

Средневековая переволока и строительство Волго-Донского судоходного канала при Петре Великом

И. О. Тюменцев, Н. А. Тупилова

Для цитирования: Тюменцев И. О., Тупилова Н. А. Средневековая переволока и строительство Волго-Донского судоходного канала при Петре Великом // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2023. Т. 68. Вып. 3. С. 589–600. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2023.302>

Древние казачьи волоки через волжскую возвышенность — переволоку — являлись в XVI–XVII вв. главными транспортными коммуникациями между Волгой и Доном в местности их максимального сближения. Неоднократные попытки проложить по одному из этих волоков Волго-Донской судоходный канал предпринимались еще в Средневековье, но увенчались успехом только в советское время. В научной литературе данный вопрос изучен недостаточно. Исследователи писали о трех старых казачьих волоках: Камышинском, Дубовском и Царицынском. Практически ничего не известно о Сарпинском волоке. В результате проведенного исследования авторы статьи приходят к выводу, что первоначально переволокой называли местность между Волгой и Доном, которая ограничивалась устьями донских речек Царица, Паншинка и волжских Мечетка, Сарпа. Именно здесь турецкие воины в XVI в. пытались проложить канал. В начале XVII в., после строительства Царицынской крепости в устье реки Царица, донские казаки, освоили камышинско-иловлинский волок, сделав его основным и тем самым расширили территорию переволоки. Через этот волок Петр Первый предпринял вторую попытку проложить Волго-Донской канал между реками Камышинка и Иловля, для чего в целях защиты будущего водного пути между Волгой и Доном построил на переволоке Царицынскую линию.

Ключевые слова: история России XVI–XVII вв., источниковедение, донское казачество, казачьи волоки, волго-донская переволока, Петровская эпоха, Волго-Донской судоходный канал.

Игорь Олегович Тюменцев — д-р ист. наук, проф., Волгоградский институт Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Российская Федерация, 400005, Волгоград, ул. Гагарина, 8; tijumencev@mail.ru

Igor O. Tyumentsev — Dr. Sci. (History), Professor, Volgograd Institute of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, 8, ul. Gagarina, Volgograd, 400005, Russian Federation; tijumencev@mail.ru

Наталья Алексеевна Тупилова — д-р филол. наук, проф., Волгоградский государственный университет, Российская Федерация, 400062, Волгоград, пр. Университетский, 100; tupikova195@mail.ru

Nataliya A. Tupikova — Dr. Sci. (Philology), Professor, Volgograd State University, 100, pr. Universitetskii, Volgograd, 400062, Russian Federation; tupikova195@mail.ru

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

The article was written with the support of the Russian Science Foundation grant 2022–2023, project no. 22-28-20016 “Kamyshinka-Ilovlya Canal (Volga-Don) as a monument of science and technology and an object of cultural heritage of the Peter the Great era”.

© Санкт-Петербургский государственный университет, 2023

Medieval *Perevoloka* and the Construction of the Volga-Don Shipping Canal under Peter the Great

I. O. Tumentsev, N. A. Tupikova

For citation: Tumentsev I. O., Tupikova N. A. Medieval *Perevoloka* and the Construction of the Volga-Don Shipping Canal under Peter the Great. *Vestnik of Saint Petersburg University. History*, 2023, vol. 68, issue 3, pp. 589–600. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2023.302> (In Russian)

The ancient Cossack portages through the Volga upland — *perevoloka* — were the main transport communications between the Volga and the Don in the 16th–17th centuries in the area of their maximum convergence. Repeated attempts to construct the Volga-Don shipping canal along one of these portages were made in the Middle Ages but were crowned with success only in Soviet times. This issue has not been sufficiently studied in the scholarship. Researchers have written about three old Cossack portages: Kamyshinskii, Dubovskii, and Tsaritsynskii. Practically nothing is known about the Sarpin portage. As a result of the conducted research, the authors of the article come to the conclusion that originally the area between the Volga and the Don was called *perevoloka*, which was limited to the mouths of the Don rivers — Tsaritsa and Panshinka — and the Volga rivers — Mechetka and Sarpa. It was here that Turkish soldiers in the 16th century tried to build a canal. At the beginning of the 17th century, after the construction of the Tsaritsyn fortress at the mouth of the Tsaritsa river, the Don Cossacks mastered the Kamyshinskii-Ilovlinskii portage, making it the main one and thereby expanding the territory of the portage. Through this portage, Peter the Great made a second attempt to establish the Volga-Don canal between the rivers Kamyshinka and Ilovlia, for which, in order to protect the future waterway between the Volga and the Don, he built the Tsaritsyn line on the *perevoloka*.

Keywords: history of Russia of the 16th–17th centuries, source studies, Don Cossacks, Cossack portages, Volga-Don *perevoloka*, Peter's Epoch, Volga-Don shipping canal.

Местность наибольшего сближения рек Волги и Дона, получившая наименование «волго-донская переволока», являлась в XVI–XVII вв. ключевым узлом как речных и степных путей с юга на север, с запада на восток, так и, по сути, единственными водными воротами из Азовского и Черного морей на Каспий. Переволокой люди пользовались с глубокой древности. Слово «волока», от которого образовано слово «переволока», обозначало пространство между судоходными реками: *волока* — «сухопутное пространство между двумя реками, по которому из одной реки в другую перетаскивают суда, грузы»¹. Источники фиксируют наименование «волока» еще в текстах Смоленских грамот 1229–1230 гг.² и активное его использование в документах начиная со второй половины XVI в. Таким образом, данное понятие было хорошо известно уже в Средневековье, но на картах никак не обозначалось³.

