



Александр Балод

**Васильевский остров
в Санкт-Петербурге:
загадки его истории,
запечатленные в
словах-гидронимах**

Александр Балод

**Васильевский остров в
Санкт-Петербурге: загадки
его истории, запечатленные
в словах-гидронимах**

«Автор»

2026

Балод А.

Васильевский остров в Санкт-Петербурге: загадки его истории,
запечатленные в словах-гидронимах / А. Балод — «Автор», 2026

Чем отличаются друг от друга такие понятия, как топонимы и гидронимы? В честь кого был назван Васильевский остров, и как появились его знаменитые улицы-линии? Какое имя носил раньше остров Декабристов, и куда исчезли острова возле его берегов? Какое происшествие на острове со звучным названием "Вольный" вдохновило Гоголя на создание его гениальной повести "Шинель"? Вместе с читателями автор пытается найти ответ на эти вопросы, опираясь на исторические документы и факты, и руководствуясь логикой, здравым смыслом и... разумеется, чувство юмора.

© Балод А., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Глава 1. Топонимы и гидронимы - загадочные и разные	5
Гидроним-гидроним: "Галерная Гавань"	7
Каналы и линии Васильевского острова: планы и реальность	9
Глава 2. Острова Санкт-Петербурга – большие и очень маленькие	17
Конец ознакомительного фрагмента.	18

Александр Балод

Васильевский остров в Санкт-Петербурге: загадки его истории, запечатленные в словах-гидронимах

Остров Васильевской, величеством пространный, красотою нарочитой, лежит промеж устьей Большой Невы и Малой Невки, при самом взморье, строением каменных полат довольно изнастроенный, а деревянным строением преизобилно населенный, и все оное строение, имеющееся на нем, преизрядной архитектуры. - А. И. Богданов Историческое, географическое и топографическое описание Санкт-Петербурга от начала заведения его, с 1703, по 1751 год

Несомненно, все географические названия таят, хранят в себе историческую информацию. - Н. Шильнова "От Геркулесовых столбов до Эльдорадо. Происхождение географических названий"

Васильевский остров—это особый город в городе, непохожий на остальной Петербург.- И.И. Панаев "Галерная гавань"

Глава 1. Топонимы и гидронимы - загадочные и разные

Гидронимы — класс топонимов, который включает названия всех водных объектов — рек, ручьев, источников, колодцев, прудов, озер, океанов и их частей (морей, заливов, проливов) - С. Н. Басик "Общая топонимика"

Водные названия Северной пальмиры...заслуживают самого пристального внимания, особенно те «темные» из них, которые вызывают острые дискуссии среди лингвистов.- Р.А.Агеева "Как появились названия рек и озёр: Популярная гидронимика"

Да и каждому, кто решил полностью или отчасти посвятить себя вопросам топонимики, следует раз навсегда принять в расчет: только очень малый процент имен мест может быть бесспорно разъяснен и истолкован. Огромное количество их и сейчас остается нераскрытым, да, вероятно, никогда раскрыто не будет. - Л.В. Успенский "Загадки топонимики"

Начнем с самой простой и одновременно наиболее трудной вещи - уточнений и определений. Тема моей книги - гидронимы Васильевского острова (разумеется, не все, а только некоторые), но что означает само это слово? И как гидронимы соотносятся с более общими понятиями - топонимами?

В уважаемом словаре приводится такое определение топонима:

Топоним (от др.-греч. τόπος — место) - это собственное название любого географического объекта (реки, населенного пункта и т.п.).

Что же с гидронимами?

Гидроним (от др.-греч. ὕδωρ — вода + ὄνυμα — имя, название) представляет собой один из видов или классов топонимов, обозначающий названия водных объектов (рек, озёр, морей, заливов, проливов, каналов, островов и т. п.).

Изучением топонимов, включая и такой их класс, как гидронимы, занимается наука, именуемая **топонимикой** (и, соответственно, ее раздел, называемый гидронимикой) - которой я, честно признаюсь, заинтересовался совсем недавно, и лишь применительно к той узкой теме, которая является предметом настоящей книги. Как утверждают эксперты, топонимика (и, соответственно, гидронимика)—это междисциплинарная научная область, которая расположена на стыке лингвистики, истории и географии.

Что же, попробуем разобраться во всем этом на практике, то есть топо- и гидронимике конкретного географического объекта - **Васильевского острова** в культурной столице страны, городе на Неве, Санкт-Петербурге.

Из книги историка и краеведа Л. Тихомирова " Васильевский остров. Все самое интересное" можно узнать, что в 2024-м году на карте района (разумеется, василеостровского) значились 107 топонимических названий улиц, площадей, проспектов, проездов, переулков и набережных, и это количество регулярно увеличивается, в первую очередь благодаря созданию намывных территорий. Бросается в глаза тот факт, что значительная часть этих названий связана с морем и морской тематикой - хотя, разумеется, далеко не все из них являются гидронимами в буквальном понимании этого термина.

