

*Полковник В.В. ТИТКО*

### **ПРИМЕНЕНИЕ ВОЙСК НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЛАДОЖСКОГО КАНАЛА. 1719—1731 ГГ.**

С 1712 ГОДА транспортное обеспечение строившегося Санкт-Петербурга, флота и войск шло из центральных губерний по водным коммуникациям. Постройкой Тверецкого канала в 1708 году было положено начало Вышневолоцкой водной системе, ныне потерявшей практическое значение. Но так как основная связь Невы с Волгой шла через Волхов и Ладожское озеро, судоходство по которому было чрезвычайно опасно, Петр I решил между устьем Волхова и истоком Невы построить в обход озера канал<sup>1</sup>.

Дело было довольно сложным. В пустынной, слабозаселенной местности нужно было собрать весьма значительное количество рабочих, обеспечить их инструментом и продовольствием. Расходы предстояли немалые, так что для их покрытия пришлось установить новый особый налог — по 70 коп. с каждого двора, а с купечества — по 5 коп. с рубля капитала. В соответствии с проектом длина канала должна была составлять 110 км (104 версты), ширина по поверхности воды — 21 м (10 сажень). Что касается глубины, то она была не везде одинакова, так как канал задумывался с уклоном дна. Так, у Новой Ладogi глубина намечалась 2,5 м, постепенно увеличиваясь к Шлиссельбургу до 5,5 м (7 футов). Благодаря уклону дна суда могли двигаться по каналу, используя силу течения воды. То есть первоначально было предложено построить канал открытым, но впоследствии с целью уменьшения объема земляных работ решили закрыть его русло с обоих концов шлюзами, чтобы поднять воду выше уровня Ладожского озера.

Канал большей частью должен был состоять из прямых линий длиной по два—три километра без большой кривизны и острых углов. Через две большие и прочные плотины он соединялся с Волховым и Невой. Они надежно удерживали напор воды, препятствуя в то же время попаданию в канал песка и ила.

Проблема строительства канала обсуждалась на одном из заседаний Сената. Посчитали, что для этого будет вполне достаточно 3 тыс. крестьян. Государь торопился, и в договор с подрядчиками Озеровым из Санкт-Петербурга и Поповым<sup>2</sup> из

Москвы было включено требование построить канал в течение двух лет<sup>3</sup>. Однако последующие расчеты показали: для выполнения поставленной задачи в установленные сроки потребуется не менее 35 тыс. человек, которые должны были работать без выходных по 10 часов в сутки<sup>4</sup>.

19(30) сентября 1718 года Правительствующий Сенат объявил высочайший указ о сборе людей со всего государства на строительство канала — самого огромного по тем временам гидротехнического сооружения в Европе. К концу года было собрано около 2 тыс. крестьян, завершено проведение изыскательских работ и составлен проект, утвержденный Петром I. Торжественное открытие начала строительных работ состоялось близ Новой Ладogi 2(13) мая 1719 года. После совершения молебна Петр I собственноручно накопал три тачки земли. К этому времени, как и планировалось, для работ было собрано 3 тыс. человек.

Управлять строительством канала Петр I поручил полковнику Г.Г. Скорнякову-Писареву<sup>5</sup>, который передоверил дело подрядчикам и на месте почти не бывал. В результате строительство шло медленно, начались массовые заболевания, сотни крестьян умирали от болезней и истощения, сотни подались в бег. В этих условиях Петр I, несмотря на войну со Швецией, принял решение направить на строительство канала войска. Весной 1721 года сюда прибыли 15 тысяч казаков и 16 драгунских полков. Общая численность составила 27 тыс. человек<sup>6</sup>. Однако плохая организация быта (не хватало продовольствия, жили в палатках, не имели печного обогрева) и производства работ (копали деревянными лопатами, не хватало носилок и ломов) привела к тому, что даже закаленные в боях солдаты не выдерживали. Голод, болезни, тяжелые условия труда оборачивались большими потерями среди личного состава. К весне 1722 года из 27 тыс. человек в живых осталось немногим больше половины.

