

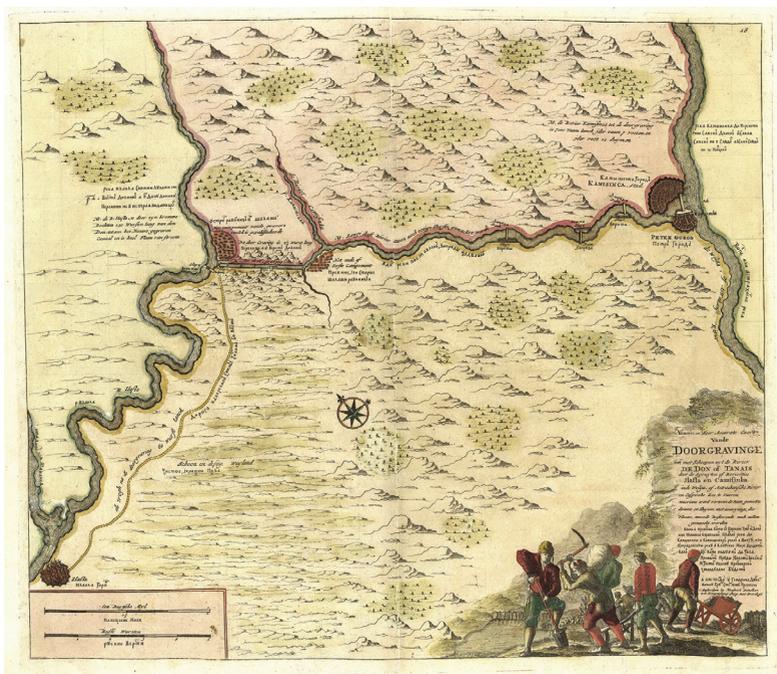
И. О. Томенцев (Волгоград)

СТРОИТЕЛЬСТВО ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА ПРИ ПЕТРЕ ВЕЛИКОМ И СОЗДАНИЕ ЦАРИЦЫНСКОЙ ЛИНИИ*

Э ПОХА ПЕТРА ВЕЛИКОГО превратила Нижнее Поволжье из некогда богом забытого захолустья в площадку для реализации нескольких масштабных проектов. Взятие Азова в 1696 г. и выход России в Азовское море привели к тому, что крымский хан и его кубанские вассалы оказались заперты в своих улусах, что сняло угрозу турецких и крымских нападений на юго-восточные уезды России. Передвижение по Переволоке – местности, где большая излучина Дона близко подходит к Волге, стало более безопасным. Насущной задачей для Петра I явилось строительство Волго-Донского судоходного канала, который имел важное военно-стратегическое значение и создавал основы для дальнейшего продвижения России в Причерноморье, на Кавказ и в Прикаспийские земли.

4 ноября 1696 г. на заседании Боярской думы в Москве было принято решение соединить Волгу с Доном каналом. Общее руководство проектом осуществлял в прошлом «воспитатель царя» глава Казанского приказа князь Борис Алексеевич Голицын, который был отправлен на Переволоку в июле 1697 г. «для осмотра низовых городов и строения новых черт (выделено авт.) и шлюзного дела на реке Камышенке», а также для переговоров с ханом Аюкой¹. Как видно из приведенной цитаты, прокладка канала должна была сопровождаться созданием защищавшей ее сторожевой линии – черт. Описание деятельности Бориса

*Статья написана при поддержке гранта РФФ 2022–2023 гг., проект № 22-28-20016 «Канал Камышинка – Иловля (Волга – Дон) как памятник науки и техники и объект культурного наследия Петровской эпохи».



Ил. 1. Карта Корнелиуса Крюйса, 1703 г.

Алексеевича содержится в воспоминаниях И. А. Желябужского: «Ходил водою и был в Понизовых городех. И на Царицыне хотели перекопывать реку, а посошных людей всех городов было 35 000. И ничево они не сделали – все простояли напрасно»². В данном случае это поздняя оценка мемуаристом общего итога деятельности Б. А. Голицына по строительству Волго-Донского канала.

