

IMPERIAL SPACES: EXPANDING, ORGANISING, AND ORDERING

DOI 10.15826/qr.2023.3.819



УДК 94(470)"1697/1698" + 929Петр(470)*1 + 626.1(282.247.418.2)(09) + 627(470.34)(09) + 627(470.6)(09)

История строительства первого Волго-Донского канала Петра Великого*

Яков Кияшко

¹Волгоградский государственный университет;

²Волгоградский областной научно-производственный центр
по охране памятников истории и культуры,
Волгоград, Россия

Александр Клейтман

¹Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН,
Москва, Россия;

²Волгоградский областной научно-производственный центр
по охране памятников истории и культуры,
Волгоград, Россия

The Construction of the First Volga-Don Canal of Peter the Great**

Yakov Kiyashko

¹Volgograd State University;

²Volgograd Regional Research and Production Centre
for the Protection of Historical and Cultural Monuments,
Volgograd, Russia

Alexander Kleitman

¹S. I. Vavilov Institute for the History of Science
and Technology of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia;

²Volgograd Regional Research and Production Center
for the Protection of Historical and Cultural Monuments,
Volgograd, Russia

* Работа выполнена при финансовой поддержке Российского научного фонда и Администрации Волгоградской области в рамках реализации гранта РНФ «Канал Камышинка – Иловля (Волга – Дон) как памятник науки и техники и объект культурного наследия Петровской эпохи» (проект № 22–28–20016).

** Citation: Kiyashko Ya., Kleitman A. (2023). The Construction of the First Volga-Don Canal of Peter the Great. In *Quaestio Rossica*. Vol. 11, № 3. P. 805–820. DOI 10.15826/qr.2023.3.819.

Цитирование: Kiyashko Ya., Kleitman A. The Construction of the First Volga-Don Canal of Peter the Great // *Quaestio Rossica*. 2023. Vol. 11, № 3. P. 805–820. DOI 10.15826/qr.2023.3.819 / Кияшко Я., Клейтман А. История строительства первого Волго-Донского канала Петра Великого // *Quaestio Rossica*. 2023. Т. 11, № 3. С. 805–820. DOI 10.15826/qr.2023.3.819.

© Кияшко Я., Клейтман А., 2023 *Quaestio Rossica* • Vol. 11 • 2023 • № 3, p. 805–820

This article studies the history behind the construction of a navigable canal meant to connect the Volga and the Don through their tributaries, the Kamyshinka and the Ilovlya, in 1697–1698. The authors aim to clarify the history of the first project of Peter the Great to modernise the country's transport infrastructure and analyse it in the context of the events of the initial stage of the Petrine era. The study refers to maps and plans of the area, materials of office work – documents that both have been previously published and are introduced into scholarly circulation for the first time and come from the funds of the Russian State Archive of Ancient Acts, as well as the results of archaeological exploration carried out at the Selimov Val cultural heritage site in the village of Petrov Val in Kamyshin district of Volgograd Region. The study demonstrates that the period of 1697–1698 saw the construction of a structure meant to perform both fortification and hydraulic functions in the interfluvium of the Kamyshinka and the Ilovlya. B. A. Golitsyn and E. I. Ukraintsov controlled the construction, while Prince A. F. Shakhovskiy directly supervised it. The project was authored by engineer J. Bröckell, and Peter I attached great importance to it, repeatedly discussing it with European statesmen and scientists during the Great Embassy. *Pososhniye lyudi* (people in sokha-based military service) were recruited in the settlements and districts of the Volga cities and did the construction work on the Kamyshinka. Logging was carried out along the River Sura in Alatorsky and Yadrinsky uyezds. By the end of 1697, a fortification was built where the Kamyshinka and the Ilovlya were closest to each other, the remains of the fortification perfectly preserved to this day. However, it turned out impossible to build a navigable canal. Having received news of the departure of J. Bröckell, the author of the first project, from the country in the winter of 1698, Peter I and other members of the Great Embassy began to look for and invite “sluice masters”, i. e. specialists in the construction of navigable canals. Thus, the first unsuccessful attempt to connect the Volga and the Don was why the tsar paid close attention to the theoretical and practical issues of building navigable canals as a significant area of science and technology.

Keywords: Peter I, Johann Bröckell, navigable canals, Volga, Don, Kamyshinka, Ilovlya

Исследуется история строительства судоходного канала, посредством которого планировалось соединить Волгу и Дон через их притоки Камышинку и Иловлю в 1697–1698 гг. Цель работы – восстановить историю первого проекта Петра Великого по модернизации транспортной инфраструктуры страны, проанализировать его в контексте событий начального этапа Петровской эпохи. Источниками для исследования послужили карты и планы местности, материалы приказного делопроизводства – как опубликованные ранее, так и впервые вводимые в научный оборот документы из фондов РГАДА, а также результаты археологических разведок, проведенных на объекте культурного наследия «Селимов вал» в поселке Петров Вал Камышинского района Волгоградской области. Как показало проведенное исследование, в 1697–1698 гг. в междуречье Камышинки и Иловли под контролем Б. А. Голицына и Е. И. Украинцова, под непосредственным руководством князя А. Ф. Шаховского по проекту инженера Я. Брөккеля велось

строительство сооружения, которое должно было выполнять одновременно фортификационные и гидротехнические функции. Петр I придавал большое значение данному проекту, неоднократно обсуждал его с европейскими государственными деятелями и учеными во время Великого посольства. Строительные работы на Камышинке велись силами посольных людей, набранных в посадах и уездах поволжских городов. Заготовка леса осуществлялась по р. Суре в Алаторском и Ядринском уездах. К концу 1697 г. было создано фортификационное сооружение в месте максимального сближения Камышинки и Иловли, остатки земляных укреплений которого прекрасно сохранились до настоящего времени. Однако построить судоходный канал не удалось. Получив известие о бегстве за границу автора первого проекта Я. Брёккеля зимой 1698 г., Петр I и другие члены Великого посольства стали искать и приглашать на службу специалистов по строительству судоходных каналов – «слюзных мастеров». Таким образом, первая неудачная попытка соединить Волгу и Дон послужила причиной последующего пристального внимания царя к теоретическим и практическим вопросам строительства судоходных каналов как самостоятельного направления науки и техники.

