прислать из Воронежа «ботик, который бегаёт по лду парусами»¹⁹. Среди рассказов Нартова о Петре Великом сохранился исторический анекдот: «Но как водяного плавания по краткости лета казалось Петру Великому мало, то приказывал от дворца к крепости на Неве лед расчищать, где на ботах и других малых судах, поставленных на полосы

и коньки, при ветре под парусами с флотскими офицерами и знатными господами, подобно как бы на воде, катался и проворно лавировал. К сим забавам приглашал и чужестранных министров и зимовавших голландских шкиперов. На сих забавах потчивал всех горячим пуншем и однажды шкиперам говорил: «Мы плаваем по льду, чтобы зимою не забыть морских экзерсаций»²⁰.

Особую опасность Нева представляла во время ледохода или ледостава. Ежегодно на несколько дней сообщение между островами прерывалось. Специальных указов или распоряжений местных властей о предупреждении жителей Санкт-Петербурга о запрете пересекать реку по льду до наших дней не сохранилось. Из нарративных источников известно, что в день вскрытия Невы со стен Петербургской крепости раздавались три пушечных выстрела, а о начале замерзания реки извещали барабанным боем, вдоль берега представляли стражу. 24 апреля 1710 г. Ю. Юль писал, что, как только вскрылась Нева, Петр I пересек ее на голландском буере. Датчанин отмечал бесстрашие и безрассудство жителей Санкт-Петербурга, которые шли по взламывающемуся льду, несмотря на расставленную по берегу стражу. По словам датчанина, «из-за подобной отважности женщина с ребенком на руках и четверо других людей были унесены на оторвавшейся льдине; потом их, впрочем, спасли»²¹. Следует отметить, что людей заставляла пересекать реку по неустойчивому льду отнюдь не «отважность», а суровая необходимость. 19 ноября 1721 г. камер-юнкер Ф. В. Берхгольц записал в своем дневнике: «...так называемый виташий, или тайный кнутмейстер, поздно ночью ездил с барабаном и несколько человек ходило по набережным с музыкою в знак того, что река стала и что еще никому не дозволяется ходить через нее. По здешнему обычаю, он с своими людьми и сам император должны первые пройти по льду»²². Ю. Н. Беспятых отмечал, что вода не вызывала у Петра I чувства опасности, и он в нарушение установленного им порядка пресекал Неву по неокрепшему льду²³.

«Великие погоды» и «противные ветры» на Ладожском озере и Финском заливе

Судоходство по Ладожскому озеру требовало от капитанов и лоцманов особого мастерства. Местные жители предупреждали, что на озере много «камней и мелей» и могли внезапно начинаться сильные ветра («в иныя погоды суда уносит в озеро к Олонцу»)²⁴. В Петровскую эпоху возросла интенсивность судоходства по озеру, что повлекло увеличение числа пострадавших от непогоды судов. Первые случаи произошли в самом начале освоения Приневья. Так, в августе 1703 г. на мели близ Шлиссельбурга оказался построенный на Олонцкой верфи 38-пушечный фрегат «Штандарт», капитаном которого был сам Петр I. Государь принимал участие в сооружении фрегата и собирался лично ввести его в Санкт-Петербург²⁵. В октябре 1704 г. семь построенных на олонцкой верфи фрегатов из-за «противного ветра» и «великой непогоды» на Ладожском озере несколько дней не могли подойти к Шлиссельбургу и войти

в Неву²⁶. В тексте именного указа от 18 ноября 1718 г. о «заклеймении всех судов староманерных» упоминается о гибели на Ладожском озере более 10 тыс. кораблей²⁷. Историки считают эту цифру преувеличенной, однако уточнить ее очень сложно из-за нехватки достоверных источников. Трудности и риски судоходства привели Петра I к идее строительства в обход озера канала, который стал бы частью Вышневолоцкой системы.

Торговые и военные суда повреждались и гибли не только на Ладожском озере, но и в мелководном Финском заливе. В начале XVIII в. основной судоходный фарватер проходил между Васильевским и Адмиралтейским островами, а затем вел к южной оконечности Котлина. На острове была организована лоцманская служба. В обязанности лоцманов входило устанавливать вехи и бакены, следить за чистотой фарватера, а также помогать капитанам снимать суда с мели. Попытки пройти фарватером не всегда были удачны. Так, 30 апреля 1712 г. царь из Санкт-Петербурга написал К. И. Крюйсу: «Я сюды сего дня приехал и у первых вех нашел еще 4 самых больших карбософ, которых вбок занесло погодою, аднако ж сим вечером и утром, чаю, выдут конечно, с которыми не замешкаючи буду сам»²⁸.

