

Стройка в городе шла круглый год. Особенно много было земляных работ. Летом копали пруды, канавы, рвы и каналы. Все делалось вручную. Если в раскопе обнаруживалась «земля жесткая с хрящом и с камнем», то брались за кирки и ломы, а в крайнем случае рвали камни пудовыми пороховыми бомбами.¹¹³

Острейшей проблемой для города, основанного на болотах, было осушение. Осушали петербургскую землю с помощью лопаты и тачки — копали бесчисленные каналы, отводные канавы, пруды. Со временем болота подсыхали, вынутая из каналов земля шла на подсыпку низких участков. Так, в 1722 г. землю «из реки Мыи (любопытно, что в том же документе она названа также и «Мойкой». — *Е. А.*) везли к Почтовому дому „для мощения мостов“».¹¹⁴ Кроме того, система каналов смягчала натиск наводнения, перераспределяя, как это было и есть в Голландии, наступавшую с моря воду. Несомненно, каналы копали и красоты ради, чтобы Петербург походил на Венецию или Амстердам. Они связывали реки и протоки в черте города, что облегчало плавание по нему.

Первым каналом в Петербурге, наверное, следует считать канал внутри крепости на Заячьем острове. Он виден уже на плане крепости 1707 г.¹¹⁵ На Городской стороне тоже был канал, он шел от Большой Невы к Гостиному двору, название его мне неизвестно. Предположительно, он был вырыт не ранее 1717 г., но настаивать на том, что этот канал существовал, не буду — на планы Петербурга наряду с реально существующими постройками и каналами наносили и проектируемые сооружения. Таким мог быть и этот канал. На Васильевском острове мы бы увидели только один канал (прокопали его не позже 1710 г.), соединял он деревянный дворец Меншикова с Большой Невой. Больше всего каналов было на Адмиралтейском острове. Их проложили преимущественно в конце 1710-х гг., при этом остается много неясностей с их датировкой.

Подрядчик Семен Крюков в 1719 г. закончил канал, названный его именем. Считается, что тогда же был выкопан другой канал (по трассе современного Конногвардейского бульвара), который соединил Крюков канал с каналом вокруг Адмиралтейства. Внутри же Адмиралтейства также был судоходный канал для подвоза материалов в мастерские и

¹¹³ РГИА. Ф. 467. Оп. 1. Д. 3г. Л. 138, 145 об.

¹¹⁴ Там же. Д. 22а. Л. 279, 285.

¹¹⁵ Domenico Trezzini e la costruzione di San Pietroburgo. Firenze, 1994. P. 195.

склады верфи. С датировкой и этих каналов не все ясно. По мнению П. Н. Столпянского, в 1717 г. был завершен начатый в 1715 г. канал вокруг Адмиралтейства.¹¹⁶ Однако есть и другие данные о времени строительства каналов вокруг и внутри Адмиралтейства. 2 августа 1719 г. генерал А. И. Ушаков писал А. М. Черкасскому, что по указу Петра I ему поручено надзирать за строением кораблей в Адмиралтействе и «чтоб внутри и вне Адмиралтейства канал был строением з добрым присмотром».¹¹⁷ Руководителем строительства канала был назначен полковник Илья Лутковский. Канал вокруг (и, возможно, внутри) Адмиралтейства копал по подряду известный голландский мастер ван Болес. В 1721 г. о ван Болесе в Городовую канцелярию был подан рапорт, в котором сказано, что канал «близ Адмиралтейства, почитай, что он отделал, к тому же подъемный мост, которой уже и зачал и к нынешней осени ему надлежит зделать».¹¹⁸