Название «переволока» появляется в записках и на картах европейцев, а также в русских летописях в конце XV–XVI в., когда казаки из России стали «гулять» по

¹ Словарь обходного русского языка Московской Руси XVI–XVII вв. / под ред. О. С. Мжельской. Вып. 2. СПб., 2006. С. 311.

² См.: Срезневский И. И. Словарь древнерусского языка: в 3 т. Т. 1, ч. 1. М., 1989. С. 291.

³ Джованни дель Плано Карпини. История монгалов. Гильом де Рубрук. Путешествия в восточные страны. Книга Марко Поло / пер. И. М. Минаева. М., 1997. С. 205; Барбаро и Контарини о России. К истории итало-русских связей в XV в. / пер. Е. Ч. Скрижинской. Л., 1971. С. 141, 144.

Волге и Дону⁴. При этом переволокой на Руси считали местность, где имеются несколько волоков из одной реки в другую, например переволока в устье Ворсклы⁵, в Тверской земле⁶. Отдельные волоки так и называли в соответствии с географическим месторасположением: Днепр-Ловать, Верхотурский, Лежский, Пинский, Словенский (в Белозерском уезде), Заволочье⁷. Дореволюционные исследователи полагали, что на волго-донской переволоке было три основных волока — Камышинский, Дубовский и Царицынский⁸. Знаток географии Золотой Орды И. В. Волков отметил, что из поля зрения первых регионоведов выпал Сарпинский волок, тогда как в источниках нет ни одного упоминания о Дубовском волоке. Ученый совершенно справедливо считает, что этот мифический волок появился в умах краеведов благодаря конной железной дороге из Дубовки на Дон, по которой шел основной оборот товаров между речными путями в XIX в.⁹ Эти и другие наблюдения исследователей еще нуждаются в перепроверке фактами, близкими по времени к данным событиям.

Описание переволоки без какой-либо конкретики и точной привязки к местности оставил Антоний Дженкинсон — один из первых англичан, активно осваивавших Северодвинско-Волжский торговый путь в Персию: «6 июля мы подплыли к месту, называемому “переволок” (Perevolog). Называется оно так потому, что в минувшие времена татары здесь перетаскивали свои суда из Волги в Танаш, иначе Дон, когда собирались грабить плывущих как в низ по Волге в Астрахань, так и плывущих по Танашу в Азов, Кафу и др. города, расположенные на Эвксинском море, в которое впадает Танаш, берущий свое начало на равнине в Рязанской области. Расстояние от одной реки до другой по переволоку — 2 лье. Это опасное место, так как здесь водятся воры и разбойники»¹⁰. Указанные сведения о переволоках стоит дополнить некоторыми именами тех, кого мог иметь в виду путешественник под выражением «воры и разбойники»: в первые десятилетия XVI в. казачьи станицы, «гулявшие» по Волге и Дону в лодках, были пестрыми по своему составу, хотя татарский этнический элемент был довольно значительным. При этом знатные казаки и казаки из ордынцев — ханы и мурзы — в поисках новых улусов предпочитали кочевать со своими людьми на конях. Следовательно, правомерно предположить, что «татары», которые «перетаскивали свои суда из Волги в Танаш,

⁴ Полное собрание русских летописей (далее — ПСРЛ). Т. 13. СПб., 1965. С. 241, 265, 276, 283; Акты исторические, собранные и изданные Археологической комиссией (далее — АИ): в 5 т. Т. 1. 1841. № 437, 442, 444–445; Дополнения к Актам историческим, собранным и изданным Археологической комиссией (далее — ДАИ): в 12 т. Т. 1. СПб., 1846. № 212–213.

⁵ ПСРЛ. Т. 1. С. 92–392; Т. 2. С. 278; Т. 7. С. 6; Т. 13. С. 119.

⁶ ПСРЛ. Т. 13. С. 218.

⁷ ПСРЛ. Т. 1. С. 3; Т. 5. С. 83; Т. 7. С. 262; АИ. Т. 1. № 300, 303, 306, 308, 547–548; Т. 2. № 93 и др.; Т. 3. № 46, 167, 293, 381, 393.

⁸ Минх А. Н. Историко-географический словарь Саратовской губернии. Т. 1, вып. 3. Саратов, 1901. С. 759–761.

⁹ Волков И. В. Путешествие по Волге Амборджио Контарини в 1476 году и епископа Дионисия в 1379 году (историко-географический очерк) // Труды по археологии. Степи Европы в эпоху Средневековья. Т. 8. Золотоордынское время. Донецк, 2010. С. 26.

¹⁰ Исторические путешествия / сост. В. Алексеев. Сталинград, 1936. С. 46; Английские путешественники в Московском государстве в XVI в. / пер. Ю. В. Готье, под ред. Н. Л. Рубинштейна. М., 1938. С. 170–171.