Не пугайтесь - автор и в мыслях не планировал создание энциклопедии, справочника или просто каталога "морских названий" Васильевского острова - хотя бы просто потому, что отлично понимал, что эта задача является неподъемной для одного человека (на всякий случай уточню - речь идет об одном конкретном человеке, авторе книги). О чем же тогда эта рассказывает книга?

Ее главный предмет - это обзор и анализ гидронимов и, отчасти, близких к ним "водных топонимов" (возьму на себя смелость употребить этот термин) заключающих в себе некий секрет, тайну или загадку, пусть даже ограниченную, частную и мелкую по масштабам, И если вы спросите меня, почему я пишу именно об этом, то отвечу цитатой, а еще лучше двумя:

Тайна всегда привлекательна. - "Амели"

Как скуден и безлик был бы мир без загадок. - "Лекарь: Ученик Авиценны"

Много ли загадок существует в окружающем мире? И да, и нет - если, конечно не брать в расчет то обстоятельство, что и сам этот мир является главной загадкой - увы, неразрешимой для человека. Что же касается загадок топонимики, приведу еще одну цитату:

Каждому, кто решил полностью или отчасти посвятить себя вопросам топонимики, следует раз навсегда принять в расчет: только очень малый процент имен мест может быть бесспорно разъяснен и истолкован. Огромное количество их и сейчас остается нераскрытым, да, вероятно, никогда раскрыто не будет. - Л.В. Успенский "Загадки топонимики"

Так ли это на самом деле? На мой взгляд, во всяком случае, если говорить о гидронимике и гидронимах, это суждение является, несмотря на все уважение к автору замечательных книг ученому и писателю Льву Успенскому, достаточно спорным и большинство, хотя может быть и не подавляющее географических названий особых загадок в себе не таит и объясняется достаточно просто.

Гидроним-гидроним: "Галерная Гавань"

Что такое это Галерная гавань?—быть может, спросит меня не только иногородный, даже петербургский читатель. Вы желаете знать, что такое Галерная гавань? Неужели вы никогда не слыхали этого имени,—вы, петербургский житель? - И.И. Панаев

К примеру, существует на западе Васильевского острова такое место, как Галерная гавань (вне всяких сомнений название, относящее к классу гидронимов). Какова же ее история?

Известно, что создание Гавани (объекта, давшего название всему району), началось по указу Петра I в 1721-м (или, по другим данным, в 1722-м) году; параллельно было заложено небольшое селение, названное матросской слободкой.

Галерная Гавань на Васильевском Острове, при взморье, начата строится 1722-го году, а ныне, в 1747-м году, начали строить каменную, в которой Гавани стоят все военные галеры и канчebasы, - пишет первый историк Петербурга А.И. Богданов.

Прим.: Канчebas— турецкое гребное одномачтовое судно, вооруженное легкой артиллерией (судя по всему, вид галеры).

В процессе строительства гавани был вырыт искусственный водоём, соединявшийся каналом с Финским заливом, и в 1723 году в него были переведены 94 галеры. Там они стояли в теплое время года, а зимой, как повествует в своих записках иностранный путешественник К. Р. Берк, галеры хранились на берегу в особых деревянных ангарах.

Согласно А. Богданову, при Галерной Гавани с 1740 года имела Галерная верфь с пильной мельницей для пилования лесов и с деревянными магазейнами (магазины) для поклажи всяких материалов, а также Слободы, в которых жили морские служители и галерные офицеры и матросы, а также мастеровые (рабочие) численностью до нескольких сот человек.

Сильно пострадав от знаменитого наводнения 1824 года верфь и порт к середине XIX века, когда начал набирать силу паровой флот, пришли в упадок и были закрыты, хотя история Гавани на этом не закончилась. Ее акватория стала полигоном для испытаний новых плавсредств, а для нужд флота на прилегающей территории были построены мастерские, а позднее — пироксилиновый завод и водонапорная башня, здание которой сохранилось до настоящего времени. Стоит также отметить, что Гавань была тем местом, где появился один из старейших яхт-клубов России — «Невский яхт-клуб», членом которого некогда являлся сам российский император - Николай II.

Яркое и при этом крайне нелюбезное описание быта жителей Галерной гавани середины XIX века, характерное для российских писателей-демократов дал русский писатель, журналист и литературный критик Иван Панаев (1812-1862гг.)

Впереди вас и уж очень недалеко полосатое бревно шлагбаума, за шлагбаумом взморье и парус лодки, а вправо ряд лачуг, которые тянутся к Смоленскому кладбищу—это-то и есть Галерная гавань, начинающаяся на конце Смоленского поля, или, вернее, болота, и спускающаяся к мутно-серой воде взморья. Вот что-то похожее на улицу перед вами, вы поворачиваете в нее... Неужели в самом деле это улица? С двух сторон ряд небольших деревянных, полусгнивших, одноэтажных домиков. Домики по большей части в три окна, много в пять; они выкрашены были некогда желтой и серой краской, следы которой еще видны доселе; крыши подернуты зеленым или желтым сухим мохом; у иных домиков вместо забора рогожи, прибитые к палкам, за которыми, когда рогожи распахнутся от ветра, выглянут две или три гряды капусты...