Канал, прокопанный вдоль западной стороны Зимнего дома Петра I от Невы до Мойки, назывался Зимнедомским (позже Зимняя канавка). Еще один канал — Красный — шел тоже к Мойке от Невы вдоль западной границы Царицына луга. Строительство Красного канала традиционно, опираясь на А. И. Богданова, относят к 1711 г.¹¹⁹ Согласно же наблюдениям С. П. Луппова, основанным на документах и данных П. Н. Петрова, Красный и Лебяжий каналы начали строить не ранее 1715 г., а воду в Красный канал пустили в 1719 г. Луппов пишет, что в 1718 г. «был сдан подряд Василию Озерову на постройку двух каналов: одного — из Невы в Мойку у Зимнего дворца (нынешняя Зимняя канавка), другого с гаванью около Почтового двора... Всю работу Озеров закончил в 1721 г.».¹²⁰ Действительно, по документам того времени видно, что московский подрядчик Озеров обязался «делать каналы при Зимнем доме Царского величества и при Почтовом дворе мерою...», и далее записаны размеры канала у Почтового двора: длина — 511,2 м, ширина — 14,91 м, глубина — 2,55 м. Размеры предусмотренного при Почтовом дворе «гавана» — водоема — составляли длиной 53 сажени (112,9 м), шириной 18 саженей (38,34 м), глубиной 12 футов (3,6 м). В первом случае речь явно шла о Зимней канавке, а во втором, — конечно имеется в виду упомянутый выше Красный канал. Куда же иначе мог идти полукилометровый канал от современного Мраморного дворца, как не в сторону Мойки? Именно на Красном канале в районе Пост-хауза и нужна была гавань. Позже в этой гавани стояли мелкие суда и лодки для перевоза через Неву — своеобразная лодочная биржа. Берхгольц в 1721 г. писал об этом месте: «...где обык-

¹¹⁶ Столпянский П. Н. Старый Петербург. Адмиралтейский остров. Сад трудящихся. М.; П., 1925. С. 17—19; Сашонко В. Н. Адмиралтейство. Л., 1982. С. 22.

¹¹⁷ РГИА. Ф. 467. Оп. 4. Д. 13. Л. 2.

¹¹⁸ Там же. Оп. 1. Д. 18а. Л. 175.

¹¹⁹ Петербург—Петроград—Ленинград: Энциклопедический справочник. Л., 1992. С. 293.

¹²⁰ Луппов С. П. История строительства Петербурга... С. 129.

новенно до востребования стоят небольшие суда».¹²¹ Однако сданный в 1720 г. канал и «гавань» у Пост-хауза оказались мельче договорных размеров. Обследовавшие его архитекторы Трезини и Гербель пришли к выводу о недоделках: «глубиною не против указу» и потребовали углубить его.¹²² Работы были закончены к 1721 г. Лебяжий канал (канавка), проложенный вдоль Летнего сада, соединил Большую Неву с Мойкой.

По примеру Адмиралтейства, каналы были прорыты и вокруг Галерной верфи на Адмиралтейском острове. Их было три. Два «Поперечных» соединяли Большую Неву с Мойкой, и один (вероятно, «Продольный» — Ново-Адмиралтейский) пересекал поперечные и шел вдоль Большой Невы. Сохранился из них только Ново-Адмиралтейский.¹²³ Партикулярная верфь на Литейной стороне была в конце 1710-х гг. окружена каналами и также имела внутренний канал. С ним смыкался Косой Дементьевский канал, прорытый от Большой Невы (у нынешнего Литейного моста) до Фонтанки (возле Соляного городка, напротив Летнего сада). Он был закончен в 1720 г. и засыпан в 1765 г. Сейчас на месте западного конца канала пролегает улица Оружейника Федорова. У самого Летнего дворца, со стороны Фонтанки, был вырыт гаванец для царских барж, вереек, буеров, а в другом конце Летнего сада в 1714—1716 гг. — обширный Карпиев пруд.

Одним из самых длинных петровских каналов был прокопанный в начале 1720-х гг. Лиговский канал, который начинался от реки Лиги у деревни Горелово и шел до особого сборного бассейна (он находился на пересечении современных улицы Некрасова (ранее Бассейная) и Греческого проспекта), откуда вода поступала к фонтанам Летнего сада.

Много каналов предполагалось, как уже сказано, создать на Васильевском острове. Но развернуть задуманное грандиозное строительство Петр не успел: при нем были устроены по некоторым линиям только канавы и пруды, да в 1722 г. на западной оконечности острова проложили канал из Финского залива в прямоугольный бассейн — Галерную гавань. К 1727 г., выполняя заветы покойного царя, выкопали два канала: между 4-й и 5-й, а также между 8-й и 9-й линиями. В 1730 г. был проложен (да и то не до конца) канал перед зданием Двенадцати коллегий. На этом строительство каналов на Васильевском прекратилось. Оно возобновилось в конце 60-х—начале 70-х гг. XX в. при застройке района «Кораблей» (ул. Кораблестроителей) — тогда был построен километровый канал, спрямивший устье реки Смоленки.