иначе Дон, когда собирались грабить», — это такие первые казаки, как Сары Азман, Федор Павлов, Лука Филимонов, Михаил Черкашенин и др.¹¹

Более конкретные данные относительно отдельных волоков появляются позже, в источниках второй половины XVI — XVII в. Так, известна идея турецкого Касим-паши и крымского хана Девлет-Гирея отправить землекопов прокопать канал для прохода судов из Дона в Волгу. Это связано с периодом, когда большое войско турок и крымцев под предводительством своих правителей отправилось в поход на Астрахань летом 1569 г. и поднялось вверх по Дону от Азова до устья донской Царицы. Книга Большому чертежу описывает местность в районе рек Дон и Царица, вероятно, подходящую для реализации этого проекта: «А ниже Карповой, с Нагайской стороны, пала в Дон речка Царица, протоку 40 верст; от Карповой до Царицы 40 верст»¹². Местные предания, краеведческая литература связывает работы землекопов даже с северной веткой канала Камышинка — Иловля, называя его «Селимовым валом»¹³. Однако следует все же считать ошибочной эту версию, поскольку нет никаких свидетельств того, что турки и крымцы поднимались вверх по Дону и Иловле и именно здесь строили канал¹⁴.

Анализируя старые карты переволоки, И. В. Волков обратил внимание на упоминание в источниках «Рва Комуз», или «Турецкого рва», недалеко от Паншина городка¹⁵. Описание близлежащей местности и реки Паншинки, данное в Книге Большому чертежу, делает необходимым проведение дополнительных археологических разысканий для прояснения происхождения названного сооружения и проверки того, не представлены ли в этом месте остатки канала Селима: «А ниже реки Кешени пала Дон река Паншина, течет от тое же Балыклеи, протоку 70 верст. А усть реки Паншинки, блиско от Дону, вытекла река Царица, и потекла к реке Волге, пала в Волгу против Царицына острова»¹⁶. Сказанное вполне вероятно, потому что от этого казачьего городка из Дона через реку Тишанку в волжский приток — речку Мечетку шел волок, которым воспользовался Степан Разин, повея восставшую голытьбу с Дона на Волгу в 1670 г.¹⁷

По имеющимся источникам можно утверждать, что замысел строительства канала не был реализован, поэтому турки и крымцы попытались поставить большие морские корабли на колеса и волокуши, но и эти приспособления развалились к середине пути. Тяжелые суда были отправлены обратно в Азов, а легкие суда основными силами войска переволокли из донской Царицы в Сарпинское озеро и по реке Сарпе вышли на Волгу¹⁸.

¹¹ Тюменцев И. О. Казачество на Волге и Дону в середине XVI в. // Кубанское казачество три века исторического пути. Краснодар, 1996. С. 259–264.

¹² Книга Большому чертежу (далее — КБЧ) / под ред. К. Н. Сербиной. М.; Л., 1936. С. 85.

¹³ Луночкин А. В. Петров вал // Археологическое наследие Волгоградской области. Волгоград, 2013. С. 203–204.

¹⁴ Kurat A. N. The Turkish Expedition to Astrakhan' in 1569 and the Problem of the Don-Volga Canal // The Slavonic and East European Review. 1961. Vol. 40, no. 94. P. 7–23.

¹⁵ Волков И. В. Путешествие по Волге. С. 31.

¹⁶ КБЧ. С. 143.

¹⁷ Крестьянская война под предводительством Степана Разина (далее — КВСР): в 4 т. Т. 1 / сост. Е. А. Шевцова. М., 1954. С. 131.

¹⁸ Садиков П. А. Поход татар и турок на Астрахань в 1569 г. // Исторические записки. 1947. Т. 22. С. 164; Волков И. В. Путешествие по Волге. С. 27–28.

В 1579 г. англичанин Х. Бэрроу, проезжая по Волге, отметил, что переволока начинается в 7 верстах выше стрелецкого караула на Царицыном острове (учитывая приведенную путешественником единицу измерения, это зафиксировано, видимо, со слов местных жителей¹⁹). Если предположить, что караул находился на месте города Царицына (в 1589–1608 гг. он располагался напротив волжской Царицы), то можно установить верхнюю границу переволоки: примерно устье речки Мечетка²⁰. Еще одним свидетельством существования переволоки в данной местности является карта А. Олеария XVII в., составленная после 1636 г., где река Сарпа обозначена как одна из рек в бассейне Дона: «Rivubis ex flumine Tanais ive Don» («речушки из реки Танаис, или Дон»)²¹. Это указывает на возможность волока из Дона в Волгу по донской Царице и Карповке через реку Сарпа и, в свою очередь, полностью подтверждает текст записок Х. Бэрроу. Достоверность такого предположения усиливается ссылкой в записках А. Олеария на конкретный источник информации о водном пути лоцмана и рабочих людей, бывавших в данных местах: «Вскоре за Царицыным лежит остров Сарпинский (Serpinske), имеющий 12 верст протяжения... Позади этого острова течет небольшая речка, вытекающая из Дона и впадающая здесь в Волгу; по ней могут ходить только челны и вообще легкие суда, как сообщали нам это не только лоцман наш, но и несколько рабочих людей, которые незадолго до этого плавали там с казаками. Речка эта на обыкновенных картах не обозначена ни у кого, кроме у Исаака Массы (I. Massa), и называется у него Камаус (Kamous)»²². Корнелий де Бруин, другой путешественник, почти дословно воспроизвел слова А. Олеария уже в Петровское время, в 1703 г.: «Продвинувшись несколько вперед, встретили мы остров Сарпинский (Serpinske), имеющий в длину 12 верст и находящийся с правой стороны, поблизости к нам. Позади этого острова идет речка от Дона и впадает в Волгу, которая, как говорят, «не в состоянии, впрочем, поднять барки». Русские называют ее, подобно острову, Сарпинской (Сарпой)»²³. Таким образом, с большой долей вероятности можно утверждать, что река Сарпа могла являться нижней границей переволоки на Волге.