Ольга Геннадиевна Литвинова в своем диссертационном исследовании утверждает, что проект Волго-Донского канала будто бы был разработан норвежцем контр-адмиралом русской службы Корнелиусом Крюйсом³. Но это явная ошибка. Адмирал был нанят Петром Великим на службу лишь в 1698 г.⁴, поэтому не мог быть разработчиком проекта⁵. Видимо, исследовательницу ввела в заблуждение карта канала и его окрестностей, составленная К. Крюйсом⁶ (ил. 1).

В 1695 г. Петр Первый нанял шведского инженера полковника Иогана (Ягана) Брежелля⁷ для реконструкции укреплений

только что завоеванного Азова, а затем поручил ему строительство Волго-Донского канала на Переволоке на реках Камышинка и Иловля. На строительство было направлено около 20 тыс. работных людей из центральной России. На Волге, в устье реки Камышинки, на правом берегу на месте крепости Камышинка была заложена крепость – Петер-город, аналог будущей Петропавловской крепости в Санкт-Петербурге. Левый берег Камышинки, как видно на карте К. Крюйса, занял опоясанный крепостной стеной город Дмитриевск – прообраз будущего Санкт-Петербурга⁸. «Город был тогда обрыт валом и кругом был обнесен палисадами и по местам сделаны были земляные башенки, на которые поставили пушки, привезенные из Казани, и на всех четырех сторонах города были устроены четверо ворот. И после сего в скором времени в том городе заложена церковь во имя Казанской Божьей Матери, которую и склади по нижняя окошки, и так она церковь осталась недостроенной»⁹. Город явно закладывался как южные ворота России в Каспийское и Азовское моря. На Дону, недалеко от устья реки Иловли, в районе Паншина городка царь Петр и его советники хотели заложить еще один город-порт с верфями, на которых предстояло построить корабли российского Черноморского флота. На время строительства канала здесь разместили работных людей. Верфи находились на острове, где позднее возникла станция Трехостровская¹⁰.

К сожалению, архив казанских воевод и губернаторов погиб в начале XIX в., поэтому о строительстве канала исследователи судили главным образом по мемуарам «главного инженера» строительства англичанина Джона Перри¹¹. Наши разыскания показали, что делопроизводственная документация частично сохранилась в архивах Ядринской и Инсарской уездных приказных изб. Выявленные материалы позволяют установить, что для строительства канала на Камышинку и Иловлю были отправлены для охраны строительства местные помещики и служилые люди по прибору, а затем строители – мастера плотники, столяры, кузнецы, жестянщики, землекопы и др. Здесь же можно обнаружить сведения о затребованных материалах, их количестве и качестве, возникающих проблемах и найденных решениях¹².

К марту 1698 г. 4 км Волго-Донского канала были вырыты и построен шлюз на реке Иловле. Но как только ворота шлюза были заперты и он был наполнен, вода размывала основание

камеры и вышла из закрытого шлюза. Ныне это северный вал – «Селимов вал», как он оформлен в госреестре. Иоган (Яган) Брекель, по отзывам современников, был хорошим специалистом по созданию оборонительных укреплений (фортификатором), но не обладал достаточными знаниями для строительства канала. Зная крутой нрав царя Петра и боясь ответственности за допущенные просчеты, он тайно бежал из России по паспорту своего слуги¹³. Анализ документов Ядринской и Инсарской приказных изб свидетельствует, что местные власти приняли меры для отправки материалов и мастеров в 1697–1698 гг.¹⁴

Будучи в «Великом посольстве», Петр I нанял в 1698 г. опытного инженера-строителя корабельных верфей, каналов и кораблей англичанина Джона Перри¹⁵. Англичанин, судя по его рассказу и действиям, считал выполнение проекта делом чести и, прибыв в Дмитриевск, всерьез взялся за дело. Обнаружив грубые просчеты в проведенных И. Брекелем работах, он перенес трассу канала в другое место – южнее трассы канала Брекеля. Ныне это южная ветка канала, названная в государственном реестре «Петров вал»¹⁶. В 1698 г. по Хопру, Бузулуку и Медведице отправились тамбовские чиновники, которые переписали расположенный здесь строевой лес для верфей в Паншино и, возможно, строительства канала. Попутно они переписали местные казачьи городки, предоставив властям, а потом и историкам, уникальные сведения об их местоположении и состоянии¹⁷. К большому недовольству верховых казаков, начались лесоразработки на земле, которую казаки считали своей, добытой кровью.