Копаньем каналов первым строителям Петербурга ограничиться было нельзя — каналы требовали постоянного и тщательного ухода. Частые наводнения и ледоходы разрушали то, что построили, волны подмывали сваи, а зимой лед выдирали их из берега, как непрочные зубы («Сваи, вытянутые льдом, добить и брусья положить» — из реестра работ

¹²¹ Берхгольц Ф. В. Дневник. Ч. 1. С. 151.

¹²² РГИА. Ф. 467. Оп. 1. Д. 19а. Л. 83.

¹²³ Луппов С. П. История строительства Петербурга... С. 128—129.

1724 г.).¹²⁴ Бороться с этим бедствием было трудно — лед возле свай приходилось регулярно подрубать, окалывать, а на это не хватало ни сил, ни средств. Так, дяк Лука Тарсуков в 1721 г. писал, что на пристанях у Госпиталя на Выборгской стороне «зимнем временем от морозов сваи льдом выдирает, а окалывать и очищать помянутых пристаней некому».¹²⁵ В инструкции 1717 г. гарнизонным полкам предписана одна из их обязанностей: «Окалывание льду у Большого мосту» (возможно, речь идет о Петровском мосте).¹²⁶

Кроме того, каналы зарастали грязью из-за разгильдяйства и небрежности окрестных жителей. Борьбу с теми, кто бросает в воду «скарედство», полиция вела постоянно, но без особого успеха. Следить же за каждым жителем, который норовит что-нибудь ненужное ему кинуть в близлежащий канал, полиции было трудно.

Много сил уходило на восстановление без конца оседающих берегов каналов и прудов. Власти, во-первых, смотрели за тем, чтобы подрядчики копали водоемы на указную глубину, и при нарушении подряда не принимали работу. В штате Канцелярии был особый подмастерье «у счисления земли кубических сажень».¹²⁷ Во-вторых, рабочие постоянно чистили каналы: вынимали землю со дна специальными железными «гребками» на длинных ручках.¹²⁸ Когда это не помогало, приходилось начинать капитальный ремонт. Для этого просевшие участки канала отгораживали плотинами, осушали и затем восстанавливали стенки канала, а также углубляли дно.

Сами набережные требовали очень сложной работы. Как их делали? Вдоль берега реки или канала набивали сваи, но не вплотную, а с отступом: «свая от сваи по аршину». Затем сваи «связывали» толстыми брусьями (для этого в документации использовался глагол «брусить»), которые сажали на вырубленные на сваях шипы («на побитых сваях шипы затесывал и на тех шипах бревнами закреплял»)¹²⁹ За эти сваи «запускали» (так тогда говорили) сделанные из толстых «топорных» досок щиты так, чтобы они садились между сваями и подсыпанным со стороны берега грунтом. После этого «с лица от воды» к сваям прибивали доски и пазы между ними забивали мхом («мшили своим мхом»), не забывая при этом делать стоки — «спуски для стоку воды».¹³⁰

Особым, сочувственным словом следует помянуть петербуржцев, чьи дома выходили на набережные каналов и рек, — ведь они несли дополнительные (по сравнению с прочими жителями) и весьма тяжелые повинности. Именно они за свой счет были обязаны создать перед домом набережную: вбить в берег трехсаженные сваи «числом сколько против каждого

¹²⁴ РГИА. Ф. 467. Оп. 2. Д. 44а. Л. 283 об.

¹²⁵ Там же. Оп. 1. Д. 176. Л. 698.

¹²⁶ Агеева О. Г. «Величайший и славнейший...». С. 136.

¹²⁷ РГИА. Ф. 467. Оп. 2. Д. 37а. Л. 376.

¹²⁸ Там же. Оп. 1. Д. 18а. Л. 152.

¹²⁹ Там же. Оп. 2. Д. 26а. Л. 292.

¹³⁰ Там же. Оп. 1. Д. 530. Л. 26; Д. 7г. Л. 1065; Д. 20. Л. 186.