А до окончания строительства было еще далеко. По плану к весне 1722 года уже должны были завершиться земляные работы, на самом же деле оказались готовы лишь 12,5 км от Новой Ладogi. Прибыв на канал и осмотрев ход строительства, Петр I остался крайне недоволен увиденным. Как водится, началось следствие, Г.Г. Скорняков-Писарев и подрядчики были отстранены от руководства строительством, которое Петр I возложил на графа Х.А. Миниха<sup>7</sup>.

НОВЫЙ управляющий первым делом обеспечил людей продовольствием, одеждой, теплым жильем и инструментом. Вместо деревянных лопат появились металлические, в достатке было привезено металлических ломов, носилок, гвоздей, скоб, бревен и досок. При Минихе на всем побережье Ладожского озера были построены

теплые казармы, бани, продовольственные лавки, пекарни, госпитали и кузни. Солдатам и наемным рабочим стали регулярно по субботам выплачивать деньги из расчета по 3 коп. в день за выполненную норму. Те, кто ее перевыполнял, получали 5 коп. Чтобы доставлять необходимые грузы, Миних принял решение построить от Новой Ладogi до Шлиссельбурга грунтовую дорогу. Управляющий также приказал направлять на объекты офицеров из инженерного департамента, для которых это стало хорошей практической школой. Более того, он предлагал создать специальные военно-рабочие подразделения для строительства каналов, дорог и т.п. Петр I, признав в целом эту идею нужной, все же посчитал ее преждевременной. Таким образом, на строительство канала по-прежнему направлялись боевые части. Весной 1722 года сюда прибыли 19 драгунских и 20 пехотных полков, в которых насчитывалось около 35 тыс. человек. Дополнительно 1(12) февраля 1723 года Военная коллегия направила еще 5 тыс. пехоты. Так что к лету 1723 года на канале работали более 40 тыс. солдат, а также около 20 тысяч вольнонаемных рабочих<sup>8</sup>.

Но Миних продолжал требовать подкрепления. В апреле 1724 года Военная коллегия направила на строительство еще 4 тыс. солдат из состава кавалерийских и пехотных полков, причем со своим инструментом, лошадьми, повозками и оружием. Эти воинские подразделения построили северную плотину со стороны Невы и начали вести земляные работы от Шлиссельбурга к Новой Ладoge. Получив в октябре 1724 года еще 13 пехотных батальонов, Миних намеревался закончить строительство к лету 1725 года.

Повысились и темпы работ. Если раньше строительство велось лишь в летнее время и только днем, то с весны 1724 года оно стало круглосуточным и круглогодичным. К июню 1724 года были готовы более 25 км канала, южная плотина, шлюз, укреплены берега, замощена камнем дорога. Петр I снова побывал на строительстве, совершил плавание в лодке вместе с Х.А. Минихом по наполненной водой части русла канала. По его распоряжению «уставшие» на строительстве войска были заменены свежими подразделениями, увеличилось также количество вольнонаемных рабочих<sup>9</sup>. В одном царь остался непреклонен: осенью 1725 года по каналу должны были пойти суда.

Однако завершить строительство в установленный срок не удалось. После внезапной смерти Петра I 28 января (8 февраля) 1725 года Екатерина I начала резко сокращать численность находившихся на канале войск. Строительство замедлилось. Практически ничего не изменилось и при Петре II, тем более что в январе 1728 года он со своим двором выехал на постоянное жительство в Москву. Фактически на

строительстве канала в период с 1728 по 1730 год работали всего около 3 тыс. человек. И все же Миниху удалось к середине лета 1728 года построить еще 64 км водного пути, что позволило ввести в эксплуатацию большой участок от Новой Ладуги до села Кабоны. Больше половины трассы суда проходили через канал, затем шли Ладожским озером в Неву.