Источники второй половины XVII в. — русские карты (примерно 1685 г.) путь по речкам между Доном и Волгой показывают непрерывной линией, который, однако, выходит к Волге не через реку Сарпа, а через Нижнюю Ельшанку²⁴. В ранней редакции Книги Большому чертежу²⁵ имеется прямое указание еще на один выход к Волге — с водораздела Карповки и донской Царицы: «Река Царица вытекла от реки от Дона, от донских казаков воры ходят з Дону тою рекою к Царицыну»²⁶. Косвенным подтверждением переволоки в данной местности является конный тракт на Царицын вдоль речки Карповка через водораздел и далее вдоль волжской Царицы, показанный на карте 1685 г., а также его описание в начале века, в 1623 г.,

¹⁹ Расстояние приведено в русских верстах, а не в английских милях.

²⁰ Царицынская линия. Памятник фортификации Петровской эпохи: строительство, эксплуатация, современное состояние и перспективы музеефикации: в 2 т. Т. 1. Волгоград, 2022. С. 26.

²¹ Волков И. В. Путешествие по Волге. С. 43.

²² Исторические путешествия. С. 59.

²³ Там же. С. 163.

²⁴ Волков И. В. Путешествие по Волге. С. 44.

²⁵ Ранняя, потому что город Царицын на острове обозначен как существующий, а в редакции 1627 г. о нем написано «бывал».

²⁶ КБЧ. С. 182.

русским купцом Федором Котовым: «От Царицына идут на Дон полдня степью, а выходят на Пять изб»²⁷.

Казачий городок Пять Изб, который находился на противоположном берегу Дона, южнее речки Карповка и севернее донской Царицы, будучи одним из пунктов переволоки, приобрел особую известность во времена Степана Разина: по историческим источникам известно, что атаман Василий Ус, собравший в 1668 г. на реке Лиске 300 казаков, повел войско именно от Пяти Изб на Волгу в помощь Разину царицынско-сарпинским или карповско-ельшанским волоками²⁸.

Маршрут по долине реки Карповка через водораздел в Нижнюю Ельшанку является примечательным не только потому, что позже, в XIX в., его прорабатывали российские инженеры, проектируя в 1886 г. трассу Волго-Донского судоходного канала²⁹, а затем, в XX в., уже советские инженеры и строители проложили канал по реке Карповка через водораздел по долине реки Сарпа³⁰. С исторической точки зрения он стал важен потому, что на нем издревле верховья донских речек Царицы, Карповки, Осокарки, Тишанки максимально сближаются с верховьями волжских речек Мечетка, Царица, Сарпа, Верхняя и Нижняя Ельшанки, образуя возвышающийся над степью узел степных и речных дорог и создавая идеальные условия для волоков, позволявшие небольшим казачьим станицам использовать те речки, которые в тот момент были наиболее безопасны.

Названная местность, удобная для волоков, сыграла ключевую роль во многих событиях второй половины XVI в. Здесь в 1556 г. служивший московским властям атаман Ляпун Филимонов с 500 служилых казаков пытался поставить крепостицу, чтобы по приказу царя Ивана Грозного навести порядок на степных дорогах. Он послал на мятежные ногайские улусы служилых людей, которые «положили» 100 человек. Несмотря на это, вольным казакам не понравилось появление служилых казаков на переволоке, и они предательски убили атамана³¹.

В районе переволоки на Дону упоминаются в 1566 г. и другие казачьи городки, например, Пять Изб и Зимьево³². Ранние казачьи станицы имели большую маневренность, потому их отсутствие в ожидаемом месте весьма удивляло турок и крымцев, которые, двигаясь по данному пути, в частности в 1569 г., смогли разгромить только одно из поселений, где «сидели» атаман Иван Мотякин и 40 казаков³³. Понадобились десятилетия многотрудных войн и поддержка Русского государства, прежде чем казакам удалось закрепиться на Дону.

Сказанное выше, с нашей точки зрения, подтверждает вывод И. В. Волкова о том, что именно эти волоки являлись главными, а их водораздел соотносится с переволокой XVI в.³⁴ И хотя подобное умозаключение может показаться сомнительным, надо иметь в виду нынешнее плачевное состояние названных речушек,

²⁷ Царицын в путевых дневниках и мемуарах современников (конец XVI в. — 1917 г.). Волгоград, 2005. С. 52.

²⁸ КВСР. Т. 1. С. 126.

²⁹ См. карту 1886 г.: Старые карты Волгоградской области и Волгограда (Сталинграда). URL: <http://www.etomesto.ru/volgograd> (дата обращения: 09.12.2022).

³⁰ См. карту 1927 г.: Там же.

³¹ ПСРЛ. Т. 13. С. 265–266, 273–274.

³² Там же. С. 226.

³³ Путешествия русских послов XVI–XVII вв.: Статейные списки. М.; Л., 1954. С. 83.

³⁴ Волков И. В. Путешествие по Волге. С. 32.