Ключевые слова: Петр I, Яган Брёккель, судоходные каналы, Волга, Дон, Камышинка, Иловля

Строительство Волго-Донского канала в 1697 – начале 1700-х гг. как одно из первых крупных начинаний Петра I всегда привлекало внимание исследователей истории Петровской эпохи. Однако данный сюжет обычно рассматривался в общих работах, посвященных петровским преобразованиям, и ему уделялось меньшее внимание, чем более успешным проектам молодого царя, таким как Азовские походы, строительство военно-морского флота в Воронеже, основание крепостей в Приазовье и др. В немногих специальных исследованиях, посвященных истории строительства судоходных каналов в правление Петра I, история «слюзного дела» на Камышинке рассматривалась также вскользь, как начальный, подготовительный этап более масштабных и успешных его гидротехнических проектов (работы И. Х. Штукенберга, Н. П. Дурова, В. А. Горелова, С. А. Бернштейн-Когана, И. Н. Юркина, Д. М. Ивлева, В. М. Лукашевича). Специальных, основанных на широком комплексе архивных и опубликованных источников исследований, посвященных истории строительства Волго-Донского канала в 1697–1698 гг., до настоящего времени не предпринималось.

В основу настоящей статьи наряду с опубликованными источниками были положены выявленные нами делопроизводственные источники приказов и приказных изб низовых городов, а также результаты полевых археологических работ (разведок), осуществленных в 2022 г. на объекте археологического наследия «Селимов вал», расположенном в Камышинском районе Волгоградской области.

После Азовских походов 1695–1696 гг. и на протяжении нескольких последующих лет Приазовье было одним из наиболее важных для

Петра I регионов, для развития которого задействовались ресурсы всей Европейской части страны. Поставки леса, железа, вооружения и многих других грузов из центральной и северо-западной частей России в Азов осуществлялись по Волге и через Волго-Донскую переволоку в районе Царицына. При этом сама переволока оставалась слабозащищенной в военном отношении территорией. Здесь разбойничали «воровские» казаки, без особых препятствий сюда регулярно доходили отряды крымцев и кубанцев, совершавших нападения на русское оседлое население, грабежи, кражи скота [РГАДА. Ф. 141. Оп. 7. 1696 г. Д. 512. Л. 1–2]. В связи с этим после завоевания Приазовья важнейшей задачей, без решения которой невозможно было безопасное развитие Воронежа как производственной базы, где строился флот, и Таганрога как портового города на Азовском море, стало усиление обороны Волго-Донской переволоки. Одновременно с этим было решено начать строительство судоходного канала, который соединил бы две великие европейские реки через их притоки Камышинку и Иловлю.

До настоящего времени не было найдено царского указа о строительстве Волго-Донского канала на Камышинке [Биохроника Петра Великого. Весна – лето 1697 г. Переписка]. Очевидно, что подобное решение не могло быть принято без одобрения, а скорее всего и без активной инициативы Петра I. Район Волго-Донской переволоки был хорошо знаком молодому преобразователю России и военачальникам, руководившим российскими войсками во время Азовских походов. Впервые царь проехал мимо места будущей стройки канала 5 июня 1695 г. В этот день караван судов, направлявшихся в Азов, проплыл мимо места впадения речки Камышинки в Волгу, миновал остров Камышинский и место, где находился город Камышонок, разрушенный С. Т. Разиным [Походный журнал 1695 года, с. 11–12]. В месте наибольшего сближения Волги и Дона у Царицына царь провел несколько дней в 10–20-х числах июня [ПИБ, с. 32–33]. В 1696 г. путь во второй Азовский поход Петр проделал на кораблях по Дону, 12 июня пройдя устье речки Иловли и остановившись 16–17 июня на стоянку в Паншином городке [Походный журнал 1695 года, с. 15]. На обратном пути Петр доплыл по Дону до Черкаска, откуда направился дальше на север сухим путем. По словам М. М. Богословского, «в период времени с 23 августа по 11 сентября Петр за недостатком прямых, непосредственных свидетельств о нем и за отсутствием его собственных писем как бы скрывается с наших глаз» [Богословский, с. 342]. По мнению И. Н. Юркина, в конце августа – начале сентября 1696 г. царь провел несколько дней на Иван-озере, где спустя несколько лет началось строительство еще одного судоходного канала, которым планировалось соединить Волгу и Дон [Юркин, с. 86–88]. Вероятно, в эти же дни было принято решение о строительстве канала на Камышинке.

В историографии встречается упоминание о том, что еще до начала строительных работ проект канала был направлен на согласование в Парижскую академию наук [Дуров, с. 84]. Документальных под-

тверждений данному факту до настоящего времени найдено не было. Однако во время Великого посольства Петр I действительно неоднократно обсуждал вопрос о строительстве Волго-Донского канала с европейскими учеными и государственными деятелями. В Библиотеке Ганновера среди бумаг Г. В. Лейбница хранится схематический чертеж Волги и Дона, на котором указаны Царицынская крепость и городки донских казаков и отмечено место, где велись работы по строительству канала на Камышинке. Данный чертеж, вероятно, был создан во время встречи Петра I с Г. В. Лейбницем 27 июля 1697 г. [Биохроника Петра Великого. 27.07/06.08.1697]. Царю сообщали о ходе работ на Камышинке, когда он находился в Великом посольстве. Так, в письме от 6 августа А. А. Виниус писал Петру: «О слюзном деле также пишут со благою надеждею, и Брекель в надежде полной то дело за Вышнюю помощь совершить» [ПиБ, с. 637]. 14 января 1698 г. Петр встречался в Лондоне с королем Вильгельмом III, беседовал с ним исключительно на морские и кораблестроительные темы, показывал ему план Волго-Донского канала [MacGregor, p. 116] (рис. 1).



Leibnitz' drawing of the Volga-Don canal, 1697.

Рис. 1. Схема Волго-Донского канала. Locus canalis Tanain Volgae conjuncturi designatus manu Domini Golovini legati Moschici, 1697. Рис. из ст.: [Л. В.]
 Drawing of the Volga-Don canal. Locus canalis Tanain Volgae conjuncturi designatus manu Domini Golovini legati Moschici, 1697

Как свидетельствуют материалы приказного делопроизводства, в 1697–1698 гг. на Волго-Донской переволоке было начато не только «шлюзное», но и «валовое» дело. В указных грамотах и документах приказного делопроизводства работы на переволоке назывались «строительство новой черты и шлюзное дело на реке Камышенке» [ПСЗ-1, № 1591], «слюзное дело» [РГАДА. Ф. 141. Оп. 7. 1697 г. Д. 121. Л. 1], «строенье слюзное и валовое дело» [Наказ, стб. 533], «делание слюзов и всяких крепостей меж Саратова и Царицына от реки Волги до реки Дону» [РГАДА. Ф. 141. Оп. 8. 1698 г. Д. 710. Л. 1]. Как известно, в 1697–1699 гг. на месте существовавшей здесь ранее и разрушенной Степаном Разиным крепости в устье речки Камышинки был построен город Дмитриевск [Мезин, с. 81–85]. Однако возведение городов и крепостей в документах XVII в. обозначалось как «городовое» или «острожное дело», а под «валовым делом» понималось строительство засечных черт или оборонительных линий [Дубман].