Петр I часто бывал на Котлине, особенно в 1710–1720-х гг., когда туда была перенесена база военно-морского флота и началась регулярная застройка острова. Государь стремился продемонстрировать свои достижения иностранным дипломатам. Описания поездок на Котлин сохранились в их записках и дневниках. Путешествие на находившийся в 30 верстах от Санкт-Петербурга остров не всегда было коротким и приятным. В источниках сохранились сведения о многочисленных происшествиях, которые могли завершиться трагедией. В мае 1714 г. по распоряжению Петра I сенаторы и иностранные дипломаты отправились на нескольких судах «для увеселения» на Котлин. Корабль, на котором находились Ф. Х. Вебер и хивинский посол Ашур-бек, «по невежеству московитского капитана» занесло на мель. К вечеру при помощи лоцманов судно удалось освободить, однако внезапный шторм не позволил продолжить путь. Только через четыре дня изрядно поврежденному судну удалось подойти к гавани на Котлине²⁹. 9 июня 1715 г. поездка на Котлин снова проверила на крепость нервы ганноверского дипломата. Разразившаяся буря вынудила капитана галеры, на которой находился Ф. Х. Вебер, «встать на якорь и провести в сем открытом судне три дня и три ночи без огня, без постелей и без пропитания»³⁰.

28 мая 1720 г. трагически закончилось возвращение на буере из Санкт-Петербурга на Котлин комиссара Григория Мазовского, отвечавшего за строительство на острове, которое велось от Санкт-Петербургской губернии. За две версты от острова «тот буер залило и камисара в каюте потопило, а оставшие на том буэре люди спаслись»³¹.

Подводные камни и мели представляли серьезную опасность и для судов, следовавших к Котлину из Балтийского моря. 3 сентября 1719 г. котлинский комендант В. И. Порошин доложил А. Д. Меншикову, что близ Красной горки

остановились шедшие из Ревеля корабли 52-пушечный «Девоншир», 54-пушечные «Портсмут» и «Лондон». Если первые два по сведениям, доставленным на Котлин капитаном Э. Лейном, были «свободны», то «Лондон» оказался «на мели и грод-мачты на нем ныне нет. А рублена или снята, того известия нет, за великою погодою послать невозможно»³². 1 октября комендант снова писал: «Сего числа после полудни в 1-м часу каравль “Девеншир” в порт пришел, а на каравле “Почмурт” мачты сняты»³³. Оба судна — «Лондон» и «Портсмут» — были разбиты штормом и затонули. Впоследствии корпус линейного корабля «Лондон» был загружен камнем и использовался как основа для маяка, обозначающего отмель, которая получила название «Лондонская».

С поздней осени до середины апреля Котлин с Санкт-Петербургом и приморскими резиденциями связывали «морские дороги», проложенные по льду Финского залива, по которым передвигались пешком, верхом на лошади или санях. Так, 2 апреля 1705 г. Р. В. Брюс сообщил губернатору: «...и на море лед, и около Санкт-Питербурха <...> гораздо крепок, и в Кроншлот ездят морем на санях»³⁴. Суровой зимой путь с острова Котлина был небезопасен, особенно для пеших путников. По-видимому, в конце 1720 г. ударили сильные морозы. В. И. Порошин сообщил А. Д. Меншикову, что «некоторые люди, идучи с Котлина острова к Санкт-Питербурху и, не доходя, от великой стужи померли»³⁵. 1 декабря котлинский комендант получил царский указ, который было велено обнародовать с барабанным боем, «чтоб из Санкт-Питербурха на Котлин остров и обратно прямой дорогою от прешпективной морем, кто имеет нужду, не ездили и пешие не ходили. А ходили на Стрелину мызу, на Питергоф, на Ранибом, на Лахту и чрез Лисей нос». На Котлине у «морской дороги» был выставлен караул, который задерживал конных или пеших путников. Уже 3 декабря на гауптвахту доставили первых нарушителей — трех гардемарин и четырех торговых людей³⁶.