Людей в этой печальной слободе почти не видно. Изредка перейдет через улицу от своего разваливающегося дома к мелочной лавочке старушонка в лохмотьях, держа в иссохшей и морщинистой руке молочник с отбитым носком, или, услышав шум ваших шагов, высунется из окна девушка, целый день не отнимающая головы от срочного шитья, и с любопытством

и удивлением посмотрит на вас и задумается: откуда, как и для чего попал сюда незнакомый человек?

Канал, разделяющий гавань пополам, оканчивается большим прудом, берега которого поросли ивовыми кустами, а поверхность покрыта широкими круглыми листьями желтых болотных кувишничков. У моста, где канал довольно широк, стоит большая барка без мачт, набитая разным тряпьем и стружками, в которых очень усердно копаются старуха и девочка... Воздух в Галерной гавани пропитан болотистым, грибным запахом и гнилью. Самый бедный, отдаленный, грязный городок внутри России нельзя сравнить с этой несчастною слободою, которая еле держится на трясине болота. Глядя на эти домишки и улицы, не веришь, что это частичка великолепного Петербурга и что гранитная набережная Невы с ее огромными зданиями только в трех верстах отсюда.

Галерная гавань - атмосферное место, представляющее несомненный интерес для любителей истории города. Когда-то автор книги работал в некоей фирме, находившейся неподалеку от Галерной, и в обеденный перерыв выходил иногда покурить с коллегами на берег бухточки, с которой открывался красивый вид на строения гавани и ее канал. Впрочем, окрестный пейзаж тогда воспринимался нами лишь как способ релаксации, и ни о названии, ни об истории этого места мы совершенно не задумывались.

Что же касается самого названия-гидронима, то в нем нет ничего загадочного. Как известно, гавань - это прибрежная часть водного пространства, используемая как место стоянки, ремонта или отстоя плавательных средств. Что же касается определения - прилагательного "галерная", то оно обозначает класс судов, которые находятся на стоянке или ремонтируются в гавани. Именно так все и есть - место это действительно было построено в качестве гавани, причем заходили туда по большей части суда-галеры (впрочем в петровские времена были еще и загадочные "канчебасы"). Конечно, в дальнейшем наименование это стало распространяться не только на стоянку галер, канал и порт, но и на всю прилегающую местность, включая жилую слободу, живое описание которой дал литератор Панаев, но и в этом нет чего-то особенного или необычного.

Что же, обратимся к более неординарным, особенным случаям и, не побоимся этого слова - загадочным случаям.

Каналы и линии Васильевского острова: планы и реальность

Меня продолжают мучить сомнения, что какая-то существенная деталь в проблеме марсианских каналов остается нераскрытой. - Карл Саган, астроном

Каким-то миром и спокойствием охватывает вас, когда вы углубитесь в линии Васильевского острова, подальше от Биржи и Первой линии. -И.И. Панаев, писатель

Я вижу: лежит он на плане,
В грядущее запросто вхож, —
Как будто Петру марсиане
Подбросили этот чертеж.

В.С.Шефнер "Мы старые островитяне..."

Заранее предупреждаю: в этом разделе будет много (с приставкой "слишком" длинных цитат...пожалуй, даже слишком длинных). Что тут подделаешь - история представляет собой науку, основанную на источниках, и фактах, а тот, кто забывает об этом, превращается из исследователя в публициста, или просто рассказчика-блогера. Так что уважаемым читателям придется либо потерпеть, либо пропустить эту главу.

Люди, знакомые с историей Петербурга, знают, что основатель новой столицы российского государства Петр I хотел сделать Васильевский остров центром города и, как писал первый историк города, библиотекарь Академии наук А. И. Богданов (1692 - 1766 гг.), мечтал о том, чтобы:

«Наибогатейшим строением населить и украсить, как деревянным, так и каменным, и каналами устроить и фартецию укрепить, наподобие Амстердама, что всему тому обстоятельный план и модель зделанная имеется, по которому плану все строение на сем острове и производится».

Согласно замыслу Петра, в новом Амстердаме, на Васильевском острове планировалось соорудить два вида каналов - **продольные и поперечные**. Предполагалось, что жители острова будут передвигаться как по воде, то есть по рекам и каналам, так по суше, используя дороги, проложенные рядом с каналами. При этом проезды вдоль продольных каналов должны были именоваться **«перспективами»**, а вдоль поперечных — **«линиями»**.

Число составляет всю суть каждой вещи. —Платон «Тезет»

Линиями улицы Васильевского острова были названы потому, что дома вдоль них возводились в один ряд (линию), при этом каждой из них был присвоен порядковый номер, служивший ее названием. Впрочем, первой (а точнее, нулевой) линией Васильевского острова стала обладающая собственным именем "Кадетская линия", названная так по имени расположенного на территории усадьбы Меншикова Первого Кадетского корпуса.

"Поперек всего острову, начиная от Кадецкого Дому до взморья" числится всего двадцать восемь линий, то есть четырнадцать улиц" - писал А.И. Богданов.