За сбор работных людей, плотников и кузнецов для этого проекта отвечал глава, думный дьяк Емельян Игнатьевич Украинцов [РГАДА. Ф. 141. Оп. 8. 1698 г. Д. 710. Л. 1]. Общая организация работ и контроль за ними были возложены на главу приказа Казанского дворца боярина князя Бориса Алексеевича Голицына [Царицынская линия, с. 28–29].

Сбор работников для данных работ был начат весной 1697 г. В разных источниках приводятся различные данные об общей численности работников, привлеченных к работам на Камышинке. Дипломат О. А. Плейер в донесении австрийскому императору от 28 марта 1697 г. сообщал, что для строительства канала планировалось привлечь 20 тыс. чел. [Устрялов, т. 3, с. 633]. Согласно сведениям И. А. Желябужского, для «перекопывания реки» на Царицыне было набрано 35 тыс. посошных людей [Дневные записки, с. 58].

В поволжских городах, большая часть которых находилась в ведении Приказа Казанского дворца, набирались пешие и конные «деловцы», которые должны были осуществлять земляные работы, а также плотники и кузнецы. Требовалось, чтобы плотники были столярного дела, а кузнецы слесарного дела «самые добрые» [РГАДА. Ф. 141. Оп. 7. 1697 г. Д. 121. Л. 1]. Поскольку архив Приказа Казанского дворца был уничтожен в 1701 г., мы можем восстановить ход подготовки к строительным работам лишь частично на основе документов приказного делопроизводства, отложившихся в архивах других приказов и приказных изб низовых городов.

Детальное отражение в источниках нашел процесс набора «деловцов» для работы на Камышинке в Нижегородском уезде. В Нижнем Новгороде не были собраны и отправлены плотники и кузнецы на «валовое и слюзное дело» в определенные для этого сроки. В связи с этим на бывшего нижегородского воеводу Павла Леонтьева, в апреле 1697 г. переведенного на другую службу, была наложена пеня 500 руб., и в январе 1698 г. началась опись его деревень для взыскания «пенных денег». Пытаясь оправдаться, Леонтьев обратился в Новгородский

приказ с челобитной и приложенной к ней сказкой, в которой был детально описан процесс сбора «деловцов» для строительства канала.

Как следует из этих документов, 25 января 1697 г. в Нижний Новгород была доставлена указная грамота из Приказа Казанского дворца, согласно которой сошным людям необходимо было собрать работников (с семи дворов по одному человеку) «к слюзному и воловому делу». В царской грамоте, полученной 24 марта, уточнялось, что не следовало брать работников для отправки на Камышинку с вотчин, откуда набирались работники на «корабельное строение». 3 апреля в Нижний Новгород была доставлена очередная грамота, согласно которой воеводе необходимо было собрать к «воловому и слюзному делу» с шести дворов одного пешего работника и с 50 дворов – одного «с лошедью и колесы» и под руководством отставных дворян направить на Камышинку¹.

Как указал в своей сказке П. Леонтъев, на протяжении апреля – начала июня на Камышинку было отправлено несколько партий «деловцов» во главе с отставными дворянами и подьячими: 10 апреля с Яковом Плотцовым и подьячим Дмитрием Суяпиным пеших 204 и с лошадьми 18 чел., 25 апреля – с Васильем Савушкиным и с подьячим Яковом Ивановым пеших 506, с лошадьми 54 чел., 27 апреля с Данилою Локшанским и подьячим Фомою Поповым пеших 363 и с лошадьми 38 чел., 4 мая с подьячим с Семеном Багачевым пеших 48 и с лошадьми 11 чел. Всего пеших 1 121 чел. и с лошадьми 121 чел. [РГАДА. Ф. 141. Оп. 8. 1698 г. Д. 175. Л. 12].

Часть этих людей были отправлены на Камышинку уже после того, как П. Леонтъев покинул Нижний Новгород, поскольку, как было указано в его сказке, 18 апреля он получил грамоту из Приказа Казанского дворца с поручением собрать и отправить на «волово и слюзное дело» 60 плотников и 10 кузнецов, а 21 апреля из Новгородского приказа – росписную грамоту с поручением сдать город и все дела дьяку Прохору Чередыеву и отставному дворянину Степану Богдановичу Радилу и, не дожидаясь приезда нового воеводы, явиться в Москву [Там же. Л. 13]. Бывший нижегородский воевода справедливо оправдывался:

И по тому Великого Государя указу и по росписной грамоте город, и всякие дела, и грамоты отдал я, Павел, дьяку Прохору Чередыеву. И мне было, Павлу, тех плотников выслать неколи и не пристойно, потому что город и дела велено мне отдать дьяку Прохору Чередыеву. А воевода Иван Овцын и дьяк Прохор Чередыев с чем их плотников и кузнецов, и какими припасы выслали, и доброго л мастерства деловцов, того мне, Павлу,

¹ В цитируемых документах указано, что работники для «волового и слюзного дела» должны были отправляться на Курмыш, но мы уверены, что это ошибка писца, составлявшего документ, поскольку в 1697 г. «слюзные» работы велись только на Камышинке, в других цитируемых ниже документах работы на Камышинке назывались дословно также как «валовое и слюзное дело».

ведать не по чему, и над ними мне смотреть не указано, и сколко числом выслали, и сколко не дослано, ведать мне не по чему [РГАДА. Ф. 141. Оп. 8. 1698 г. Д. 175. Л. 14].

Сбор работников для отправки на Камышинку проводился также в Арзамасском уезде. Здесь в 1697 г. требовалось набрать 30 плотников и пять кузнецов [Там же. Оп. 7. 1697 г. Д. 121. Л. 1–2].