Дж. Перри отметил в своих записках, что строительство защищало от набегов «кубанских татар» (ногайцев и крымцев) войско из 2 тыс. конных, 4 тыс. пехоты и 12 полевых орудий, которое окружило стройку пикетами. Принятые меры не были простой предосторожностью. Англичанин стал свидетелем лихого набега 3-4 тыс. кубанцев, которые угнали у русских 1,4 тыс. лошадей¹⁸. Как видно, князь Б. А. Голицын явно не выполнил указ царя о строительстве «валовой черты» и ограничился обычными для больших русских строек мерой – использованием войскового прикрытия.

На грандиозные петровские строительные объекты согнали несколько десятков тысяч государственных крестьян из России. Задействовали солдат регулярной армии и донских казаков. В результате принятых мер теперь численность строителей на канале

должна была достигнуть 35 тыс. человек¹⁹. Но непосильный труд и постоянная военная опасность привели к массовому бегству рабочих людей и солдат в казачьи городки, где они обретали волю²⁰. Власть в лице «губернатора» Б. А. Голицына, по словам Дж. Перри, никак не могла с этим справиться. Инженер ежегодно требовал отправки на строительство канала сотни тысяч рабочих рук, а получал десятки, которые тут же разбегались. Тем не менее, он упорно продолжал начатое дело и, по его словам, построил большую часть канала, что подтверждается археологической разведкой, которая обнаружила, что канал был вырыт наполовину и были установлены некоторые шлюзы. Общая длина этого канала была 3,73 км, ширина 47 м²¹.

Вернувшись из «Великого посольства» и расправившись со стрельцами, Петр Великий в 1699 г. отправился рекой Доном из Воронежа в Азов досматривать только что построенный Черноморский флот и отправить посольство в Турцию с предложением мира. Примечательно, что, остановившись на коротке в Паншино, он канал не осматривал²². По всей видимости, царь спешил реализовать созданный во время «Великого посольства» военный союз и начать войну со Швецией.

В 1701 г., вскоре после начала Северной войны, Дж. Перри отозвали в Москву и поручили строительство Ивановского канала (1702–1707) между реками Ока и Дон через реки Шат, Упу и Ива-новское озеро. В 1707 г. по каналу прошли первые корабли²³.

В литературе неоднократно высказывалась мысль, что, несмотря на весь оптимизм Дж. Перри, невозможно было построить канал между Волгой и Доном через Иловлю и Камышинку. По мнению О. Г. Литвиновой, англичанин исходил из личного опыта в условиях «плохо изученной гидрологии», «на основе поверхностного визуального осмотра водных объектов, входящих в систему, не проводя при этом сезонных наблюдений»²⁴. С этим трудно согласиться. Дж. Перри прямо говорит, что внимательно изучил работу предшественника в продолжительное время и затем перенес трассу канала на новое место²⁵. Далее, гидрология того времени сильно отличалась от нынешнего, так как тогда в России, в частности, в Поволжье и Подонье, росли массивы леса, впоследствии вырубленные.