Миних понимал: чтобы полностью обеспечить безопасность судоходства, необходимо ввести в эксплуатацию вторую часть канала от села Кабоны до Шлиссельбурга. Нужны были люди. Но Петр II на просьбы Миниха направить на строительство войска отвечал, чтобы он обходился теми силами, которые имелись в его распоряжении.

Ценой невероятных усилий Х.А. Миних к весне 1731 года сумел все же завершить строительство<sup>10</sup>. В марте состоялось открытие судоходства по всей трассе. Так замысел Петра Великого был воплощен в жизнь. Пропускная способность канала позволяла провозить в светлое время суток (в ночное время эксплуатация была запрещена, за исключением периода белых ночей) на судах-барках и плотках от 400 до 600 т грузов. Грузовые суда лодочного типа (перевозили грузы до 70 т) передвигались самостоятельно, все остальные (перевозившие грузы до 130 т) шли на конной тяге<sup>11</sup>.

В феврале 1735 года во всеподданнейшем докладе Х.А. Миних предложил Анне Иоанновне сформировать отдельный полк, который занимался бы эксплуатацией и содержанием Ладожского канала<sup>12</sup>. По мнению Миниха, для этих целей достаточно было двух батальонов Коломенского пехотного полка, личный состав которого в то время работал на строительстве канала, и многие уже исполняли должности гидротехнических мастеров и шлюзовых смотрителей. А что касалось необходимых коноводов, бурлаков и просто рабочих, так особых знаний и умений для этого не требовалось, и нужное количество людей всегда можно иметь за счет крепостных крестьян. Однако предложение Миниха не прошло. Канал решено было содержать силами крестьян из окрестных деревень и бурлаков, выполнявших сезонную повинность ранней весной и поздней осенью. Что касалось воинских подразделений, то на «канальные работы» их направляли по необходимости, причем только летом.

ОСТАВШИЕСЯ без хозяйского присмотра, канал быстро засорился, и судоходство по нему практически прекратилось. Суда с грузами вынуждены были снова идти Ладожским озером, часто гибли, что приводило к срыву поставок продовольствия в северную столицу. Стало ясно, что без помощи воинской силы не обойтись. По высочайшему повелению Сенат обязал Военную коллегию<sup>13</sup> направлять войска на ре-

конструкцию канала. В конечном итоге это обошлось дороже варианта, предложенного Минихом.

В 1743 году Елизавета Петровна приняла все же решение иметь при Ладожском канале отдельный батальон для его содержания и грамотной эксплуатации. Батальон состоял из двух рот, службу в которых проходили 200 плотников и 50 каменщиков. Командный состав комплектовался из числа артиллерийских и инженерных офицеров, знавших инженерно-строительное дело, унтер-офицеров, имевших практический опыт производства строительных работ<sup>14</sup>. Первая рота находилась при плотине в Новой Ладоге, вторая — в Шлиссельбурге. В основном эти подразделения отвечали за содержание и охрану плотин и шлюзов, русло же чистили весной и осенью крестьяне. Надо отметить, что эта новая повинность была им в тягость, поэтому люди довольно враждебно относились ко всему, что связывалось с функционированием канала. Порой вместо того, чтобы чистить русло, они сами его засоряли. Поэтому в 1765 году было принято решение все это возложить на войска. Батальон стал 4-ротным. Первая рота дислоцировалась между Шлиссельбургом и деревней Нази; вторая — между деревнями Нази и Кабона; третья — между деревнями Кабона и Дубно; четвертая — между деревней Дубно и Новой Ладогой.

В задачи батальона входили ремонт и охрана плотин и шлюзов, береговой дороги, складов, пристаней и причалов, ежегодная очистка русла и углубление дна канала, сбор судовой пошлины за провоз груза, сопровождение грузовых судов. Штат состоял из трех штаб-офицеров, трех капитан-инженеров, четырех армейских капитанов (командиров рот), восьми поручиков и подпоручиков, четырех прапорщиков, одного адъютанта (батальонного), одного штабного лекаря, одного писаря, одного кладовщика, четырех фельдшеров (ротных), 12 барабанщиков (ротных), 620 рядовых, 35 денщиков и кладовщиков, всего 725 человек.