Как хорошо известно, далеко не все планы воплощаются в жизнь, даже если их инициатором был самодержавный правитель великого государства.

По целому ряду причин, главной из которых был суровый северный климат, идея "нового Амстердама" в конечном счете оказалась нежизнеспособной.

"Надо отдать справедливость автору проекта (речь идет о Жан-Батисте Леблоне, главном архитекторе), на рисунке, на чертеже этот проект выглядел красиво, в жизни же для него было первое, главное и непреодолимое препятствие : продолжительная зима в Петербурге" - пишет историк П.Н. Столянский.

Получила распространение точка зрения, что наиболее активно рытье каналов осуществлялось при жизни Петра I, а после его смерти оно было приостановлено, а потом вообще прекращено. Упрекают и любимца Петра, губернатора Санкт-Петербурга светлейшего князя Меншикова, который если и не саботировал открыто распоряжения царя, то не проявлял особого рвения в их исполнении - при жизни было вырыто лишь несколько поперечных каналов (утверждают иногда, что аж до 13-ой линии), причем все они оказались более узкими и менее протяженными, чем это было задумано, к строительству же "продольных" каналов в конечном счете так и не приступили.

Но факты свидетельствуют об ином.

В "Описании Санкт-Петербурга" А.И. Богданов приводит следующие сведения о каналах Васильевского острова:

Канал....что подле Дому Кадетскаго; зачат 1727-го году, и не докончан оставлен.

Канал зачатой ...про меж Четвертой и Пятой Линей, в 1727-м году.

Канал также зачат на том же Острову, промеж Линей Осьмой и Девятой, которые оба ныне засыпалися; зачаты делать 1727-го году.

Канал на Васильевском же Острову, пред Коллегиями. Зачат в 1730-м году, которой лишь начат был один слой снят; оной так и оставлен.

Зачать (устар.) - приступить к какому-либо действию; начать.

Из описания Богданова можно сделать два главных вывода: во-первых, к строительству каналов на Васильевском острове (или, во всяком случае, большинства из них) де-факто приступили уже после смерти Петра; во-вторых, практически во всех случаях работа была "зачата", но не доведена до конца. Впрочем, как минимум один канал в этом районе при жизни Петра все-таки был прорыт - речь идет о канале, соединявшем дворец Меншикова с Большой Невой. Вот что пишет в своем дневнике камер-юнкер Берхгольц :

У дома (имеется ввиду дворец князя на Васильевском острове) до сада прорыт канал, выведенный из большой реки, чтобы его светлость мог прямо из дверей входить на судно.

Что же касается бездействия обычно энергичного, но не слишком компетентного в вопросах градостроительства (равно как и в множестве других вопросов, за исполнение которых он с такой легкостью брался) князя А.Д.Меншикова, тут все тоже далеко не столь однозначно.

"Заводя лучший порядок, Леблонъ...встречал всюду затруднения, возбуждаемые интригами завистниковъ его значения, - пишет историк Н.П. Петров. - Авторитет искуснаго техника столкнулся съ предубеждением князя Меншикова, уже въ начале 1717 г.—в вопросе о рытье каналовъ, предположенных на Васильевскомъ острове. Леблонъ очень основательно замечилъ, что частныхъ лицъ заставлять строиться тамъ нельзя до тех поръ, пока не проруются все каналы; такъ какъ, раньше этого, невозможно закладывать фундаменты. Онъ полагал рытье каналовъ начать съ весны 1717 г. с большихъ улицъ у предположеннаго дворца государева, чтобы, выполнив ихъ, можно было заняться сетью мелкихъ каналовъ - позади мест частныхъ людей. Что рытье большихъ каналовъ должно быть на государевъ счетъ, а на счетъ домовладельцевъ могутъ быть разве выполнены мелкие каналы, по участкамъ, противъ мест имъ принадлежащих. А князь Меншиковъ слушая Трезини, считал застройку всюду возможною и, послушавъ кого-то изъ техников, уменьшил ширину и глубину большихъ каналов между линиями, да поторопился и застроить берега каналовъ от Невы по линиям; такъ что сделал невозможною поправку, согласно утвержденному проекту. По возвращении государя осмотр работ на Васильевскомъ острове, вызвалъ неудовольствие на князя, испортиваго одно изъ самыхъ блистательныхъ предположений Петра, которыми особенно онъ былъ заинтересованъ. Но дело уже находилось в такомъ положении, что поправить можно было разве с величайшими издержками, тогда какъ Петръ I не любилъ напрасныхъ затратъ (Петров П.

Н "История Санкт-Петербурга с основания города, до введения в действие выборного городского управления по учреждениям о губерниях. 1703-1782).