В литературе утвердилось мнение, что проект строительства канала был приостановлен, а затем совсем закрыт из-за Северной войны. В действительности после отъезда Джона Перри какие-то

работы между реками Иловлей и Камышинкой велись. Летом 1708 г. именно работные люди с Волго-Донского канала помогли атаману И. Ф. Некрасову забросать крепостной ров землей и овладеть Царицыном²⁶. Наконец, в 1718 г. поручик Матвей Яковлев сын Болкошин сообщил в своей сказке, что был под Царицыным в канальной работе²⁷. Все эти данные подтверждают, что Петр Великий не оставлял мысли достроить канал, поэтому для его поддержания находились работные люди и их руководители. Примечательно, что несколько десятилетий XVIII в. в Европе бытовала уверенность, что канал построен²⁸.

Сделанное наблюдение позволяет по-новому взглянуть на причины создания Царицынской линии в 1718–1720 гг. После ухода России из Приазовья из-за Прутской катастрофы 1711 г. кубанские и крымские татары возобновили набеги на пограничные южные уезды через Переволоку, которые достигли апогея в 1717 г. Считается, что Царицынская линия должна была положить конец этим набегам. Но не только. Жизнь показала, что бояре, принимая решение о строительстве канала и его защиты «валовой чертой» оказались правы. Б. А. Голицын, не исполнив приговор в части создания линии, поставил строительство канала под удар. Волей-неволей пришлось реализовывать вторую часть боярского приговора²⁹.

Указ о строительстве Царицынской линии Петра Великого последовал 15 ноября 1717 г. Он предусматривал создание буферной зоны с помощью фортификационного сооружения – укрепленной линии³⁰. Вновь создаваемую оборонительную линию планировалось протянуть в самом узком месте Волго-Донского междуречья. Т. И. Лавринова в своем исследовании считала, что власти рассматривали два проекта, в действительности их было три:

Первый проект предполагал строительство «валовой черты» в непосредственной близости от трассы строящегося Волго-Донского канала параллельно правому берегу реки Камышинки от города Дмитриевска на Волге (сейчас город Камышин Волгоградской области) до реки Иловли в район нынешнего города Петров Вал. Затем он шел левым берегом реки вниз по течению реки Иловля до станции Иловлинской на Дону. Этот план свидетельствует, что одной из причин строительства Царицынской линии была не столько защита внутренних областей России от набегов, сколько стремление защитить

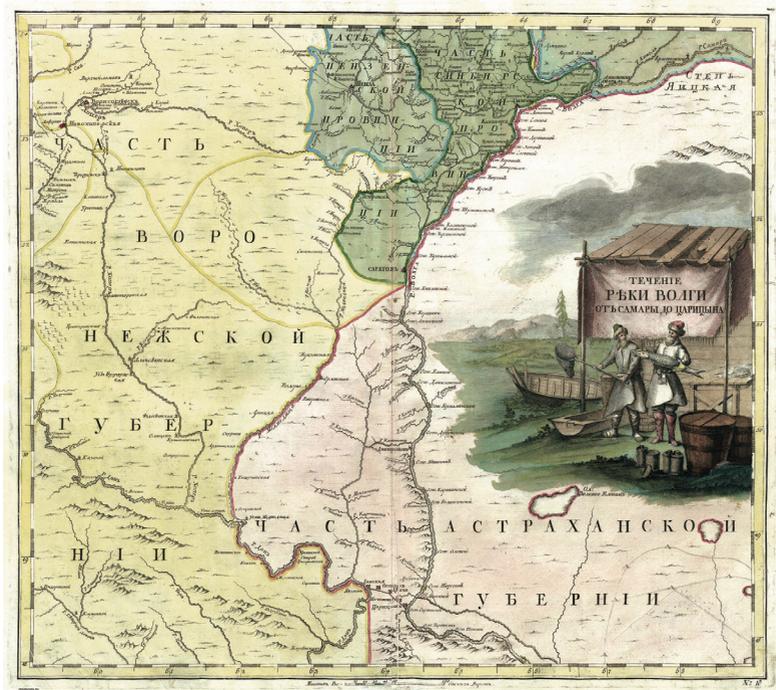
замороженную стройку Волго-Донского судоходного канала. В этом случае центром линии должен был стать Дмитриевск, который Петр предполагал сделать главным перекрестком водных путей на юге страны³¹.