Для отправки на Камышинку собирались также «деловцы», плотники и кузнецы в Алаторском уезде. В 1698 г. на реке Пьяне недалеко от Нижнего Новгорода было начато строительство двух пильных мельниц. Для этого в Алаторском уезде был объявлен сбор работных людей: с шести дворов по человеку, в том числе плотников 300 чел., и конников с 50 дворов по подводе, «со всеми припасы и с запасы, с чем были в прошлом 205 году у слюзного дела (курсив наш. – Я. К., А. К.)» [Сборник выписок, с. 291].

В 1867 г. в сборнике под редакцией Н. В. Калачова был опубликован наказ, в июле 1697 г. данный князем Андреем Федоровичем Шаховским Федору Аристову, назначенному для надзора за строением шлюза и вала на Камышинке [Наказ, стб. 533–537]. В указанном документе Ф. Аристову поручалось руководство яранскими, цывилскими, царевощанчюрскими, арзамасскими и Терюшевской волости «деловцами» общей численностью немного более 1 тыс. чел.

Таким образом, мы располагаем источниками, которые прямо указывают на то, что сбор работников для отправки на Камышинку проводился в начале 1697 г. в Нижнем Новгороде, Арзамасе, Алатыре, Яранске, Цивильске, Царевосанчурске и уездах данных городов. Вероятно, трудовая повинность по «слюзному делу» возлагалась не только на жителей этих городов, но и на население всех низовых городов, находившихся в ведении Приказа Казанского дворца: «Казань, Свияжск, Синбирск и Синбирские пригороды, Чебоксары, Кузмодемьянск, Цывилск, Инсар, Пенза, Темников, Кадом, Ядрин, Алатырь, Саранск, Курмыш, Царев-Кокшанск, Яранск, Царев-Сенчюрск, Самара, Уфа, Василь» [Сборник выписок, с. 288]. Помимо этого, «деловцы» для строительства канала собирались в Шацком и Касимовском уездах «с монастырских, помещиковых и вотчинниковых крестьян и бобылей» [РГАДА. Ф. 141. Оп. 8. 1698 г. Д. 710. Л. 1]. С каждых шести дворов привлекался один пеший работник, а с 50 – конный. Однако, помимо «слюзного дела», в это же время в этих же городах и уездах шел набор людей на «шмаковое дело» (строительство кораблей) и другие работы. Имеющиеся в нашем распоряжении источники пока не дают возможности установить точную численность людей, работавших на Камышинке в 1697 г., однако в целом подтверждают реалистичность порядка чисел, приведенных в донесениях О. А. Плейера и записках И. А. Желябужского (20–35 тыс. чел.).

Основным источником, который проливает свет на то, как были организованы работы непосредственно в междуречье Камышин-

ки и Иловли, является упомянутый выше наказ князя Шаховского Ф. Аристову. Согласно этому источнику, Федору Аристову, назначенному быть «у строения слюзного и валового дела», поручалось руководство 1057 «деловцами». В подчинение ему давались десять сотенных дворян и детей боярских – Иван Борисович Ленивцов, Алексей Назарьевич Ярцов, Никита Иванович Вотманов, Григорий Владимирович Гусев, Петр Митрофанович Клементьев, Борис Петрович Бронской, Яков Федорович Кроткой, Панкрат Фомич Нерадов, синбиренин Александр Фомич Антонов и Иван Михайлович Зубатов.

Федор Аристов должен был принять «деловцов» у дворян, которые приводили их из городов. Принимать необходимо было по спискам, полученным в полковом шатре. При приемке необходимо было смотреть, чтобы у каждого работника были острый топор, заступ, лопата и на двух человек были одна кирка или заступ.

Работу нужно было организовывать следующим образом: в первую неделю 500 чел. должны были работать шесть дней в неделю, а остальные 500 – четыре дня, на следующую неделю те 500 чел., которые в прошлую неделю отработали шесть дней, должны были трудиться только четыре дня. Воскресные дни были выходными для всех. Федору Аристову, бывшему у слюзного и валового дела, поручалось смотреть, чтобы между работниками не было ссор, пьянства и драк. В случае возникновения конфликтов или бегства работников он должен был незамедлительно докладывать обо всем в полковой шатер князю Андрею Федоровичу Шаховскому.

Как было указано в наказе Ф. Аристову, будучи у «валового и слюзного дела», он находился в поручении у полковника Егона Брекола (правильнее – Ягана Брёккеля [Клейтман]): «Что заставит какое дело делать и в котором месте, и тебе б в том месте то дело и делать, как он, полковник прикажет, без всякого послушания и спору» [Наказ, стб. 536].

13 июля место строения новой черты и шлюзного дела посетил боярин князь Борис Алексеевич Голицын. Здесь же, на Камышинке, он провел переговоры и заключил договор с калмыцким ханом Аюкой [ПСЗ-1, № 1591].

В 1697 г. была проделана часть «валовых и слюзных» работ. В поселке Петров Вал Камышинского района Волгоградской области до настоящего времени сохранились остатки сооружения, которое было построено под руководством Я. Брёккеля. Хотя оно известно среди местного населения и внесено в реестр объектов культурного наследия народов РФ как «Селимов вал, 1550 г.», как показали наши исследования, отождествление данного объекта с каналом, который строило турецко-крымское войско для соединения Волги и Дона в 1569 г., ошибочно. В отличие от второго объекта культурного наследия, расположенного неподалеку, который представляет собой сохранившиеся элементы канала, строившегося под руководством Дж. Перри, сооружение Я. Брёккеля имеет земляной вал только с одной стороны от рва. Ров находился с северной, ближней к Дмитров-

ской крепости стороны высокого вала, как бы под его прикрытием. В письме Ф. Я. Лефорту от 19 января 1698 г. инженер сообщал, что собирается ехать на Камышинку для того, чтобы «машину приготовить вперед землю копать» [ПиБ, с. 710–711]. Из этого можно сделать вывод, что земляные работы не были закончены в 1697 г., планировалось дальше углублять и расширять ров.