Содержался батальон за счет отдельной финансовой сметы казны, ежегодно на его содержание государство выделяло от 20 до 23 тыс. рублей, из этой суммы довольствие личного состава составляло около 10 тыс. рублей<sup>15</sup>. Надо заметить, что батальон во многом окупал сам себя. Солдатам выплачивались премии из сумм, собранных в качестве пошлины с проходивших судов. Более того, солдатам разрешалось иметь семьи и проживать вместе с ними. Разумеется, многие имели свои хозяйства, занимались огородничеством. Для солдатских детей в Шлиссельбурге была открыта трехгодичная школа кантонистов, в которой они не только учились писать и считать, но и постигали ремесло каменщика, плотника и кузнеца. По завершении обучения юноши шли служить в батальон на смену своим отцам.

С учреждением в 1798 году Департамента водных коммуникаций батальон был переформирован в рабочую команду. В высочайшем указе по этому поводу говорилось: «Батальон Ладожского канала, состоящий из людей мастеровых, очень искусных для контроля за исправным состоянием канала и шлюзов, оставить при канале и называть рабочей командой, а начальников переименовать в статские классы и называть смотрителями канала»<sup>16</sup>.

Офицерам вместо воинских званий присвоили гражданские чины — они стали смотрителями; унтер-офицеры — мастерами, солдаты — рабочими. В необходимых случаях в качестве сезонных рабочих нанимали окрестных крестьян. В таком виде команда Ладожского канала просуществовала до ноября 1809 года, когда в результате очередной реорганизации была переформирована в контору Ладожского канала на правах воинского подразделения и включена в состав первого округа Главного управления путей сообщения.

Многие годы Ладожский канал имел для государства стратегическое значение: во-первых, военное — значительно ускорялся процесс доставки грузов для армии и флота; во-вторых, экономическое, так как создавались транспортные коридоры в обход Ладожского озера на северо-запад, север и юго-восток страны, что в XIX веке стало основой для создания Мариинской, Тихвинской и Северо-Двинской водно-транспортных систем. В настоящее время Ладожский канал используется мало, в основном для местного судоходства, но своей актуальности он не потерял, по-прежнему оставаясь важным транспортным объектом.

---

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Полное собрание законов Российской Империи (ПСЗРИ). Собр. 1. Т. V. 1718. № 3238 — СПб., 1830. С. 539—594.

<sup>2</sup> К сожалению, их имен или хотя бы инициалов установить не удалось.

<sup>3</sup> *Казнаков В.* Исторический очерк Ладожских каналов, старого и нового. СПб., 1866. С. 2.

<sup>4</sup> *Воскобойников.* Ладожский канал // Русский вестник. М., 1858. С. 379.

<sup>5</sup> **Григорий Григорьевич Скорняков-Писарев** (даты рождения и смерти не известны) — личность весьма неординарная. В 1696 г. рядовой бомбардирской роты, в 1697—1699 гг. за границей изучал математику, механику и инженерное дело. В 1698 г. стал сержантом бомбардирской роты и в течение 20 лет занимался обучени-