Автор книги "Петербург: Как возник, основался и рос Санкт-Питербурх" (1918г.) П.Н. Столпянский решительно не согласен с этим, и отстаивает собственную точку зрения:

И до сих пор находятся люди, которые повествуют, что этот план Петром Великим проводился въ жизнь, но исполнить его не удалось благодаря проискам Менишкова, который, завидуя Леблону, постарался помешать его затее,—велел рыть каналы и уже и мельче, чем на проекте, а когда царь приехал осматривать работы, то оказалось поправить дело нельзя было, и царь распорядился прекратить бесполезныя работы, а царская дубинка прогулялась по спине герцога ингерманландскаго всесильнаго князя Менишкова. Эту легенду мы находим и у чуть ли не современных Петру Великому писателей—у Штелина, у Голикова, и у писателей нашего времени... Штелин рассказывает об этомъ выполнении проект съ такими мелкими подробностями, что невольно подчиняешься обаянию этого рассказа и начинаешь ему верить. Думается, что мудрено сочинить такие подробности. Наконец, въ первой четверти прошлаго (т.е. XIX) столетия один из любителей русской истории разыскал план Леблона и издал его, снабдив надписью, из которой читатель могъ понять, что въ такомъ виде Петербург был въ действительности въ 1716 году. Но что же оказывается в действительности?—На поверку мы имеем указ Петра I отъ 21 июня 1723 года, т. е. спустя 6 лет после составления вышеприведеннаго проекта Леблона, и уже тогда, когда Леблон умер.

*Этотъ указъ гласитъ: "О выкопании въ С. Петербурге на Васильевском острове до **предполагаемаго проведения каналов**, прудовъ для воды на случай пожаров". Только въ 1723 году предполагали рыть каналы, следовательно, в 1717 году, вернувшись из своего заграничнаго путешествия, Петръ Великий не мог их осматривать, Менишковъ не могъ распорядиться копать их уже и мельче, словом,—не было всего того, о чем так красноречиво повествовал Штелин и что без проверки и должной осмотрительности принимали на веру более поздние по времени истории.*

Обратимся к еще одному авторитетному источнику - монографии С.П. Луппова "История строительства Петербурга первой четверти XVIII века" (1957г.).

"Ни в одном из «Описаний» Петербурга современниками Петра ничего не говорится о существовании каналов на Васильевском острове. Об этом не сообщается и в архивных документах того времени. В сентябре 1721 г. Трезини только еще собирался приступить к разбивке на местности направления улиц и каналов на Васильевском острове. В 1724 г. в указе от 11 февраля определялась ширина этих улиц и каналов, но к работам, по-видимому, опять не приступили. Лишь в 1727 г., как сообщает Богданов, были прорыты 3 канала: между 4-й и 5-й линиями, между 8-й и 9-й линиями, по Кадетской (теперь Съездовской) линии, а в 1730 г. был проведен канал перед зданием 12 Коллегий. Таким образом, Петр так и не приступил к работам по проведению каналов на Васильевском острове. Запроектированная густая сеть каналов, имевшая целью сделать из Петербурга что-то вроде Венеции, не вызывалась практической необходимостью. Выполнение проекта из года в год откладывалось до более удобного времени, и в результате проект так и не был осуществлен.

Проблема заключалась еще и в том, что каналы недостаточно было вырыть, что самом по себе являлось достаточно непростой задачей, необходимо было постоянно следить за их состоянием.

"Часть наводнения и ледоходы разрушали то, что построили, волны подмывали сваи, а зимой лед выдирал их из берега, как непрочные зубы, - пишет в своей книге П.Н. Столпянский. - Кроме того, каналы зарастали грязью из-за разгильдяйства и небрежности окрестных жителей. Борьбу с теми, кто бросает в воду «скарედство», полиция вела постоянно, но без особого успеха. ..Много сил уходило на восстановление без конца оседающих берегов каналов и прудов.... Особым, сочувственным словом следует помянуть петербуржцев, чьи дома

выходили на набережные каналов и рек, — ведь они несли дополнительные и весьма тяжелые повинности. Именно они за свой счет были обязаны создать перед домом набережную: вбить в берег трехсаженные сваи «числом сколько против каждого двора оных бы стать могло», «запустить» щиты, сделать внешнюю облицовку набережной, подсыпать грунт, замостить проезжую часть, устроить тротуар и постоянно поддерживать все это в порядке».

В конечном итоге, уже в период царствования Екатерины II было принято решение закрыть проект, а вырытые ранее каналы засыпать. Все авторы, пишущие об этом событии, цитируют строки из указа императрицы от 26 апреля 1767 года, в котором говорилось, что от каналов сих «бывает одна грязь и происходит дух вредительный здоровью».

Как мы уже говорили, ни один из "продольных каналов (они же - "перспективы") так и не был построен. Вместо этого там, где планировалось создание самой южной из "перспектив", был проложен Большой проспект — одна из главных магистралей Васильевского острова. Что характерно, изначально он назывался "Большой перспективой".

В очередной раз цитируем А.И. Богданова:

На Васильевском Острове, от территории Бывшей Менишиковой Усадьбы к Финскому Заливу, вдоль острова, шла "Большая Перспективная"... на которой жилище по обе стороны построено. По расположению плана Петра Великого надлежало быть на ней прорыту каналу, дабы сквозь остров с моря на Гостиный Двор приходили торговые караваны, ввиду чего этому каналу надлежало быть большим".