В ноябре 2022 г. авторами работы была проведена археологическая разведка данного объекта. Несмотря на то, что большая часть канала застроена современным населенным пунктом Петров Вал, удалось установить характерные особенности канала и вала, которые были возведены Я. Брёккелем. Стоит отметить, что канал условно состоит из двух частей. Первая часть представляет собой вал высотой до 6 м и протяженностью 4,2 км. Данный вал, как уже было отмечено ранее, насыпан с одной стороны и формирует, таким образом, фортификационное сооружение. Место, откуда был извлечен грунт, представляет собой ров глубиной около 3 м и шириной по дну до 13 м. Данная часть объекта практически полностью застроена современными частными хозяйствами. Именно она в 1960 г. получила статус федерального памятника и название «Селимов вал 1550 г.». Однако такая интерпретация памятника являлась не только ошибочной, но и неполной. Дело в том, что основное русло р. Иловли протекает в 1 км от западной границы вала. Вероятно, исследователи посчитали, что на протяжении данного расстояния Иловля разливалась, так как этот участок является пойменным. Поэтому не были найдены вход канала в реку и место, где находился единственный построенный под руководством Я. Брёккеля шлюз [Перри, с. 3].

На основании карты середины XVIII в., хранящейся в отделе рукописей Библиотеки академии наук, составленной, вероятно, П. Б. Иноходцевым, нами была отмечена вторая часть канала, которая вплотную примыкает к руслу Иловли. Узкая часть канала полностью пролегает по пойменной территории. На указанной карте обозначено два пруда, которые находятся в русле канала, а с внешней южной стороны располагается укрепление, названное «артиллерийская батарея» (ил. 1 на цв. вклейке).

В ходе археологической разведки удалось установить на местности данную часть канала Я. Брёккеля. К сожалению, территория между границей существующего вала и прудами почти полностью нивелирована в ходе сельскохозяйственной деятельности, но участок с прудами хорошо локализуется на месте. От них вплоть до основного русла Иловли тянется небольшой вал. Несмотря на то, что участок сильно задернован высоким кустарником, в ходе обследования удалось выйти на предположительное место примыкания канала к руслу реки.

Кроме вышеуказанных прудов, было установлено месторасположение артиллерийской батареи. Данное фортификационное сооружение находится недалеко от прудов и хорошо читается на местности. Это место возвышается над остальной территорией

и имеет две земляные окружности, которые разделяет небольшой кольцевой ровик. Данную особенность можно увидеть и на карте XVIII в. Провести более детальное изучение батареи на данный момент не представляется возможным, так как оно практически полностью занято современным действующим мусульманским кладбищем.

В ходе изучения данного участка канала было отмечено, что высота этого вала существенно ниже того, который именуется «Селимовым валом». По всей видимости, с учетом того факта, что данная территория является пойменной, возведение высокого вала для обороны показалось нецелесообразным. К тому же этот район хорошо прикрывала артиллерийская батарея, для которой разлив реки создавал только дополнительные преимущества (ил. 2, 3 на цв. вклейке).

Зимой отвечавший за инженерно-техническую часть проекта Я. Брёккель направился в Москву. Оттуда 19 января 1698 г. он отправил Ф. Я. Лефорту письмо, уведомив его, что отправляется на Камышинку, а сам при этом тайно выехал в Новгород, а оттуда в Нарву. Отъезд Я. Брёккеля из России был оценен как бегство со службы. Зимой – весной 1698 г. допрашивались, подвергались обыскам многие знавшие его люди, ямщики, которые везли его до Новгорода.

Петру I, находившемуся в это время в составе Великого посольства в Англии, сообщил о бегстве Я. Брёккеля Ф. М. Апраксин в письме, отправленном 16 февраля 1698 г. [Устрялов, т. 4, ч. 1, с. 604–606]. В ответном письме, направленном 29 марта 1698 г. из Дерфорта, царь написал:

Тут же пишешь, что полковник Брекель проехал тайно за границу, и то зело худо, что таково оплошно у вас, можно было покрепче смотреть в том, а здесь не токмо иной кто, но и сами короли каждому проезжую подписывают своей рукою [Собрание собственноручных писем, с. 2].

Бегство Я. Брёккеля из России и тот факт, что работы по соединению Камышинки и Иловли не были завершены за один год, вероятно, были важным знаком для Петра I и его окружения, что строительство судоходных каналов – дело, требующее особых знаний, которым должны заниматься специально подготовленные для этого люди. Уже спустя несколько дней в апреле 1698 г. царь познакомился с Джоном Перри и с ним был заключен договор о поступлении на службу в качестве «слюзного мастера». Тогда же, в апреле, в Амстердаме были приняты на службу несколько мастеров и работников «слюзного дела» [РГАДА. Ф. 150. Оп. 1. 1698 г. Д. 10. Л. 73, 73 об., 115²].

Несмотря на бегство Я. Брёккеля за границу, весной 1698 г. в низовых городах началась подготовка к «слюзному и воловому делу» на Камышинке.

² Авторы благодарят Д. М. Ивлева за указание на данные документы.

До настоящего времени нам удалось выявить только один указ о направлении работников на строительство канала весной 1698 г.: в феврале в Ядрине была получена грамота из Приказа Казанского дворца, предписывавшая к 15 марта направить в Саратов «к слюзному и воловому делу трех человек плотников с плотничными снасьми и с запасы» [Свод памятников истории Чувашии³, с. 456]. Отсутствие указов о сборе работников, вероятно, объясняется тем, что на Камышинку без дополнительных указаний ехали те же «деловцы», плотники и кузнецы, которые трудились там в первый год стройки.

К 25 марту 1698 г. для обеспечения безопасности от набегов «воровских людей» на место стройки должны были явиться копейщики и рейтары из городских дворян и детей боярских [Свод памятников истории Чувашии, с. 449–450].

Весной 1698 г. в больших масштабах, чем в прошлом году, была развернута подготовка леса для «слюзного дела». 21 марта 1698 г. приказной человек Михаил Иванович Писемский из Васильгорода в своей отписке докладывал ядринскому воеводе Якову Григорьевичу Новосильцову, что ему было велено, взяв стрельцов и посадских людей из Васильгорода и других находящихся поблизости городов, осмотреть лесные припасы в плотях, которые были подготовлены в 205 (1697) г. для отправки на Камышинку. Дубовые припасы, брусья и доски, если их невозможно будет положить на плоты, следовало погрузить на лады. Кроме того, необходимо было заготовить дополнительные лесные припасы и направить до Камышенки за первым льдом. М. И. Писемский просил ядринского воеводу прислать в Васильгород ядринских стрельцов и посадских людей для участия в заготовке и сплаве по Волге лесных припасов, а также бумагу и подьячих для письма [Там же, с. 452–453].