ем артиллеристов. В 1704 г. получил чин поручика. Принимал активное участие в Северной войне 1700—1721 гг. С августа 1711 г. по повелению Петра I начал заниматься вопросами транспортного строительства. В 1711—1712 гг. провел изыскания и составил проект соединения рек Днепра, Западной Двины и Ловати, что позднее стало основой создания первой в России воднотранспортной системы — Березинской. В 1715—1716 гг. работал над проектом соединения верховьев Волги с Десной и Днепром. В 1712—1713 гг. командовал гвардейской артиллерией, затем — всей артиллерией, находившейся в Санкт-Петербурге. С 1714 г. — на педагогической работе, с 1719 г. — первый директор Военно-морской академии. Руководил строительством «Перспективной дороги» от Новой Ладоги до Новгорода. Одновременно Г.Г. Скорняков-Писарев занимался следственными делами в Астрахани. Из-за столь большого круга обязанностей строительством Ладожского канала Скорняков-Писарев практически не занимался, так что вскоре был отстранен. За скандал, устроенный им в Правительствующем Сенате, был лишен всех наград и разжалован в рядовые. В 1724 г. Петр I простил его, вернул на службу, а при Екатерине I Скорнякову-Писареву был присвоен чин генерал-майора. Затем, уже при Петре II, снова подвергся опале, был сослан в Жиганское зимовье, что недалеко от Якутска. По ходатайству В. Беринга, знавшего Г.Г. Скорнякова-Писарева как транспортного строителя, Анна Иоанновна назначила его в Охотск с целью строительства там морских пристаней. При Елизавете Петровне Г.Г. Скорняков-Писарев был освобожден из ссылки, в 1743 г. ему были возвращены полученные награды и чин генерал-майора. С 1745 г. данных о Г.Г. Скорнякове-Писареве в исторических источниках не выявлено.

<sup>6</sup> *Воскобойников*. Указ. соч. С. 383.

<sup>7</sup> **Миних Бухард-Христофор (Христофор Антонович)** (1683—1767) — граф, генерал-фельдмаршал (1732 г.). Немец, родился в поместье Нейен-Гунторф, графство Ольденбург. В Россию прибыл в феврале 1721 г. В 1722 г. получил чин генерал-поручика. Руководил строительством морских портов и каналов. В 1730 г. назначен генерал-фельдцейхмейстером, в апреле 1730 г. награжден орденом Св. Апостола Андрея Первозванного. В 1740—1762 гг. находился в ссылке. Возвращен Екатериной II и восстановлен на службе в качестве управляющего строительством и реконструкцией всех Балтийских морских портов и строительством каналов в Санкт-Петербурге.

<sup>8</sup> ПСЗРИ. Собр. 1. Т. VII. 1723. № 4364 — СПб., 1830. С. 160; *Казнаков В.* Указ. соч. С. 2, 3.

<sup>9</sup> Осенью 1724 г. численность войск, работавших на канале, составляла 43 тыс. человек, вольнонаемных — 20 тыс., бурлаков — 7 тыс. См.: *Миних Х.А. Записки фельдмаршала графа Миниха.* СПб., 1874. С. 235, 236; *Воскобойников.* Указ. соч. С. 534.

<sup>10</sup> Этому способствовало и то, что в январе 1731 г. Анна Иоанновна вместе с двором возвратилась в Санкт-Петербург, который снова становился столицей государства.

<sup>11</sup> Позднее этот канал, получивший название «Канал императора Петра Великого», оказался недостаточным для пропуска судов Вышневолоцкой, Тихвинской и Мариинской систем, и параллельно ему в 1861—1886 гг. построили новый бесшлюзовый канал императора Александра II. Оба они вошли в Мариинскую систему, в советские годы получившую название «Волго-Балтийский водный путь», общей длиной 1100 км, из которых на все приладожские каналы, т.е. на каналы от устья Волхова до устья Свири — это бывшие каналы императрицы Екатерины II, императоров Александра I и Александра III, приходится 169 км.

<sup>12</sup> *Прокофьев М.А. История русских каналов и Мариинской системы по Штукенбергу.* Вып. 4. Наше судоходство. СПб., 1872. С. 101—108.

<sup>13</sup> Указы от 12 апреля 1737 г. и 6 июня 1738 г. См.: ПСЗРИ. Собр. 1. Т. X. 1737. № 7223 — СПб., 1830. С. 101—108; Там же. 1738. № 7593 — СПб., 1830. С. 505.

<sup>14</sup> Там же. Т. XI. 1743. № 8810 — СПб., 1830. С. 941, 942.

<sup>15</sup> *Прокофьев М.А.* Указ. соч. С. 150—156.

<sup>16</sup> ПСЗРИ. Собр. 1. Т. XXIV. 1797. № 18007 — СПб., 1830. С. 629.