А вот и еще одна цитата из справочника, изданного в середине XIX века:

Большой Проспектъ, на Вас. Остр., первая, ближайшая къ Большой Неве улица, пересекающая Линии Васильевского Острова, ведетъ отъ 1-го Кадетскаго Корпуса за Смоленское Поле къ Галерному Селению и Костыльскому Въезду. Первоначально предполагалось прорыть среди проспекта каналъ; но, по изменении сего намерения, на обеих сторонахъ проспекта были разведены обывателями сады, и теперь оставлена для проезда только середина улицы, назначавшаяся собственно для канала. - А. Греч "Весь Петербург в кармане" (1851г.)

Но хотя от самой идеи покрыть остров сетью водных артерий пришлось отказаться, свой след в топографии острова она, вне всяких сомнений, оставила.

После засыпки каналов улицы сохранили прежние названия-номера, что стало причиной топографического казуса. В классическом варианте планировки города каждая улица имеет две стороны - одну с четными, другую с нечетными номерами домов. С Васильевским же островом получилось иначе: две отдельные улицы-линии, проложенные по разным берегам канала, после его ликвидации (или в тех случаях, когда канал так и не был вырыт, отказа от самой идеи) слились в одну, при этом каждая из сторон новой дороги - четная и нечетная - сохранила не только прежнее номерное имя, но и статус отдельной улицы.

Вот что писал академик **Иоганн Готлиб (Йоханн Готтлиб) Георги** (1729-1802гг.) в своей книге "Описание российско-императорского столичного города Санкт-Петербурга и достопримечательностей в окрестностях оного" (книга вышла на русском языке в 1794г.).

*Все сии главные улицы (перспективы) пересекаются двенадцатью улицами, идущими друг другу параллельно от одной Невы до другой, от чего и выходят правильные квадраты. Каждая из сих улиц разделяется в середине небольшим досками обкладенным каналом на две улицы; ряд домов в каждой из таких улиц называется **линией**, коих в каждой улице по две; числение их начинается от востока к западу и они известны по числам; восточную линию занимает Кадетской Корпус и она называется от того Кадетскою линией, стоящие же с нею параллельно по другой стороне дома составляют первую линию; 2 улица называется 2 и 3 линией, и так далее.*

После выхода указа Екатерины II прошло уже более двух десятков лет и, логично предположить, что к тому времени, когда академик писал свою книгу, от каналов мало что осталось.

Между тем, Георги отмечает, что "каждая из сих улиц разделяется в середине небольшим досками обкладенным каналом на две улицы". В чем же тут дело? Рискну предложить две версии.

1) Иоганн Готлиб прибыл в Россию по приглашению Петербургской Академии наук в 1770 году, когда работа по засыпке каналов, скорее всего, не была еще полностью завершена. В памяти ученого сохранились первые впечатления от района, и в своем рассказе он опирался именно на них. Впрочем, эта версия не кажется сколько-нибудь убедительной, поскольку трудясь в Академии наук, расположенной непосредственно на Васильевском острове, Георги, хочешь-не хочешь, должен был хорошо знать окрестный ландшафт. 2) Более вероятно предположить, что работа по ликвидации каналов проводилась в жизнь едва ли не медленнее, чем их строительство, и отдельные фрагменты каналов сохранялись на линиях еще долгие годы, на что и не преминул обратить свое внимание любознательный гость столицы.

Впрочем, жизнь гораздо изобретательней любых схем, и не исключено, что в данном случае ближе всего к истине еще один, третий вариант:

"В 1735 году, 21 ноября, последовала резолюция кабинет-министров на докладе главной полицеймейстерской канцелярии о прорытии въ С.-Петербурге на Васильевском Острове, въ 1-ой каменной линии, канала (который шелъ лишь до Большого проспекта) до самой Невы и об устройстве в прочих жилых линиях по обеимъ сторонамъ улицъ мелкихъ канальцевъ для стока воды. Леблоневские судоходные каналы заменились небольшими канавами, которые прикрытые досками существовали на Васильевском острове еще в 60- 70 гг. прошлого (т.е. XVIII) столетия", - пишет П.Н. Столпянский

На самом деле то ли каналы, то ли дренажные канавы и канальцы просуществовали на острове намного дольше, и если верить справочнику А.Н. Греча "Весь Петербургъ въ кармане" (1846 г.) еще десятилетия спустя на линиях Васильевского острова можно было увидеть следы некогда выкопанных каналов:

"Въ каналахъ была только грязь, и отъ нихъ происходилъ вредный запахъ (слова, очевидно заимствованные из указа Екатерины); по этому они были вновь засыпаны, и вместо ихъ образовались проспекты и линии, въ которыхъ местами до сихъ поръ заметны следы бывшихъ тамъ узкихъ каналовъ среди улицы".

Почему же после засыпки каналов линии не были переименованы - или, по крайней мере, две стороны одной улицы не получили общее название, как это обычно и происходит (например, Кадетская и 1-я линии могли стать одной улицей - Кадетской или 1-й, и так далее)? Очевидно, что тут сработал социальный закон, который можно назвать традицией, силой привычки или принципом инерции: людям гораздо удобней и привычней оставить все как есть, чем вносить изменения в устоявшийся порядок или ход вещей. В этом был и свой плюс, поскольку столь необычная топография стала одной из достопримечательностей района.