С 1698 г. заготовка леса для «слюзного дела» велась в Княжем бору в Алаторском уезде. Подьячий Нижегородской приказной палаты Григорий Павлов, работавший здесь со стольником Лукой Дуровым, в 1699 г. обратился с челобитной к царю, жалуясь, что ему не были выданы «подможные деньги», и указал, что он был там на заготовке леса с последней недели Великого поста 206 до 31 декабря 207 г., то есть с весны до конца 1698 г. [РГАДА. Ф. 141. Оп. 7. 1699 г. Д. 511. Л. 1–4].

Как видим, заготовка леса для канала на Камышинке велась по р. Суре, оттуда лес сплавлялся до Васильгорода, расположенного в месте ее впадения в Волгу, складировался, вязался в плоты, откуда уже направлялся вниз по Волге.

В апреле были продолжены земляные работы на Камышинке. В письме от 22 апреля 1698 г. Б. А. Голицын сообщал Петру I, что «зачатое дело земли по назначению и ноне копают 6000 человек», а всего было наряжено 20 тыс. чел., которые уже «были готовы в домах». Глава Приказа Казанского дворца также уточнял:

³ Авторы благодарят проф. И. О. Тюменцева, подсказавшего идею обратиться к документам Ядринской приказной избы как к источникам по данной теме.

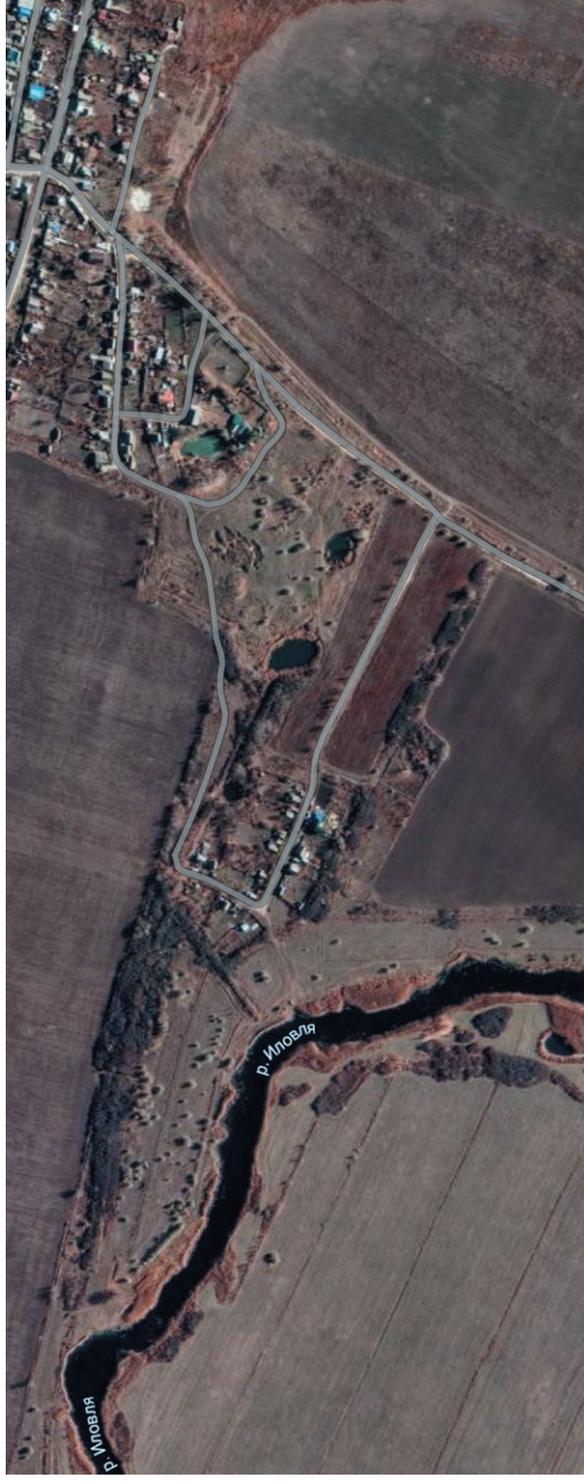
Иллюстрации к статье: Яков Кияшко, Александр Клейтман. История строительства первого Волго-Донского канала Петра Великого
Illustration for the article: Yakov Kiyashko, Alexander Kleitman. Construction of the First Volga-Don Canal of Peter the Great



1. Карта реки Камышинки. Фрагмент [НИОР БАН. Собрание рукописных карт. Основное собрание. Ед. хр. 193]
Map of the Kamyshinka River. Fragment



2. Объект культурного наследия «Селимов вал» в окрестностях поселка Петров Вал Камышинского района Волгоградской области. Фото авторов статьи
The object of cultural heritage "Selimov Val" in the vicinity of the village of Petrov Val, Kamyshinka district, Volgograd region. Photograph by the authors of the article



3. Место примыкания рва к р. Иловле. Картографические данные Google
The place where the moat adjoins the River Povlya. Google map data

А что слюзы воспомянулись, то, Бог сердце мое выдит, вижу, что надобно, да мое некое безца(с)тие. А се, по выду, ей, ей, не ево; и дело писал, и паки пишу: пожалуйста, пришлите, будет скоро надобно, не одного; а у меня все готово [ПиБ, с. 698].

Как очевидно, общий план работ был определен Я. Брёккелем совместно с кн. А. Ф. Шаховским и другими руководителями работ на Камышинке, и, несмотря на бегство инженера, земляные работы были возобновлены уже в апреле 1698 г. Глава Приказа Казанского дворца просил прислать «не одного», а нескольких мастеров для строительства шлюзов, для того чтобы дело по строительству канала не зависело больше от одного человека.

Дж. Перри сразу же по приезду в Россию был направлен на Камышинку, чтобы осмотреть место строительство канала и принять решение о возможности успешного завершения проекта. Летом – осенью 1697 г. на Камышинке также находились прибывшие из Амстердама кузнец Шарль Терий и шлюзный мастер Елеозар Крафорт [Сборник выписок, с. 191]. Ознакомившись с ситуацией на месте, Дж. Перри пришел к выводу, что Я. Брёккелем было неверно выбрано место для прокладки канала, и предложил иной маршрут. По проекту Дж. Перри необходимо было проложить новый канал, также в междуречье Иловли и Камышинки, но на два километра южнее. Как отмечал инженер, он представил свои соображения Петру I в Москве в этом же 1698 г. и получил одобрение предложенного проекта [Перри, с. 3]. Вероятно, «валовые и слюзные» работы на Камышинке по проекту Я. Брёккеля продолжались на протяжении лета и были завершены осенью 1698 г. В следующем году была начата новая стройка на новом месте, под руководством другого инженера и при участии уже нескольких иностранных специалистов.