«Жестокая погода с моря»

Ежегодные подъемы воды в Неве, которые могли переходить в наводнения, стали частью жизни Санкт-Петербурга. Именно с наводнениями исследователи связывают появление целого ряда царских указов и распоряжений городской администрации, повлиявших на застройку Санкт-Петербурга и повседневную жизнь его жителей. В петровское время слово «наводнение» не использовалось. «Словарь русского языка XVIII в.» самое раннее упоминание «наводнения» относит к 1729 г.³⁷ Для обозначения этого стихийного бедствия употреблялись такие словосочетания: «великая погода», «великая морская погода», «жестокая погода с моря» или «великая вода». Отметим, что «великой погодой» современники Петра I называли и шторма на Ладожском озере и в Финском заливе³⁸.

Строители города столкнулись с этим стихийным бедствием уже 19 августа 1703 г.³⁹ Сам Петр I впервые стал свидетелем четвертого в истории Санкт-Петербурга наводнения. 11 сентября 1706 г. он написал А. Д. Меншикову:

«Третьяго дни ветром вест-сюд-вестом такую воду нагнала, какой, сказывают, не бывало. У меня в хоромах была сверх полу 21 дюйм; а по городу и на другой стороне по улице свободно ездили в лотках; однакож не долго держалось, менши 3-х часов. И зело было утешно смотреть, что люди по кровлям и по деревьям, бутто во время потопа, сидели, не точию мужики, но и бабы. Однакож хотя и зело велика была, но беды великой не зделала»⁴⁰.

Надо полагать, в начальные годы строительства Санкт-Петербурга царь не видел в подъемах воды существенной угрозы. В декабре 1706 г. он оставил петербургскому коменданту Р. В. Брюсу инструкцию, состоявшую из семи пунктов, касавшихся работ по строительству крепости и Кронверка в следующем году. Сложно согласиться с выводом Ю. Н. Беспятых, что документ возник главным образом под впечатлением от наводнения⁴¹. О нем упоминалось только в первом пункте, где обер-коменданту предписывалось «погребя поднять так высоко, чтоб полфута повыше бывшей воды великой было». В июле 1706 г. в Петербургской крепости был сильный пожар, когда взорвалось семь бочек пороха⁴². Именно к нему, а не к сентябрьскому подъему воды⁴³ относилась заключительная фраза инструкции: «...от чево Боже сохрани, таково ж бедства не было, как сего лета: едва вся крепость не пропала». Пожары в деревянном петровском Санкт-Петербурге случались часто и их опасались сильнее, чем наводнений. С первых лет строительства Санкт-Петербурга его жителей обязали соблюдать определенные противопожарные нормы, за выполнением которых следили специальные чиновники⁴⁴.

По-видимому, после наводнения 1706 г. государь и местная администрация стали уделять пристальное внимание также и поддержанию порядка в городе во время подъемов воды в Неве. Жителей о подъеме воды оповещали колоколами и барабанным боем. Самое раннее упоминание об этом относится к 1711 г. Секретарь английского посольства Л. Вейсброд отправил из Москвы своему правительству письмо о событиях в Санкт-Петербурге: 9 декабря 1710 г. в полночь «с моря, с юго-запада, дул такой сильный ветер, что Нева затопила город и все окрестные острова; наводнение захватило бы многих врасплох, многие бы погибли, если бы жителей не разбудили набатом и они не успели перебраться на крыши домов. Благодаря набату жизнью заплатились немногие, но большинство лошадей и скота погибло»⁴⁵. Сведения о существовании распоряжения, запрещавшего под страхом смертной казни присваивать унесенное водой чужое имущество, содержатся в записках датского посланника Ю. Юля, ставшего свидетелем наводнения 1710 г. Датчанин упомянул, что «года три тому назад» был обнародован указ о том, что лес и «другое добро», «очутившееся, когда спадет вода, на чужой земле, должно быть возвращено настоящему собственнику»⁴⁶.

По-видимому, именно масштаб ущерба, причиняемого водной стихией жителям и канцеляриям из-за уносимых в неизвестном направлении строительных материалов, потребовал принятия решительных мер. В результате наводнения

22 сентября 1715 г. заготовленные для городской работы и строительства царских дворцов «государевы леса» оказались «разогнаны» по всей Невской дельте. Возглавлявший Канцелярию городских дел князь А. М. Черкасский доложил о сложившейся ситуации Правительствующему сенату, который принял два постановления — Канцелярии городских дел разыскать утраченное и описать, а коменданту Петербургской крепости М. О. Чемесову объявить указ жителям города не растаскивать прибитый к их домам лес⁴⁷. Через пять дней после наводнения, 27 сентября 1715 г., появился указ Правительствующего сената, предписывающий унесенные водой суда, дрова и бревна нашедшим хранить возле своих дворов неделю, чтобы владельцы могли отыскать свое имущество. При этом 1/5 часть полагалась нашедшим «за переем»⁴⁸. В том же 1715 г. у Петербургской крепости установили футшток — водомерную рейку⁴⁹.