превратившихся в голой степи в маловодные и заросшие камышом засыхающие водоемы — результат хозяйственной деятельности человека. В XVI в. уремы рек и балок на переволоке были покрыты лесом и кустарником, что еще в XVIII в., по свидетельству источников, явилось одной из главных причин отказа от строительства Царицынской линии по Карповке и Ельшанке, поскольку в уремах данных рек легко было скрытно накопить силы для внезапного нападения на солдат³⁵. Можно сопоставить также сведения, касающиеся начала XVII и XIX в.: царицынцы в начале XVII столетия промышляли тем, что рубили в поймах окрестных балок и рек вековые дубы, жгли их на уголь для продажи в Астрахани, а пеньки от этих дубов, по рассказам старожилов, были видны еще и в XIX в.³⁶ Однако уже к концу первой четверти XVII столетия, видимо, из-за угольных промыслов степные водоемы обмелели, и купец Федор Котов был вынужден констатировать, что по волжской Царице «лодкой идти нельзя», а можно проехать только степной дорогой на Пять Изб³⁷.

В Смутное время впервые упоминается иловлинско-камышинский волок, получивший летом 1606 г. известность в связи с походом «воровских» казаков (терских, волжских и донских). Отряд Лжепетра-Илейки Муромца, который шел вверх по Волге в Москву, узнав о гибели позвавшего их себе на помощь Лжедмитрия I, поднял мятеж и повернул назад, в низовья Волги. Достигнув устья реки Камышинки, казаки узнали, что в Царицыне стоит войско боярина Федора Ивановича Шереметева, которое Лжедмитрий I направил сюда в связи с готовившимся походом основных русских сил на Азов. Присягнув новому царю Василию Шуйскому, войско Шереметева закрыло повстанцам как водный путь в низовья Волги, так и традиционные волоки на волго-донской переволоке. Миновать Царицын с находящейся в нем «ратью» повстанцы не могли, поэтому им пришлось подняться вверх по Камышинке, перетащить суда в Иловлю и таким образом уйти в верховья Дона, где, как известно, началось восстание служилых людей во главе с сотником Истомой Пашковым³⁸.

Можно утверждать, что позже, после строительства Царицына в устье реки Царица в 1614 г., иловлинско-камышинский волок стал главным для «воровских» казаков, о чем прямо свидетельствует Адам Олеарий: «Далее вниз, по правой руке, идет гора и речка Камышинка (Kamuschinka). Речка эта есть отпрыск реки Иловы (Шоба), впадающей в большую реку Дон, который течет в Понт (Азовское море) и составляет пограничную реку между Азией и Европой. По этим-то рекам донские казаки на легких челнах заплывают и в Волгу, отчего место это считается самым опасным по разбоям. Здесь, на высоком правом берегу, мы увидели много стоявших деревянных крестов. Немного лет тому назад Русское войско (полк) имело тут побоище с казаками, которые укрепились в этом месте и хотели запереть свободный ход по Волге; от этой схватки с обеих сторон осталось на месте сражения до

³⁵ Царицынская линия. Памятник фортификации Петровской эпохи. Т. 1. С. 87–108.

³⁶ Тюменцев И. О. Царицын после Смуты // Царицынская нива. 1991. № 1. С. 73–75.

³⁷ Царицын в путевых дневниках и мемуарах современников. С. 52.

³⁸ Акты, собранные в библиотеках и архивах Российской империи Археографической экспедицией: в 4 т. Т. 2. 1836. № 81.2. С. 174; Тюменцев И. О. Смутное время в России начала XVII столетия: движение Лжедмитрия II. М., 2008. С. 128–135.

1000 тел, и на могилах-то русских, погребенных тут, поставлены были виденные нами кресты»³⁹.

Иловлинско-камышинская переволока сыграла свою роль и во время уже упомянутого нами восстания под предводительством Степана Разина, когда 15 (25) мая 1667 г. он во главе отряда из 800 человек волоком вышел на Волгу из своего стана «выше Паншина городка меж Тишины и Ловлы рек», а затем спустился к Царицыну и захватил город⁴⁰. После этого разинцы отправились в поход на Каспий «за зипунами», а воеводы по приказу царя наспех отремонтировали Царицынскую крепость и построили в 1668 г. крепость Камышинка в устье реки Камышинка⁴¹. Перерезать повстанцам пути на Дон не удалось. Возвращаясь с Каспия в 1669 г., Разин «со товарищи» хитростью овладели Астраханью и Царицыным, а затем старыми волоками ушли с Волги на Дон⁴². В мае 1670 г. разинцы, вновь используя старые казачьи волоки и степные дороги вокруг Царицына, захватили город, казнили нового воеводу Тимофея Тургенева и верных ему служилых людей⁴³. Затем Степан Разин отправил атаманов И. Кузьмина и С. Семенова с 300 повстанцев вверх по Волге к крепости Камышинка. Воевода Ефим Панов не смог организовать сопротивление и 22 июня 1670 г. приказал открыть ворота⁴⁴. Все волоки из Дона на Волгу оказались, таким образом, в руках разинцев⁴⁵ и контролировались ими вплоть до подавления восстания в конце 1670 — начале 1671 г.