Таким образом, в 1697–1698 гг. была предпринята попытка соединения Волги и Дона судоходным каналом. По проекту специалиста по фортификации Ягана Брёккеля велось строительство сооружения, которое должно было выполнять одновременно и фортификационные, и гидротехнические функции. Петр I живо интересовался ходом работ на Камышинке. Находясь в Европе, он неоднократно обсуждал вопрос о строительстве Волго-Донского канала с учеными и государственными деятелями. За обеспечение стройки строительными материалами и рабочей силой отвечали думный дьяк глава Емельян Игнатъевич Украинцов и глава приказа Казанского дворца князь Борис Алексеевич Голицын. Непосредственное руководство строительными работами осуществлял князь Андрей Федорович Шаховской. В связи с этим отъезд за границу Я. Брёккеля не привел к остановке стройки. Земляные работы велись на Камышинке на протяжении 1698 г. и после бегства инженера и были остановлены только после принятия решения о начале строительства Волго-Донского канала в другом месте по проекту Дж. Перри. Неудачный опыт строительства канала

на Камышинке показал Петру I, что строительство гидротехнических сооружений является сложным с научной и технической точки зрения делом, требующим привлечения специалистов соответствующего профиля («слюзных мастеров»), и способствовал усилению внимания царя к вопросам образования, науки и техники.

Библиографические ссылки

Биохроника Петра Великого (1672–1725 гг.) // НИУ ВШЭ в Санкт-Петербурге. Санкт-Петербургская школа гуманитарных наук и искусств. Департамент истории : [сайт]. URL: <https://spb.hse.ru/humart/history/peter/> (дата обращения: 20.03.2023).

Богословский М. М. Петр I. Материалы для биографии : в 5 т. М. : ОГИЗ, 1940. Т. 1. Детство. Юность. Азовские походы: 30 мая 1672 – 6 марта 1697 г. 435 с.

Дневные записки И. А. Желябужского (время Феодора Алексеевича и Петра Великого) / с предисл. и примеч. Д. И. Языкова // Русский архив. 1910. № 9. С. 7–157.

Дубман Э. Л. Проект Сызранской линии: предыстория, создание и судьба // Изв. Самар. науч. центра РАН. 2011. Т. 13, № 3 (2). С. 326–332.

Дуров Н. Материалы для истории строительного дела в России. Проект соединения Волги с Доном. Брекель и Перри // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. 1864. Кн. 1. С. 82–164.

Клейтман А. Л. Первый руководитель работ по строительству Волго-Донского канала (на Камышенке) Яган Брёккель и его деятельность в России в 1695–1698 гг. // Исторический журнал: научные исследования : [электрон. журн.]. 2023. № 1. С. 154–162. URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=39839 (дата обращения: 21.03.2023). DOI 10.7256/2454-0609.2023.1.39839.

Мезин С. А. Города Саратовского Поволжья петровского времени. СПб. : Европ. дом, 2010. 178 с.

Наказ, данный воеводами князем Андреем Шаховским с товарищами Федору Аристову, назначенному для надзора за строением шлюза и вала // Акты, относящиеся до юридического быта древней России / под ред. Н. Калачова : в 3 т. СПб. : Тип. Имп. акад. наук, 1864. Т. 2. Стб. 533–537.

НИОР БАН. Собрание рукописных карт. Основное собрание. Ед. хр. 193.

Перри Дж. Состояние России при нынешнем царе / пер. с англ. княжны О. М. Дондуковой-Корсаковой. М. : О-во истории и древностей рос. при Моск. ун-те, 1871. 205 с.

ПиБ – Письма и бумаги императора Петра Великого : в 13 т. СПб. : Гос. тип., 1887. Т. 1. 1688–1701. 998 с.

ПСЗ. Собр. 1. Т. 3.

Походный журнал 1695 года. 2-е изд. СПб. : [Б. и.], 1910. 38, 23 с.

РГАДА. Ф. 141. Оп. 7. 1696 г. Д. 512. 1697 г. Д. 121; Оп. 8. 1698 г. Д. 175, 710. 1699 г. Д. 511; Ф. 150. Оп. 1. 1698 г. Д. 10.

Сборник выписок из архивных бумаг о Петре Великом : в 2 т. М. : Университет. тип., 1872. Т. 2. 406 с.

Свод памятников истории Чувашии и чувашского народа : в 2 т. / сост. А. А. Чибис. Чебоксары : ЧГИГН, 2017. Т. 1. Документы Ядринской приказной избы второй половины XVII – начала XVIII века. 640 с.

Собрание собственноручных писем государя императора Петра Великого к Апраксиным : в 2 ч. М. : Тип. Н. С. Всеволожского, 1811. Ч. 1. 231 с.

Устрялов Н. Г. История царствования Петра Великого : в 8 т. СПб. : Тип. II Отд-ния С. Е. И. В. К., 1858–1863. Т. 3. 662 с. Т. 4, ч. 1. 612 с.

Царицынская линия. Памятник фортификации Петровской эпохи: строительство, эксплуатация, современное состояние и перспективы музеефикации : в 2 т. / под общ. ред. И. О. Тюменцева. Волгоград : Изд-во ВолГУ, 2022. Т. 1. Исследования. 316 с.

Юркин И. Н. Петр Железный. Петр Великий и тульский край: факты, гипотезы, документы. СПб. : Европ. дом, 2012. 352 с.

L. B. The Volga-Don Canal // *Imago Mundi*. 1953. Vol. 10. P. 97–98.

MacGregor A. The Tsar in England: Peter the Great's Visit to London in 1698 // *The Seventeenth Century*. 2004. Vol. 19, № 1. P. 116–147.

References

Biokhronika Petra Velikogo (1672–1725 gg.) [Bio-Chronicle of Peter the Great (1672–1725)]. In *Natsional'nyi issledovatel'skii universitet "Vysshaya shkola ekonomiki" v Sankt-Peterburge. Sankt-Peterburgskaya shkola gumanitarnykh nauk i iskusstv. Departament istorii* [website]. URL: <https://spb.hse.ru/humart/history/peter/> (accessed: 20.03.2023).

Bogoslovskii, M. M. (1940). *Petr I. Materialy dlya biografii v 5 t.* [Peter I. Materials for a Biography. 5 Vols.]. Moscow, OGIz. Vol. 1. Detstvo. Yunost'. Azovskie pokhody. 30 maya 1672 – 6 marta 1697 g. 435 p.