По мнению Е. В. Анисимова, в петровское время не было катастрофических наводнений⁵⁰. Другие исследователи, оценивая последствия внезапного подъема воды 5 ноября 1721 г., считают, что в этот день произошло одно из первых катастрофических наводнений в истории Санкт-Петербурга⁵¹.

5 ноября 1721 г. вода прибывала в течение нескольких часов и, по разным подсчетам, поднялась на 254–272 см. Снесены были мосты через каналы, пострадали берега самих каналов, набережные и многие городские постройки. Вода вырывала с корнем деревья, унесла и выбросила на берег многочисленные суда. Погиб парусно-гребной флот, были серьезно повреждены Галерная гавань и укрепления Адмиралтейской крепости. Стихия бушевала не только в дельте Невы. Оказался занесен песком Ладожский канал, серьезно пострадали жилые дома и гавани на Котлине. Погибли люди и домашний скот. По свидетельству современника, общий ущерб достигал 2–3 млн руб. Ю. Н. Беспятых почеркнул, что ситуацию усугубляло то, что после первого катастрофического наводнения в ноябре Санкт-Петербург затапливало еще несколько раз⁵².

После ноябрьских наводнений 1721 г. были изданы указы, более жестко определявшие порядок строительства новых зданий и укрепления набережных. 16 ноября 1721 г. генерал-полицеймейстер А. М. Девиер объявил указ императора: архитектору Н. Ф. Гербелю осмотреть здания в низких местах Переведенской слободы на Адмиралтейском острове, а также измерить уровень, до которого поднималась вода во дворах во время наводнения. Впредь «нижние полы» в новых домах надлежало строить выше «прибылой воды»⁵³. Впрочем, жители Санкт-Петербурга и до этого распоряжения после первых наводнений стали возводить свои дома на высоких фундаментах.

Владельцы дворцов на набережной от Почтового двора до Галерного двора получили указ переделывать пристани (только шесть домов из 70 их не имели), поскольку старые снесло или сильно повредило водой. Пристань против дома вице-адмирала К. И. Крюйса приняли за образец⁵⁴.

6 декабря 1721 г. Правительствующему сенату был направлен указ о клеймении «всякого леса»: казенного, а также принадлежавшего подрядчикам

и частным лицам. Клейма следовало изобразить на бумаге и утвердить в Полициймейстерской канцелярии. Хозяевам унесенных «великой водой» леса и дров «за переем» следовало отдавать владельцам дворов, к которым их прибило, половину найденного имущества. Также «переемщикам» было обещано платить «за карабельные дубовые леса за каждое дерево по гривне»⁵⁵.

С середины 1710-х гг. появляется ряд законодательных актов и административных распоряжений, обязывавших владельцев домов по берегам рек приводить в порядок территорию у воды. Ю. Н. Беспятых связывает издание указов о строительстве и ремонте набережных рек и каналов с наводнениями⁵⁶. Р. А. Нежиховский полагал, что указ 1714 г. о доставке камня вызван необходимостью подсыпки территорий⁵⁷. Однако, по нашему мнению, эти повторявшиеся из года в год распоряжения были связаны с текущими работами по благоустройству города.

Итак, невсякая вода являлась источником серьезной опасности для первых жителей Санкт-Петербурга. До наших дней сохранились законодательные и административные распоряжения, касающиеся мер по сохранению жизни и имущества жителей Санкт-Петербурга, принятые начиная с середины 1710-х гг. Из нарративных источников известно о существовании еще более ранних распоряжений. Подсчетом и ликвидацией ущерба, как правило, занимались пострадавшие канцелярии. После наводнения 1721 г. ведущую роль стала играть Главная полициймейстерская канцелярия, в компетенцию которой входили вопросы благоустройства и поддержания порядка в городе. Указы и административные распоряжения были направлены на возвращение унесенного водой имущества владельцам, восстановление поврежденных построек, а также привели к уточнению норм строительства новых зданий.