Значительные изменения переволока претерпела в Петровское время, после Азовских походов царя Петра Великого⁴⁶. По задумке государя, на заседании Боярской Думы в Москве 4 ноября 1696 г. было принято решение каналом соединить Волгу с Доном. Общее руководство проектом поручили князю Борису Алексеевичу Голицыну, который прибыл на переволоку в июле 1697 г.⁴⁷ Первоначально он намеревался строить Волго-Донской канал в окрестностях Царицына: «И на Царицыне хотели перекопывать реку, а посошных людей всех городов было 35 000. И ничево они не сделали — все простояли напрасно»⁴⁸.

Трасса канала была изменена, когда на переволоку прибыл нанятый Петром I инженер-полковник швед Иоганн (Яган) Брекелль⁴⁹. Под его руководством около 20 тыс. работных людей из Центральной России начали прокладывать Волго-Донской канал по волоку между реками Камышинка и Иловля. На карте К. Крюйса (см. рис.) показано, что в устье реки Камышинка на правом берегу на месте крепости Камышинка была заложена крепость Петер-город. Левый берег Камышинки занял

³⁹ Исторические путешествия. С. 55.

⁴⁰ АИ. Т. 4. № 202. С. 376, 418.

⁴¹ Исторические путешествия. С. 100; КВСР. Т. 1. С. 184, 231.

⁴² ДАИ. Т. 1. С. 22–23; АИ. Т. 4. С. 399–400.

⁴³ ДАИ. Т. 6. С. 57–58.

⁴⁴ Исторические путешествия. С. 113; КВСР. С. 184.

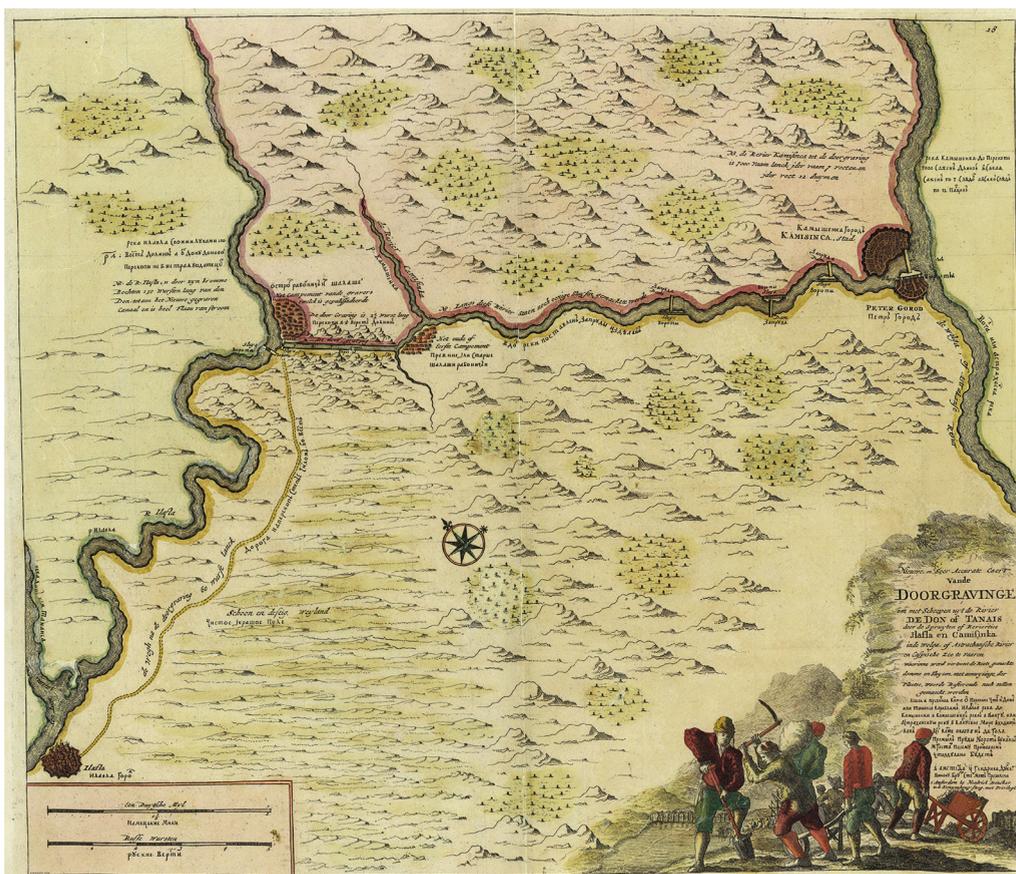
⁴⁵ АИ. Т. 4. С. 339–400.

⁴⁶ Походный журнал Петра I 1695 года. СПб., 1853. С. 5–19; Устрялов Н. Г. История царствования Петра Великого: в 6 т. Т. 2. СПб., 1858. Прил. XVI. С. 532–537; Гордон П. Дневник 1695 года // Памятники исторической мысли. М., 2014. С. 344–365.

⁴⁷ Полное собрание законов Российской Империи: в 50 т. Т. III. СПб., 1830. № 1591.

⁴⁸ Желябужский И. А. Записки // Россия при царевне Софье и Петр I: записки русских людей. М., 1990. С. 259.

⁴⁹ Дела о выездах иностранцев в Россию. Брекелль Яган (J. Brockell), капитан [Швеция] // Российский государственный архив древних актов (далее — РГАДА). Ф. 150. 1695 г. № 7.