двора оных бы стать могло», «запустить» щиты, сделать внешнюю облицовку набережной, подсыпать грунт, замостить проезжую часть, устроить тротуар и постоянно поддерживать все это в порядке. В Петербурге с его болотистым грунтом и влажным климатом такие набережные стояли не больше шести—семи лет, а потом подгнивали, оседали и разваливались. И все приходилось начинать сначала... Время каменных набережных еще не пришло, когда они появились в Петербурге, сказать трудно. В литературе считается, что первая каменная набережная была сооружена у Гаванца при Летнем дворце Петра.¹³¹

Подсыпка грунта была одним из самых распространенных подготовительных приемов при строительстве зданий. Подсыпать землю, утрамбовать ее нужно было почти повсюду в городе, кроме разве Песков — самого высокого в Петербурге места. Петр, зная мощь невских наводнений и слабость петербургского грунта, постоянно требовал: «Как возможно, земли в городе умножить, которая зело нужна». Для подсыпки не только брали землю, вынутую из каналов и прудов, но и привозили ее, порой издалека (особенно — песок). А уж чернозем («черную землю») для садов возили вообще из Копорского и Ямбургского уездов потому, что ближе ее нигде не было.¹³²

Подсыпкой не только укрепляли и уплотняли грунт, выравнивали низины и ямы, но и расширяли прибрежную полосу. Выше уже сказано о ряжах, которые «вынесли» бастионы Петропавловской крепости в Большую Неву. Так же расширяли берег на Адмиралтейском острове, у Летнего сада. В 1720 г. было приказано сделать 30 ящиков «ис топорного тесу, которые будут в фундаменте от воды при Летнем доме Е. ц. в. от полат и до мыльни» (т. е. до Лебяжей канавки). Ящики были длинные — по три сажени (6,3 м).¹³³ В 1723 г. Петр вновь распорядился: «От полат, которые строится при Летнем Е.и.в. доме, где была мыльня, к огороду в порожнем месте насыпать землю».¹³⁴ Позже берег в этом месте вновь расширили для возведения «Залы для славных торжествований» к свадьбе цесаревны Анны Петровны и герцога Голштинского Фридриха Вильгельма весной 1725 г.

Берег Адмиралтейского острова расширяли в сторону Невы (вдоль нынешней Дворцовой набережной) и возле Зимнего дома, и напротив Царицына луга (Марсова поля). В 1718 г. подрядчик крестьянин Василий Караваев подрядился доставить шесть тысяч фашин «для закладки и укрепления берегов против Лугу, которой при Летнем доме Е. ц. в. и Почтового двора».¹³⁵ Такие работы проводили и в других местах вдоль Невы постоянно. Думаю, что благодаря этим и другим (с правого берега) подсыпкам Нева за 300 лет сузилась метров на 50, а может быть, и больше.

Грунт перебрасывали на барках, возах, на тачках и «телешках, что землю возят». Тележки были с четырьмя окованными железом березовы-

¹³¹ ПКНО: Ежегодник. 1976. М., 1977. С. 245.

¹³² РГИА. Ф. 467. Оп. 2. Д. 25. Л. 2 об.

¹³³ Там же. Оп. 4. Д. 526. Л. 16.

¹³⁴ Там же. Л. 59. См.: *Дубяго Т. Б.* Русские регулярные сады и парки. Л., 1963. С. 70.

¹³⁵ РГИА. Ф. 467. Оп. 1. Д. 4в. Л. 208.

ми колесами, имевшими дубовые оси, а «по концам ступиц обоймицы железные». Тачек и тележек нужно было немало — в 1720 г. подрядчик Быков поставил 5000 тележек и 5000 колес со ступицами.¹³⁶ Кроме тележек и тачек рабочие-землекопы были вооружены «лопатками железными и деревянными земляными», носилками, топорами, кирками, ушатами, шайками, ведрами, гребками железными и др.¹³⁷

Особенно много хлопот было со строительством «дам» — дамб и плотин. А без них в низких, заболоченных или заливаемых рекой местах строить было невозможно. Как уже сказано, возведение бастионов на Заячьем острове не обходилось без устройства плотин, которыми отгораживали место стройки от реки. Образовавшийся бассейн осушали «денно и ночью» специальными лошадиными «машинами»: шесть или восемь лошадей круглые сутки (в три перемены по 8 часов каждая упряжка) ходили по кругу, вращая огромное водозаборное (типа египетского) колесо с прикрепленными к нему бочками.¹³⁸ Такие же устройства делали и в других местах города.