Приложение

1721 г., ноября 7. — Письмо котлинского коменданта В. И. Порошина петербургскому генерал-губернатору А. Д. Меншикову

Светлейший князь премилостивый государь.

Великою погодою от Андреевской батарее по Купеческой гавани ящики гаванные от моря выбило до воды и пушки с места збило, и туры все розбило. А на местах осталось пушек дватцать восемь, туров дватцать два, которые стоят близ караулной избы. И тех пушек ныне поставить невозможно, пока она Купеческая гавань нарублена не будет. // (л. 320 об.) В Новом Кроншлоте мартиры, которые поставлены были на батареях на углу против афицерских светлиц, и те мартиры водою с места збило и прибило их и (с) станками х караулной избе, и пушку двенатцатифунтовую збросило в воду.

В Старом Кроншлоте мосты все разломало и туры розбило, и пушку ж трехфунтовую скинуло в воду, и восемь лафетов погодою унесло. И пушки на Старом Кроншлоте поставить // (л. 321) невозможно ж, покамест нарублено и намощено будет.

Афицерских и салдацких квартир розбило и унесло пятнатцать, которые построены были близ Андреевской батарей.

^aВашей высококняжеской светлости милосердного государя всепокорнейший раб Василей Порошин^a.

Ноября 7 дня 1721 году.

РГАДА. Ф. 198. Оп. 1. Д. 859. Л. 320–321. Подлинник. Публикуется впервые.

Подпись-автограф. В правом верхнем углу другими чернилами: № 90.

Примечание: ^{a-a} Рукой В. И. Порошина.

¹ Базарова Т. А. 1) Создание «Парадиза»: Санкт-Петербург и Ингерманландия в эпоху Петра Великого: Очерки. СПб., 2014. С. 79; 2) «Речной лед выше и ниже города прошел»: Освоение водных магистралей в Приневье в начале Северной войны // История: Электронный научно-образовательный журнал. 2024. Т. 15, вып. 7 (141). URL: <https://history.jes.su/s207987840032054-8-1/>

² Нежиховский Р. А. Река Нева и Невская губа. Л., 1981; Померанец К. С. Три века петербургских наводнений. СПб., 2005; Малова Т. И., Родионов А. А. Катастрофическое наводнение Невы 1721 г. (к 300-летию события) // Фундаментальная и прикладная гидрофизика. 2021. Т. 14, № 4. С. 111–118; и др.

³ См., напр.: Луттов С. П. История строительства Петербурга в первой четверти XVIII века. М.; Л., 1957. С. 143–145; Анисимов Е. В. Юный град: Петербург времен Петра Великого. СПб., 2003. С. 332–335.

⁴ Агеева О. Г. «Величайший и славнейший более всех градов в свете...» — град Святого Петра: Петербург в русском общественном сознании начала XVIII века. СПб., 1999. С. 83–85.

⁵ Беснятых Ю. Н. Наводнения в Петербурге Петра I. СПб., 2013.

⁶ Письма и бумаги императора Петра Великого (далее — ПиБ): [в 14 т.]. СПб. (Л.); М., [1887–2022]; Походная канцелярия Александра Даниловича Меншикова (1703–1705) / Авт.-сост.: Е. В. Анисимов, Т. А. Базарова, К. Н. Лемешев, М. Е. Проскуракова. СПб., 2022.

⁷ Из книги Ф. Х. Вебера «Преображенная Россия» (ч. I): Приложение о городе Петербурге и относящихся к этому замечаниях // Беснятых Ю. Н. Петербург Петра I в иностранных описаниях: Введение. Тексты. Комментарии. Л., 1991. С. 117.

⁸ Анисимов Е. В. Юный град. С. 335; Амирханов Л. И. «Невский флот» — первый в мире яхт-клуб // История Петербурга. 2018. № 1 (73). С. 34.

⁹ Кочедамов В. И. Мосты Ленинграда. Л.; М., 1958. С. 6.

¹⁰ РГАВМФ. Ф. 176 (Адмиралтейская канцелярия при Адмиралтейств-Коллегии). Оп. 1. Д. 62. Л. 345 — 345 об.

¹¹ [Юль Ю.] Записки Юста Юля, датского посланника при Петре Великом: (1709–1711) // Лавры Полтавы: Юст Юль. Оттон Плейер М., 2001. С. 195.