Карта Крюйса

Источник: Карта канала // Атлас географический реки Дон, Азовского и Черного морей, составленный вице-адмиралом К. И. Крюйсом. Амстердам, 1704–1705. URL: http://paracomana.narod.ru/maps/kruijs_atlas.htm

опоясанный крепостной стеной город Дмитриевск. По замыслу царя, он должен был стать южными воротами России в Каспийское и Азовское моря. На Дону, недалеко от устья реки Иловля, в районе Паншина городка царь Петр и его советники хотели заложить еще один город-порт с верфями, на которых предстояло построить корабли для Черноморского флота⁵⁰. К марту 1698 г. было вырыто четыре километра Волго-Донского канала, построен шлюз на реке Камышинка, но как только ворота шлюза были заперты и он был наполнен, вода размывла основание и вышла из закрытого шлюза. После случившегося, зная крутой нрав царя Петра I, инженер Брекель тайно бежал из России⁵¹. Проведенная осенью 2022 г. под руководством

⁵⁰ Старые карты Волгоградской области и Волгограда (Сталинграда). URL: <http://www.etomesto.ru/volgograd> (дата обращения: 09.12.2022).

⁵¹ Лефорт Ф. Сборник материалов и документов. М., 2006. С. 274; Перри Дж. Состояние России при нынешнем царе. М., 1871. С. 2–5, 22–23, 58–60; Биохроника Петра Великого (1672–1725). URL: <https://spb.hse.ru/humart/history/peter/biochronic/251042959> (дата обращения: 09.12.2022).

Якова Кияшко археологическая разведка Селимова вала позволила обнаружить место старого размытого шлюза и исключила сомнения в том, что Селимов вал — в действительности канал И.Брекелля.

Будучи в «Великом посольстве», Петр I нанял в 1698 г. для надзора за строительством волго-донского канала опытного инженера-строителя корабельных верфей, каналов и кораблей Джона Перри⁵². Англичанин всерьез взялся за дело. Обнаружив грубые просчеты в проведенных И.Брекеллем работах, он перенес трассу канала в другое место — южнее. В настоящее время это южная часть Вала Петра Великого. Вместо деревянных Дж.Перри стал возводить каменные шлюзы и потребовал, чтобы сосновый лес заменили дубом⁵³. К имеющимся на стройке несколькими десятками тысяч государственных крестьян из России присоединили солдат регулярной армии и донских казаков, доведя численность занятых до 35 тыс. человек⁵⁴. Непосильный труд и постоянная военная опасность привели к массовому бегству работных людей и солдат в казачьи городки, где они обретали волю⁵⁵. Власть в лице «губернатора» Б. А. Голицына, по словам Дж.Перри, никак не могла с ними справиться: инженер ежегодно требовал отправки на строительство канала сотен тысяч рабочих, а получал десятки, которые тут же разбегались⁵⁶. Вскоре после начала Северной войны, в 1701 г., к досаде Дж.Перри, его отозвали в Москву для другого дела: англичанину поручили строительство Ивановского канала (1702–1707 гг.) в Воронежской губернии⁵⁷. Это произошло, по его словам, в тот момент, когда было выполнено более половины всего объема работ на переволоке между Доном и Волгой.

В научной литературе высказывается мысль, что достроить канал, проложив его через Иловлю и Камышинку, было нельзя, а Дж.Перри был излишне оптимистичен в своих расчетах. Как полагает О. Г. Литвинова, англичанин исходил из личного опыта, в условиях «плохо изученной гидрологии» и «на основе поверхностного визуального осмотра водных объектов, входящих в систему, не проводя при этом сезонных наблюдений»⁵⁸. С этим трудно согласиться. Дж.Перри прямо говорит, что внимательно и продолжительное время изучал работу предшественника, внес необходимые коррективы в строительство⁵⁹. Современным ученым следует также учесть, что гидрология того времени сильно отличалась от нынешнего, поскольку те места, в частности Поволжье и Подонье, славились большими массивами лесов, впоследствии безжалостно вырубленных.

Ситуация на переволоке усугубилась потерей Азова и Таганрога, разорительными вторжениями «кубанских» татар в 1711–1717 гг. В целях защиты будущего

⁵² Дела о выездах иностранцев в Россию. Пери Ян (JohnPerry), мастер шлюзного дела: 1698 г. // РГАДА. Ф. 150. № 10. Л. 115, 120.

⁵³ *Перри Дж.* Состояние России при нынешнем царе. С. 1–4.

⁵⁴ *Устрялов Н.* История царствования Петра Великого. Т. 3. Прил. IX. С. 633.

⁵⁵ *Подъяпольская Е. П.* Восстание Булавина. 1707–1709. М., 1962; *Буганов В. И.* Крестьянские войны в России XVII–XVIII вв. М., 1976. С. 143.

⁵⁶ *Перри Дж.* Состояние России при нынешнем царе. С. 1–3.

⁵⁷ Там же. С. 4–12; *Плечко Л. А.* Старинные водные пути. М., 1985. URL: https://skitalets.ru/information/books/starinnye-vodnye-puti-2410_4777/sec12 (дата обращения: 09.12.2022).

⁵⁸ *Литвинова О. Г.* Инженерно-технологические аспекты строительства водных коммуникаций России в XVIII–XIX вв. (на примере Обь-Енисейской соединительной водной системы): дис. ... канд. ист. наук. Томск, 2015. С. 38; см. также: *Плечко Л. А.* Старинные водные пути.