Chibis, A. A. (Ed.). (2017). *Svod pamyatnikov istorii Chuvashii i chuvashskogo Naroda v 2 t.* [Collection of Historical Monuments of Chuvashia and the Chuvash People. 2 Vols.]. Cheboksary, Chuvashskii gosudarstvennyi institut gumanitarnykh nauk. Vol. 1. Dokumenty Yadrinskoi prikaznoi izby vtoroi poloviny XVII – nachala XVIII veka. 640 p.

Dnevnye zapiski I. A. Zhelyabuzhskogo (vremya Feodora Alekseevicha i Petra Velikogo) [Daily Notes of I. A. Zhelyabuzhsky (the Times of Fyodor Alekseevich and Peter the Great)] / preface and notes by D. I. Yazykov. (1910). In *Russkii arkhiv*. No. 9, pp. 7–157.

Dubman, E. L. (2011). Proekt Syzranskoi linii: predystoriya, sozдание i sud'ba [The Syzran Line Project: Background, Creation, and Fate]. In *Izvestiya Samarskogo nauchnogo tsentra RAN*. Vol. 13. No 3 (2), pp. 326–332.

Durov, N. (1864). Materialy dlya istorii stroitel'nogo dela v Rossii. Proekt soedineniya Volgi s Donom. Brekel' i Perri [Materials for the History of Construction Business in Russia. The Project of Connecting the Volga and the Don. Bröckell and Perry]. In *Zhurnal Glavnogo upravleniya putei soobshcheniya i publichnykh zdaniy*. Book 1, pp. 82–164.

Kleitman, A. L. (2023). Pervyi rukovoditel' rabot po stroitel'stvu Volgo-Donskogo kanala (na Kamysheinke) Yagan Brekkel' i ego deyatel'nost' v Rossii v 1695–1698 gg. [The First Head of the Construction of the Volga-Don Canal (on the Kamysheinka) Johann Bröckell and His Activities in Russia in 1695–1698]. In *Istoricheskii zhurnal: nauchnye issledovaniya*. No. 1, pp. 154–162. URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=39839 (accessed: 21.03.2023). DOI 10.7256/2454-0609.2023.1.39839.

L. B. (1953). The Volga-Don Canal. In *Imago Mundi*. Vol. 10, pp. 97–98.

MacGregor, A. (2004). The Tsar in England: Peter the Great's Visit to London in 1698. In *The Seventeenth Century*. Vol. 19. No. 1, pp. 116–147.

Mezin, S. A. (2010). *Goroda Saratovskogo Povolzh'ya petrovskogo vremeni* [Cities of the Saratov Volga Region of the Time of Peter the Great]. St Petersburg, Evropeiskii dom. 178 p.

Nakaz, dannyi voevodami knyazem Andreem Shakhovskim s tovarishchami Fedoru Aristovu, naznachennomu dlya nadzora za stroeniem shlyuza i vala [The Order Given by the Voivodes Prince Andrei Shakhovsky and His Comrades to Fyodor Aristov, Appointed to Supervise the Structure of the Sluice and Rampart]. (1864). In Kalachov, N. (Ed.). *Akty, otnosyashchiesya do yuridicheskogo byta drevnei Rossii v 3 t.* St Petersburg, Tipografiya Imperatorskoi akademii nauk. Vol. 2, columns 533–537.

NIOR BAN [Research Department of the Manuscripts of the Library of the Russian Academy of Sciences]. *Sobranie rukopisnykh kart. Osnovnoe sobranie*. No. 193.

Perry, J. (1871). *Sostoyanie Rossii pri nyneshnem tsare* [The State of Russia, under the Present Tsar] / transl. by O. M. Dondukova-Korsakova. Moscow, Obshchestvo istorii i drevnosti rossiskikh pri Moskovskom universitete. 205 p.

PiB – Pis'ma i bumagi imperatora Petra Velikogo v 13 t. [Letters and Papers of Emperor Peter the Great. 13 Vols.]. (1887). St Petersburg, Gosudarstvennaya tipografiya. Vol. 1. 1688–1701. 998 p.

Pokhodnyi zhurnal 1695 goda [Military Logbook of 1695]. (1910). 2nd Ed. St Petersburg, S. n. 38, 23 p.

PSZ [Complete Collection of Laws of the Russian Empire]. Collection 1. Vol. 3.

RGADA [Russian State Archive of Ancient Acts]. Stock 141. List 7. 1696 year. Dos. 512. Year 1697. Dos. 121; List 8. Year 1698. Dos. 175, 710. Year 1699. Dos. 511; Stock 150. List 1. 1698 year. Dos. 10.

Sbornik vypisok iz arkhivnykh bumag o Petre Velikom v 2 t. [Collection of Extracts from Archival Papers about Peter the Great. 2 Vols.]. (1872). Moscow, Universitetskaya tipografya. Vol. 2. 406 p.

Sobranie sobstvennoruchnykh pisem gosudarya imperatora Petra Velikogo k Apraksinym v 2 ch. [Collection of Handwritten Letters of Emperor Peter the Great to the Apraksins. 2 Parts]. (1811). Moscow, Tipografiya N. S. Vsevolozhskogo. Part 1. 231 p.

Tyumentsev, I. O. (Ed.). (2022). *Tsaritsynskaya liniya. Pamyatnik fortifikatsii Petrovskoi epokhi: stroitel'stvo, ekspluatatsiya, sovremennoe sostoyanie i perspektivy muzeifikatsii v 2 t.* [Tsaritsyn Line. A Fortification of the Petrine Era: Construction, Operation, Current State, and Prospects for Museumification. 2 Vols.]. Volgograd, Izdatel'stvo Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Vol. 1. Issledovaniya. 316 p.

Ustryalov, N. G. (1858). *Istoriya tsarstvovaniya Petra Velikogo v 8 t.* [History of the Reign of Peter the Great. 8 Vols.]. St Petersburg, Tipografiya Vtorogo Otdeleniya Sobstvennoi Ego Imperatorskogo Velichestva Kantselyarii. Vol. 3. 662 p. Vol. 4. Part 1. 612 p.

Yurkin I. N. (2012). *Petr Zheleznyi. Petr Velikii i tul'skii krai: fakty, gipotezy, dokumenty* [Petr Zhelezny. Peter the Great and Tula Region: Facts, Hypotheses, Documents]. St Petersburg, Evropeiskii dom. 352 p.

The article was submitted on 28.01.2023