¹² Луттов С. П. История строительства Петербурга в первой четверти XVIII века. С. 134–136.

¹³ Богданов А. И. Описание Санктпетербурга. СПб., 1997. С. 254–255.

¹⁴ Материалы для истории русского флота. СПб., 1867. Т. IV. С. 728.

- ¹⁵ ПиБ. М., 1956. Т. 10. № 3850. С. 218–219.
- ¹⁶ Там же. С. 219.
- ¹⁷ *Амирханов Л. И.* «Невский флот» — первый в мире яхт-клуб. С. 37.
- ¹⁸ *Анисимов Е. В.* ITINERA PETRI. Биохроника Петра Великого: день за днем. 1672–1725 гг. 01.11.1713, вс. П. в СПб. URL: <https://spb.hse.ru/humart/history/peter/biochronic/246485771> (дата обращения 05.01.2025). Буер — (здесь) лодка на полозьях, которая движется по льду с помощью парусов.
- ¹⁹ ПиБ. СПб., 1900. Т. 4. № 1348. С. 367.
- ²⁰ *Нартов А. А.* Рассказы о Петре Великом (по авторской рукописи) / Подг. текста рукописи и приложений, вступ. ст. П. А. Кротова. СПб., 2001. С. 199.
- ²¹ [Юль Ю.] Записки Юста Юля, датского посланника при Петре Великом. С. 159–160.
- ²² Дневник камер-юнкера Фридриха-Вильгельма Берхгольца. 1721–1725. Ч. 1–2 // Неистовый реформатор. М., 2000. С. 256.
- ²³ *Беспярых Ю. Н.* Петр, море и Петербург // Феномен Петербурга: Труды Третьей международной конференции, состоявшейся 20–24 августа 2001 года во Всероссийском музее А. С. Пушкина. СПб., 2006. С. 332.
- ²⁴ *Устрялов Н. Г.* История царствования Петра Великого. СПб., 1863. Т. IV. Ч. II. С. 192–193.
- ²⁵ *Базарова Т. А.* «Речной лед выше и ниже города прошел»
- ²⁶ *Анисимов Е. В.* ITINERA PETRI. 05.10.1704, чт. и далее URL: <https://spb.hse.ru/humart/history/peter/biochronic/236968769> (дата обращения: 05.01.2025).
- ²⁷ ПСЗ. Т. V. № 3238. С. 593.
- ²⁸ ПиБ. М., 1975. Т. 12. Вып. 1. № 5233. С. 181–182.
- ²⁹ *Вебер Ф. Х.* Преображенная Россия: Новые записки о нынешнем состоянии Московии / Пер. [с фр.] и коммент. Д. В. Соловьева. СПб., 2011. С. 27–28.
- ³⁰ Там же. С. 72.
- ³¹ РГАДА. Ф. 198 (Походная и домовая канцелярии А. Д. Меншикова). Оп. 1. Д. 604. Л. 18.
- ³² Там же. Д. 859. Л. 41.
- ³³ Там же. Л. 51.
- ³⁴ Походная канцелярия Александра Даниловича Меншикова (1703–1705). С. 544.
- ³⁵ РГАДА. Ф. 198. Оп. 1. Д. 859. Л. 117.
- ³⁶ Там же. Л. 117 — 117 об.
- ³⁷ Словарь русского языка XVIII века. Вып. 13 (Молдавский — Напрокудить). СПб., 2003. С. 143–144.
- ³⁸ См. напр.: Походный журнал 1704 г. С. 7–8.
- ³⁹ Подробнее см.: *Беспярых Ю. Н.* Наводнения в Петербурге Петра I. С. 66–70.
- ⁴⁰ ПиБ. Т. 4. № 1349. С. 368–369.
- ⁴¹ *Беспярых Ю. Н.* Наводнения в Петербурге Петра I. С. 80.
- ⁴² *Базарова Т. А.* Создание «Парадиза». С. 134–135.
- ⁴³ По мнению Ю. Н. Беспярых, эта фраза относилась не к пожару, а к наводнению (*Беспярых Ю. Н.* Наводнения в Петербурге Петра I. С. 83).
- ⁴⁴ Подробнее см.: *Луптов С. П.* История строительства Петербурга в первой четверти XVIII века. С. 145–152; *Базарова Т. А.* Создание «Парадиза». С. 133–156.
- ⁴⁵ Донесения и другие бумаги чрезвычайного посланника английского при русском дворе Чарльза Витворта и секретаря его Вейсброта с 1708 г. по 1711 г. // Сборник РИО. 1886. Т. 50. С. 401. В опубликованном выше тексте письма на английском языке упоминаются колокола, а не набат: «...had they not rung the bells».
- ⁴⁶ [Юль Ю.] Записки Юста Юля, датского посланника при Петре Великом. С. 128.
- ⁴⁷ *Беспярых Ю. Н.* Наводнения в Петербурге Петра I. С. 99.
- ⁴⁸ ПСЗ. Т. V. № 2934. С. 169.
- ⁴⁹ *Беспярых Ю. Н.* Наводнения в Петербурге Петра I. С. 104–105.
- ⁵⁰ *Анисимов Е. В.* Юный град. С. 333.
- ⁵¹ См. напр.: *Беспярых Ю. Н.* Наводнения в Петербурге Петра I. С. 130; *Малова Т. И., Родионов А. А.* Катастрофическое наводнение Невы 1721 г. С. 112.