⁵⁹ *Перри Дж.* Состояние России при нынешнем царе. С. 1–4.

водного пути между Доном и Волгой от набегов кочевников на переволоке было решено построить Царицынскую линию. Рассматривались три проекта: вдоль трассы Волго-Донского канала по левому берегу Иловли и правому берегу Камышинки от Дмитриевска до Паншина; по кратчайшему пути вдоль сухопутной дороги от Царицына до Паншина; вдоль рек Ельшанка и Большой Голубой от Царицына до Голубинского городка. Для реализации приняли второй проект. Известное в научной литературе мнение, что он являлся самым дешевым и быстрым для исполнения по срокам, с нашей точки зрения, сомнительно. Скорее всего, решающим аргументом стало наличие готового проекта «валовой черты» И. И. Бакунина. Царицынская линия строилась в течение трех лет — с 1718 по 1720 г.⁶⁰ Кроме защиты от кочевников она возводилась также как оборонительное сооружение для строящейся трассы Волго-Донского канала и проложенного вдоль нее царицынско-паншинского участка Астраханско-Московского тракта. Кроме того, Царицынская линия разрезала переволоку по волжской Царице, рекам Мечетка, Тишанка и Сокарка, что помогло ликвидировать казачьи волоки в тылу и поставить под контроль сторожевых постов волоки к югу: на пространстве нескольких Ельшанок, Сарпы, Карповки и донской Царицы⁶¹.

Новое время развития торговых трактов (XVIII–XIX вв.) и железных дорог (XIX–XX вв.) привело к утрате роли переволоки, которая к тому же перестала быть пограничной территорией. Этому способствовал и новый статус Войска Донского на государственной службе. Но, начиная с Петровской эпохи, создание время от времени конкретных проектов прокладки Волго-Донского канала не прекращалось, и от идеи создания сооружения по старым волокам не отказались. В результате в конце XIX — начале XX в. был выбран маршрут по самому раннему Карповско-Сарпинскому волоку, на котором задуманный проект и был успешно реализован после Великой Отечественной войны⁶².

References

- Bernshtein-Kogan S. V. *Volgo-Don. Istoriko-geograficheskii ocherk*. Moscow, Academy of Sciences of the USSR Press, 1954, 224 p. (In Russian)
- Buganov V. I. *Krest'ianskie voiny v Rossii XVII–XVIII vv.* Moscow, Academy of Sciences of the USSR Press, 1976, 222 p. (In Russian)
- Kurat A. N. The Turkish Expedition to Astrakhan' in 1569 and the Problem of the Don-Volga Canal. *The Slavonic and East European Review*, 1961, vol. 40, no. 94, pp. 7–23.
- Litvinova O. G. *Inzhenerno-tekhnologicheskie aspekty stroitel'stva vodnykh kommunikatsii Rossii v XVIII–XIX vv. (na primere Ob'-Eniseiskoi soedinitel'noi vodnoi sistemy)*. PhD thesis (History). Tomsk, [s. n.], 2015, 700 p. (In Russian)
- Lunochkin A. V., Petrov Val. *Arkheologicheskoe nasledie Volgogradskoi oblasti*. Volgograd, Izdatel' Publ., 2013, pp. 203–204. (In Russian)
- Plechko L. A. *Starinnye vodnye puti*. Moscow, Fizkul'tura i sport Publ., 1985, 104 p. (In Russian)
- Pod'iapol'skaia E. P. *Vosstanie Bulavina. 1707–1709*. Moscow, Academy of Sciences of the USSR Press, 1962, 214 p. (In Russian)

⁶⁰ Царицынская линия. Памятник фортификации Петровской эпохи: строительство, эксплуатация, современное состояние и перспективы музеефикации: в 2 т. Волгоград, 2022.

⁶¹ Там же. Т. 1. С. 267–272.

⁶² Бернштейн-Коган С. В. Волго-Дон. Историко-географический очерк. М., 1954.

- Sadikov P. A. Pokhod tatar i turok na Astrakhan' v 1569 g. *Istoricheskie zapiski*, T. 22, Moscow, Academy of Sciences of the USSR Press, 1947, pp. 132–166. (In Russian)
- Tiumentsev I. O. Kazachestvo na Volge i Donu v seredine XVI v. *Kubanskoe kazachestvo: tri veka istoricheskogo puti*. Krasnodar, [s. n.], 1996, pp. 259–264. (In Russian)
- Tiumentsev I. O. *Smutnoe vremia v Rossii nachala XVII stoletii: dvizhenie Lzhedmitriia II*. Moscow, Nauka Publ., 2008, 688 p. (In Russian)
- Tiumentsev I. O. Tsaritsyn posle Smuty. *Tsaritsynskaia niva*, 1991, no. 1, pp. 73–75. (In Russian)
- Volkov I. V. Puteshestvie po Volge Ambordzhio Kontarini v 1476 godu i episkopa Dionisiia v 1379 godu (istoriko-geograficheskii ocherk). *Trudy po arkheologii. Stepi Evropy v epokhu srednevekov'ia*, vol. 8. Donetsk, Donetskii natsional'nyi universitet Press, 2010, pp. 9–56. (In Russian)

Статья поступила в редакцию 18 ноября 2022 г.

Рекомендована к печати 3 мая 2023 г.

Received: November 18, 2022

Accepted: May 3, 2023