При определенной обезличенности василеостровской топонимической системы она оказалась необычайно удобной, что и обусловило ее жизнеспособность. Сегодня, как и триста лет назад, она позволяет легко ориентироваться в жилых кварталах.- «Городские имена сегодня и вчера. Петербургская топонимика»

Впрочем, не все параллельные линии Васильевского острова являются номерными. Мы уже упоминали Кадетскую линию (парную с 1-й), кроме нее на карте острова находятся Кожевенная, Косая и Менделеевская линии (имеется еще и Биржевая, но она, что называется, "стоит особняком").

Любопытно, что в разные годы было предпринято несколько попыток присвоить "номерным" линиям собственные имена. Чаще всего вспоминают попытку в 1918 году присвоить 15-й линии имя большевички Веры Слуцкой, жившей одно время на этой улице-линии, впрочем, оказавшуюся неудачной - название не прижилось, и вскоре исчезло с карт города. Намного раньше, в 1836 году последним линиям острова были даны новые имена: 24 и 25-я линии стали улицей Котенева (по фамилии домовладельца), а 26 и 27-я линии получили говорящее назва-

ние "Вновьпроложенная улица", поскольку их благоустройство началось именно в этот период. Однако новые имена так и не вошли в обиход - судя по всему, сработал уже упомянутый нами "принцип инерции".

Сейчас принято считать, что марсианские каналы - зрительная иллюзия. Поверхность Марса детально картографирована, и сомневаться в этом не приходится. Остаётся неясным только, почему каналы видело так много людей из самых разных точек земного шара. - Из статьи в интернете.

Итак, в происхождении названия "линий" Васильевского острова есть определенная загадка, впрочем, без особого труда разрешаемая. Встает другой вопрос: являются ли улицы-линии теми самыми названиями-гидронимами, о которых мы рассказываем? Гидронимы - слова, обозначающие названия водных объектов, в данном же случае речь идет о наименованиях улиц - объектов сухопутных, пусть и служивших когда-то набережными каналов. Даже если забыть о том, что водных объектов (каналов) больше не существует (а некоторых и вовсе не было), встает закономерный вопрос о том, можно ли отнести имена набережных к гидронимам?

Если понимать определение термина "гидроним" буквально, то имена набережных - это скорее топонимы, и хотя они имеют прямое отношение к водным объектам, сами по себе гидронимами не являются. К счастью, этот вопрос носит чисто теоретический, абстрактный характер, и любой вариант ответа не вопрос может служить препятствием к дальнейшим изысканиям, поскольку объектом нашего анализа являются не только вышеупомянутые гидронимы, но и топонимы, связанные с водной тематикой.

Память об исчезнувших водных объектах нередко остается в названиях улиц, переулков, площадей обеих столиц (т.е. Москвы и Петербурга). - Р. Агеева "Как появились названия рек и озер?"

Отметим, что на Васильевском острове существуют и другие улицы, названные в честь уже не существующих водных артерий. Улица "Шкиперский проток" являлась ранее набережной Шкиперского протока - канала, бывшего когда-то речкой, именуемой "Глухой проток", и засыпанного в начале XX века. Как нетрудно догадаться, и улица и канал (что сначала, а что потом - тут я затрудняюсь дать ответ) были названы так потому, что на этом месте была построена слобода, где жили шкиперы.

Улица "Масляный канал", расположенная между 23-й и Кожевенной линиями (ранее - наб. Масляного канала, наб. канавы Масляного буяна), как нетрудно догадаться, получила свое название потому, что рядом находилась прорытая во второй половине XVIII века "канавка Масляного буяна", впоследствии получившее облагороженное имя "Масляного канала"; в 1955 году канал был засыпан (впрочем, источники называют разные даты ликвидации канала).

"Масляный буян" - хранилище маслопродуктов и жировых продуктов, вырытый же рядом канал П-образной формы, вытекавший из Невы и в нее же и впадавший, имел противопожарное назначение, хотя мог использоваться и в других целях, в частности, для перемещения товаров.

В "Новейшем путеводителе по Санкт-Петербургу" Ф. Шредера (1820г.) среди прочих торговых сооружений упоминаются "Масляные амбары" (судя по всему, речь идет как раз о "Масляном буяне"). В "Путеводителе" говорится, что "За несколько лет перед сим (по-видимому, автор не владел точной информацией) проведен около сих амбаров широкий канал, для облегчения выгрузки товаров".

Буянами в те времена назывались места, где располагались торговые амбары. В справочнике "Весь Петербургъ въ кармане" (1846 г.) упоминались следующие "буяны", находящиеся в городе: Масляный, принадлежащий городу, на Васильевском острове; Пеньковые (на Петроградской стороне, у набережных Большой и Малой Невы.); Сальный (в 4-й Адмиралтейской части, по набережной Невы); Сельдяной (на Гутуевском острове).