- ⁵² *Беспятых Ю. Н.* Наводнения в Петербурге Петра I. С. 131–148, 198.
- ⁵³ ПСЗ. Т. VI. № 3853. С. 455.
- ⁵⁴ *Луттов С. П.* История строительства Петербурга в первой четверти XVIII века. С. 137–138; *Морозова А. А. Н. Ф.* Гербель. Городской архитектор Санкт-Петербурга, 1719–1724 гг. СПб., 2004. С. 70–72.
- ⁵⁵ ПСЗ. VI. № 3862. С. 463–464.
- ⁵⁶ *Беспятых Ю. Н.* Наводнения в Петербурге Петра I. С. 128–129.
- ⁵⁷ *Нежиховский Р. А.* Река Нева и Невская губа. С. 52.

References

- AGEEVA, O. G. “*Velichaišii i slavnaišii bolee vsekh gradov v svete...*” – grad *Svyatogo Petra: Peterburg v russskom obshchestvennom soznanii nachala XVIII veka*. [“The Greatest and Most Glorious City in the World...” – the City of Saint Peter: Petersburg in the Russian Public Consciousness at the Beginning of the 17th Century. In Russ.]. St Petersburg, BLITs, 1999. 341 p.
- AMIRKHANOV, L. I. “Nevskii flot” – pervyi v mire yakht-klub [“Nevsky Flot” – the World’s First Yacht Club. In Russ.]. In *Istoriya Peterburga*. 2018. No 1 (73), pp. 32–40.
- ANISIMOV, E. V. *ITINERA PETRI. Biokhronika Petra Velikogo: den’ za dnem. 1672–1725 gg.* [Elektronnyi resurs] [ITINERA PETRI. Biochronology of Peter the Great: day by day. 1672–1725. (Electronic resource In Russ.]. URL: <https://spb.hse.ru/humart/history/peter/> (accessed 05.01.2025).
- ANISIMOV, E. V. *Yunyi grad: Peterburg vremen Petra Velikogo* [Young City: Petersburg During the Times of Peter the Great. In Russ.]. St Petersburg, Dmitrii Bulanin, 2003. 363 p.
- BAZAROVA, T. A. “Rechnoi led vyshhe i nizhe goroda proshel”: Osvoenie vodnykh magistraley v Prinev’e v nachale Severnoi voiny [“River Ice above and Below the City Has Passed”: Development of Waterways in the Neva Region at the Beginning of the Great Northern War. In Russ.]. In *Elektronnyi nauchno-obrazovatel’nyi zhurnal “Istoriya”*. 2024. Vol. 15. Iss. 7 (141). DOI: 10.18254/S207987840032054-8
- BAZAROVA, T. A. *Sozdanie “Paradiza”: Sankt-Peterburg i Ingermanlandiya v epokhu Petra Velikogo: Ocherki*. [The Creation of “Paradise”: Essays on St Petersburg and Ingria in the Age of Peter the Great. In Russ.]. St Petersburg, Giol’, 2014. 406 p.
- BESPYATYKH, Y.N. *Navodneniya v Peterburge Petra I* [Inundations in Peter I’s St Petersburg. In Russ.]. St Petersburg, Istoricheskaya illyustratsiya, 2013. 406 p.
- BESPYATYKH, Y.N. Petr, more i Peterburg [Peter, the Sea and Petersburg. In Russ.]. In Bespyatykh, Y.N. (ed.) *Fenomen Peterburga: trudy Tret’ei Mezhdunarodnoi konferentsii, sostoyavsheisya 20–24 avgusta 2001 goda vo Vserossiiskom muzee A.S. Pushkina*. St Petersburg, BLITs, 2006, pp. 320–343.
- KOCHEDAMOV, V.I. *Mosty Leningrada* [Bridges of Leningrad. In Russ.]. Moscow; Leningrad, Iskusstvo, 1958. 58 p.
- LUPPOV, S. P. *Istoriya stroitel’sтва Peterburga v pervoi chetverti XVIII veka* [History of the Construction of St. Petersburg in the First Quarter of the 18th Century. In Russ.]. Moscow; Leningrad, Izdatel’stvo Akademii nauk SSSR, 1957. 190 p.