Второй проект предусматривал возведение Царицынской линии от крепости на Волге до Паншина городка на Дону. В этом случае линия была намного короче (от Дмитриевска до Иловли расстояние составляло более 100 км, а от Царицына до Паншина примерно 60 км) и, казалось, была экономически более рентабельной («где работы будет меньше») с более короткими сроками строительства. Причем она не только защищала южные уезды России и трассу Волго-Донского канала, но и надежно прикрывала Московский тракт на участке от Царицына до Дона. Все это явилось решающими аргументами при выборе именно этого проекта для строительства оборонительной линии³².

В ходе проектирования рассматривался еще один, третий, вариант прокладки линии – от Царицына до казачьего городка Голубой (сейчас станица Голубинская Волгоградской области). Но и от него отказались, так как расстояние до нее составляло около 70 км. К тому же, один из вдохновителей набегов орды бунтовщик Игнат Федорович Некрасов был уроженцем станицы Голубинской и легко мог провести кочевников поймой Дона в обход линии³³.

Петр Великий прекрасно знал трассу от Царицынской крепости через степь до донской переволоки у Паншина со времен 1-го Азовского похода 1695 г. На картах конца XVII в. оно обозначалось в 50 верст³⁴. В спешке никаких инженерно-изыскательских работ не проводилось. Не исключено, что просто извлекли из архива Казанского приказа готовый проект «валовой линии» И. И. Бакунина, и это явилось еще одним решающим аргументом в пользу именно такого варианта строительства линии³⁵. И. И. Бакунин выбыл со службы около 1707 г. и к 1717 г. умер. О том, что он автор проекта «валовой черты», по всей видимости, никто не вспомнил, поэтому имя инженера, спроектировавшего Царицынскую линию, остается неизвестным.

Исследователи совершенно справедливо указывают, что Царицынская линия надежно закрыла Переволоку от набегов кочевников в глубь России, но не только это. Проведенное исследование показало, что Царицынская линия возводилась также для защиты строящейся и временно замороженной трассы



Ил. 2. Река Волга от Самары до Царицына, 1745 г.

Волго-Донского канала и проложенного вдоль нее царицынско-паншинского участка Астраханско-Московского тракта. Под защитой линии драгунские полки Низового корпуса квартировали в зимнее время в близлежащих станицах Войска Донского. Именно поэтому во время Каспийских походов Петра Великого и последующих войн России и Турции Царицынская линия и ее окрестности являлись главной тыловой базой русских войск (ил. 2).

¹ Полное собрание законов Российской империи (далее – ПСЗ). Т. 3. СПб., 1830. № 1591.

² Желябузский И. А. Записки // Россия при царевне Софье и Петре I: записки русских людей. М., 1990. С. 259.

³ Литвинова О. Г. Инженерно-технологические аспекты строительства водных коммуникаций России в XVIII–XIX вв. (на примере ОбьЕнисейской соединительной водной системы): Дисс. ... канд. истор. наук. Томск, 2015. С. 43.

⁴ Российский государственный архив древних актов (далее – РГАДА). Ф. 150. Дела о выездах иностранцев в Россию. 1698 г. № 51, 83; 1703 г. № 37; 1704 г. № 21; 1718 г. № 8.

⁵ Крюйс К. Атлас реки Дон. См.: http://paracoma.narod.ru/maps/maps-images2/kruis_atlas_full.pdf (дата обращения 14.04.2022).

⁶ Прил. № 1.

⁷ РГАДА. Ф. 150. Дела о выездах иностранцев в Россию. 1695 г. № 7.

⁸ Прил. № 1.

⁹ Тюменцев И. О., Горбань О. А. Камышинская летопись (источниковедческий анализ, текст, комментарий) // Стрежень: научный ежегодник. Волгоград, 2000. С. 247.

¹⁰ Прил. № 1.

¹¹ Перри Дж. Состояние России при нынешнем царе. М., 1871. 167 с.