В 1895 году Петербургская ревизионная комиссия произвела осмотр и ревизию городских буянов. Судя по всему, Масляный находился далеко не в идеальном состоянии и, в частности, выяснилось, что "обходной канал" возле этого буяна сильно засорен.

В названиях "Шкиперский проток" и "Масляный канал", в отличие от упомянутых нами "линий" содержатся упоминания водных объектов, однако теперь они гидронимами уже не являются, поскольку самих каналов, канав и протоков больше не существует, а на их месте возникли улицы. Увы, загадочности в этих топонимах немного, они достаточно прозрачны и обозначают всего-навсего местонахождение объекта - канал, а позднее улица рядом со шкиперской слободой или масляным складом.

Тем не менее, далеко не все топонимы и гидронимы острова просты, линейны и однозначны - и об этом мы поговорим в следующих главах.

История обустройства и развития Васильевского острова - отдельная большая тема, которая лежит за рамками этой книги. И все-таки я не удержусь, и приведу пару-тройку цитат из записок иностранцев, посетивших Петербург и побывавших на Васильевском острове в XVIII веке:

Пока лишь малая часть этого (Васильевского) острова пуста и безлесна, и, напротив, основную его территорию занимает дикий густой лес, это все же не воспрепятствует воле и намерению его царского величества, ибо при таком множестве народа он и одним-единственным приказом быстро может осуществить свои замыслы. И кажется мне, будто уже продвину, как через считанные годы весь этот большой остров (без разрушения остального города) будет совершенно заселен, а большой лес превращен в свободную территорию. Этот остров должен быть окружен линией, или бруствером, для прикрытия и защиты. Первым и наилучшим на острове является дом князя (А.Д. Менишкова, первого губернатора Санкт-Петербурга). Однако поскольку этот остров при большой воде сильно затопляется, то в будущем, пожалуй, едва ли там удастся многое сделать, разве только если обнесут плотной для защиты от наводнений. В остальном этот большой остров, как уже отмечалось, весь покрыт лесом и кустарником — елью, березой и ольхой; кроме того, он очень болотист, как видно на плане. Но тем не менее все это можно исправить при помощи земли, которую в будущем вынут при прокладке многочисленных каналов". - ФРИДРИХ-ХРИСТИАН ВЕБЕР
ПРЕОБРАЖЕННАЯ РОССИЯ

"Вообще о Петербурге известно, что весьма немногие русские поселились в нём по доброй воле, и особенно это относится к Васильевскому острову. Бояре получили приказ строить каменные дома соответственно их состоянию и по выданному чертежу. Им пришлось повиноваться, но поскольку без охоты, то они под любым предлогом — поездок по делам в другие местности и так далее — старались уклоняться от завершения строительства или тянуть время до тех пор, пока у государя не пройдет первый пыл, и потом с радостью оставляли начатые дома. Посему на этом острове много с размахом заложенных дворцов без окон, дверей и полов, они с каждым днём всё больше разрушаются". - Шведский дипломат Карл Рейнхольд Берк, посетивший Петербург в царствование Анны Иоанновны.

Заселение Васильевского острова в первые десятилетия после основания города проходило очень и очень непросто, и правительство было вынуждено прибегать к жестким принудительным мерам. По указу от 12 февраля 1719 года обязанность строить дома на Васильевском острове была возложена на дворян (имевших св. 40 дворов) и купцов, однако указ выполнялся плохо, и властям приходилось выпускать новые, еще более строгие указы, и грозить ослушникам суровыми карами, вплоть до конфискации поместий. От постройки домов на Васильевском острове не освобождались даже лица, которые имели дома в других частях города (если только эти дома не были каменными); указами 1718—1719 гг. им предписывалось немедленно переезжать на Васильевский, используя в качестве жилья временные «светлицы» (не путать с теплицами) на участках, пока новые дома не будут поставлены.

"Неудобство расположения города на острове при отсутствии постоянных мостов через Неву было слишком очевидно. Если представители знати, подчиняясь настоятельным требованиям Петра, вынуждены были строить дома на Васильевском острове, то сами они... продолжали жить в других частях города. Другие категории населения испытывали еще меньшее желание жить на Васильевском острове. Строительство центра города на Васильевском острове было обречено на провал, и Петру — проживи он еще длительное время — пришлось бы в этом убедиться", - пишет С.П. Луппов.

Глава 2. Острова Санкт-Петербурга – большие и очень маленькие

Самый известный в истории литературы остров так и остался безымянным; герой романа Даниэля Дефо не дал ему особенного названия, имя же Робинзона Крузо было присвоено острову уже последующими поколениями читателей. – Их Статьи в интернете.

В конце прошлого (XIX) века...дельта Невы состояла из 48 рек и каналов, образующих 101 остров...К 1970г. число водотоков сократилось до 45, а островов- до 42...В общей сложности за полтора столетия после памятного наводнения 1824г. число островов в невоской дельте сократилось более чем в три раза (со 147 до 42). - Р.А. Нежиховский "Река Нева" (1973г

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.