- MALOVA, T. I., RODIONOV, A. A. *Katastroficheskoe navodnenie Nevy 1721 g. (k 300-letiyu sobytiya) [Catastrophic Flood of the Neva, 1721 (to the 300th anniversary of the event). In Russ.]. In *Fundamental’naya i prikladnaya gidrofizika*. 2021. Vol. 14, No 4, pp. 111–118. DOI: 10.7868/S2073667321040109*
- MOROZOVA, A. A. *N. F. Gerbel’. Gorodskoi arkhitektor Sankt-Peterburga, 1719–1724 gg.* [N. F. Härbel. City Architect of St Petersburg, 1719–1724. In Russ.]. St Petersburg, Izd-vo Stroiizdat, 2004. 222 p.
- NEZHIKHOVSKII, R. A. *Reka Neva i Nevskaya guba* [The Neva River and the Neva Bay. In Russ.]. Leningrad, Gidrometeoizdat, 1981. 109 p.
- Pohodnaya kancelyariya Aleksandra Danilovicha Menshikova (1703–1705)* [Field Chancellery of Alexander Danilovich Menshikov (1703–1705). In Russ.] / Editorial board: Anisimov E. V., Bazarova T. A., Lemeshev K. N., Proskuryakova M. E. St Petersburg, Istoricheskaya illyustratsiya, 2022. 994 p.
- POMERANETS, K. S. *Tri veka peterburgskikh navodnenii* [Three Centuries of St Petersburg Floods. In Russ.]. St Petersburg, Iskusstvo-SPB, 2005. 212 p.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Т. А. Базарова. Петровский Санкт-Петербург и водная стихия // Петербургский исторический журнал. 2025. № 1. С. 9–22

Аннотация: Воды Невы и Финского залива являлись источником опасности для жителей петровского Санкт-Петербурга. В городе было организовано оповещение о времени вскрытия и замерзания Невы, а также о начале наводнений. В статье анализируются указы Петра I и распоряжения местной администрации, которые были призваны минимизировать ущерб, устанавливали нормы строительства новых зданий и пристаней. В приложении к статье публикуется письмо котлинского коменданта В. И. Порошина о последствиях наводнения 5 ноября 1721 г.

Ключевые слова: Санкт-Петербург, река Нева, Петр I, наводнения, Котлин, водная стихия, стихийное бедствие.

FOR CITATION

T. A. Bazarova. Petrine St. Petersburg and the water element // Petersburg historical journal, no. 1, 2025, pp. 9–22

Abstract: The waters of the Neva and the Gulf of Finland were a source of danger for the inhabitants of Petersburg. In the city, an alarm was organized for the time of the opening and freezing of the Neva, as well as for the beginning of the flooding. The article analyses the decrees of Peter I and the orders of the local administration, which were designed to minimize the damage, and established standards for the construction of new buildings and piers. The article is accompanied by a letter of the Kotlin commander Vasily Poroshin on the consequences of the flood of 5 November 1721.

Key words: St Petersburg, river Neva, Peter I, inundations, Kotlin, water element, natural disaster.

Автор: Базарова, Татьяна Анатольевна — к.и.н., старший научный сотрудник Санкт-Петербургского института истории РАН (Санкт-Петербург, Россия).

Author: Bazarova, Tatiana Anatolievna — Candidate of Sciences (History), Senior Researcher of the St. Petersburg Institute of History, Russian Academy of Sciences (St. Petersburg, Russia).

E-mail: tbazarova@yandex.ru

ORCID: 0000-0001-9380-5921