¹² Чибис А. А. Документы Ядринской приказной избы второй половины XVII – начала XVIII вв. (Свод памятников истории Чувашии и чувашского народа). Чебоксары: 2017. Т. 1. № 367–403. С. 449–482.; Клейтман А. Л. Документы Инсарской и Ядринской приказных изб как источники по истории строительства Волго-Донского канала (на Камышинке и Иловле) // Вопросы истории естествознания и техники. 2023 (В печати).

¹³ Ф. Лефорт: сборник материалов и документов / Российский гос. архив древних актов, Посольство Швейцарии в Москве; [сост. Лаптева Т. А., Соловьева Т. Б.]. – М.: Древлехранилище, 2006. С. 274, 346; 2–5, 16, 22–23, 58–60.

¹⁴ Чибис А. А. Указ. соч. № 367–403. С. 449–482; Клейтман А. Л. Указ. соч.

¹⁵ РГАДА. Ф. 150. Дела о выездах иностранцев в Россию 1698 г. № 10. Л. 115, 120.

¹⁶ Перри Дж. Указ. соч. с. 1–4.

¹⁷ Попов С. В. Материалы к истории Войска Донского // Сборник Областного Войска Донского статистического комитета. Вып. 12. Новочеркасск, 1914. С. 186–201.

¹⁸ Перри Дж. Указ. соч. с. 1–4.

¹⁹ Устрялов Н. История царствования Петра Великого. СПб., 1858. С. 633.

²⁰ Подьяпольская Е. П. Восстание Булавина. 1707–1709. М.: АН СССР, 1962. С. 56.

²¹ Перри Дж. Указ. соч. с. 1–3; См.: Кияшко Я. А. Археологические исследования памятников Петровской эпохи на территории Волгоградской области // Вестник ВолГУ. Сер. 4. 2023. (В печати).

²² Крейс К.-И. Экстракт из журнала, держанного от господина вицеадмирала Крейса, на пути из Москвы на Воронеж, с Воронежа в Азов, на Таганрог и к Керчи, а оттуда паки назад к Азову. 1699 г. / Пер. П. Ларионова // Записки Гидрографического департамента Морского министерства. Ч. 8. СПб., 1850. С. 367–394. См.: <http://mikv1.narod.ru/text/Kreis1850.htm> (дата обращения 14.04.2022).

²³ Перри Дж. Указ. соч. с. 4–12, 17.

²⁴ Литвинова О. Г. Указ. соч. с. 38.

²⁵ Перри Дж. Указ. соч. с. 1–4.

²⁶ Булавинское восстание. М.: ВОП, 1935. с 437–438; Буганов В. И. Крестьянские войны в России XVII–XVIII вв. М.: Наука, 1976. С. 145; Офицерские сказки первой четверти XVIII века. Гарнизонные войска / Сост. К. В. Татарников. М.: Старая Басманная, 2016. Т. 1. С. 1472–1473.

²⁷ Офицерские сказки. С. 782.

²⁸ Прил. № 2.

²⁹ Подробнее см.: Царицынская линия. Памятник фортификации Петровской эпохи: строительство, эксплуатация, современное состояние и перспективы музеефикации. В 2 т. Волгоград, 2022. Т. 1. С. 47–65.

³⁰ ПСЗ. Т. 5. № 3116.

³¹ Лавринова Т. И. Царицынская линия: история строительства в 1718–1720 и первые годы существования. Волгоград: Издатель, 2012. С. 85.

³² ПСЗ. Т. 5. № 3116.

³³ Лавринова Т. И. Указ. соч. С. 29.

³⁴ Александров Б. В. Описание рукописных карт XVIII в., хранящихся в Отделе рукописной книги Библиотеки Академии наук СССР // В. Ф. Гнучева. Географический департамент Академии наук XVIII века. Приложение. М.; Л.: АН СССР, 1946. С. 348.

³⁵ Дополнения к Актам историческим, собранным и изданным Археографической комиссией. Т. 10. СПб.: Тип. Праца, 1867. С. 161–162.