

Исторический журнал: научные исследования

*Правильная ссылка на статью:*

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. – 2023. – № 1. DOI: 10.7256/2454-0609.2023.1.39839 EDN: GJUFTA URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=39839](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=39839)

## Первый руководитель работ по строительству Волго-Донского канала (на Камышенке) Яган Брёккель и его деятельность в России в 1695–1698 гг.

**Клейтман Александр Леонидович**

доктор исторических наук

ведущий научный сотрудник ФГБУН "Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН"

125315, Россия, Московская область, г. Москва, ул. Балтийская, 14

✉ [malk@bk.ru](mailto:malk@bk.ru)



[Статья из рубрики "Запад – Россия – Восток"](#)

### DOI:

10.7256/2454-0609.2023.1.39839

### EDN:

GJUFTA

### Дата направления статьи в редакцию:

24-02-2023

**Аннотация:** В статье представлен анализ историографии, посвященной биографии Я. Брёккеля – инженера, в 1697 г. руководившего работой по строительству первого судоходного канала, который должен был соединить Волгу и Дон через их притоки Камышинку и Иловлю. Проведенный анализ показал, что несмотря на то, что в XVIII-XX вв. были введены в научный оборот многие источники, содержавшие достоверную информацию о деятельности Я. Брёккеля в России, авторы трудов об истории строительства Волго-Донского канала основывались, главным образом, не на этих источниках, а на книге англичанина Джона Перри "Состояние России при нынешнем царе", руководившего строительными работами на Камышинке в 1698-1702 гг. В ходе проведенного исследования удалось установить основные биографические сведения о Ягане Брёкколе до его приезда в Россию, уточнить обстоятельства его поступления на царскую службу. Анализ широкого комплекса опубликованных и архивных данных позволил доказать, что в 1696 г. Я. Брёкколь принимал участие в Азовском походе, занимался строительством земляных укреплений после взятия города русскими войсками. В 1697 г. под его руководством был прокопан земляной ров - ложе канала между притоками Волги и Дона Камышинкой и Иловлей. В начале 1698 г., видимо,

поняв, что успешно завершить строительство канала он не сможет, Я. Брёкколь бежал из России. В конце 1698 г. он был захвачен русскими войсками при попытке перехода на службу к туркам.

**Ключевые слова:**

Петр I, Яган Брёккель, строительство каналов, Камышинка, Иловля, Волга, Дон, историография, источниковедение, Петровская эпоха

*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).*

*The work was carried out within the framework of the grant of the Russian Scientific Foundation "Kamyshinka-Ilovlya Canal (Volga-Don) as a monument of science and technology and an object of cultural heritage of the Peter the Great era" (project No. 22-28-20016) with the financial support of the Russian Science Foundation and the Administration of the Volgograd Region.*

Строительство канала между Волгой и Доном через притоки Камышинку и Иловлю было одним из первых крупных проектов по модернизации транспортной инфраструктуры России, реализовывавшихся в России во время правления Петра I. Автором первого проекта данного канала был офицер шведского происхождения, поступивший на русскую службу в 1695 г., Яган Брёккель. Работы по строительству канала по его проекту велись в 1697 г., а уже зимой 1698 г. он покинул Россию, оставив работу на Камышенке незавершенной.

Несмотря на то, что данный сюжет традиционно рассматривается на страницах обобщающих трудов об истории Петровской эпохи, истории науки и техники, специальных исследований, посвященных биографии Я. Брёккеля, до настоящего времени не проводилось. В огромном потоке популярной и краеведческой литературы, посвященной Петровской эпохе, его биография обросла многими подробностями, зачастую противоречащими не только исторической правде, но и здравому смыслу. В связи с этим, существует необходимость специального анализа историографии, в которой так или иначе рассматривалась деятельность Я. Брёккеля в России, а также написания его биографии, которая будет основываться на широком комплексе достоверных опубликованных и архивных источников.

Первым трудом, в котором рассматривалась история строительства канала на Камышинке в 1697 г., была книга Джона Перри «Состояние России при нынешнем царе». Англичанин Дж. Перри, инженер, специалист по строительству судоходных каналов и доков, был автором второго проекта канала через Камышинку и Иловлю, работа по которому велась в 1699 – начале 1700х гг., но также не была завершена. В своем труде он в нескольких предложениях охарактеризовал своего предшественника и его проект. Дж. Перри ошибочно полагал, что Брёккель был немцем, но абсолютно справедливо отмечал, что он служил полковником в царской армии и был хорошим специалистом по части укреплений. Причиной бегства инженера за границу был страх наказания за то, что он не смог довести строительство Волго-Донского канала до конца. Как отмечал Дж. Перри, уже находясь за пределами России, беглец написал письмо царю с жалобой на Б.А. Голицына, который, якобы, отказывал инженеру во всем необходимом для производства

работ, и дурно обращался с ним [\[17, с. 3–4\]](#).

Известный исследователь биографии Петра I И.И. Голиков, хотя допустил ошибку в фамилии Я. Брёккеля, назвав его «Блеклер», справедливо отмечал, что автор первого проекта канала «хорошо знал только строить укрепления, а больше ничего», а также верно указывал, что известие о приостановке работ на канале застало Петра I в Лондоне [\[8, с. 78\]](#).

На протяжении XIX века в различных изданиях были опубликованы отдельные документы, содержавшие информацию о приеме на службу и бегстве из России Я. Брёккеля.

В первые годы XIX века были опубликованы письма Петра I к Апраксиным, в том числе письмо, направленное из Дерфорта 29 марта 1698 г., в котором царь выражал сожаление по поводу бегства Я. Брёккеля: «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...» [\[20, с. 2\]](#).

Расширить базу источников об истории строительства канала между Камышинкой и Иловлей по проекту Я. Брёккеля смог российский географ, гидролог немецкого происхождения Иоган-Христиан Штукенберг. В книге «Beschreibung aller, in Russischer Reiche gegrabenen oder projectirten, schiff- und flossbaren Canaele...», опубликованной на немецком языке в 1841 г., он впервые обратился к документам о найме на службу Я. Брёккеля, хранившимся в архиве коллегии иностранных дел. Благодаря этим документам, И.Х. Штукенберг смог уточнить биографические данные о Я. Брёккеле, а также более детально описать обстоятельства его бегства из России [\[1\]](#).

В приложении к изданному в 1858 г. труду «История царствования Петра Великого» Н.Г. Устрялов опубликовал донесение австрийского посла О.А. Плейера, отправленное королю Леопольду I в марте 1697 г., в котором было указано, что Петр I собирался направить 20000 человек для строительства канала между Волгой и Доном. Данный канал, как отмечал дипломат, был необходим для обеспечения снабжения завоеванного Азова, оперативного направления туда войск [\[21, с. 633\]](#). В приложении к 4-му тому своего труда, вышедшему в 1863 г., Н.Г. Устрялов опубликовал письмо Ф.М. Апраксина к великим послам от 16 февраля 1698 г., в котором описывались обстоятельства бегства Я. Брёккеля за границу [\[22, с. 604–606\]](#).

В 1864 г. в качестве приложения к статье «Проект соединения Волги с Доном. Брекель и Перри» хранитель музея Института Корпуса инженеров путей сообщения Николай Павлович Дуров поместил фрагменты документов о приеме Я. Брёккеля на службу, которые ранее были введены в научный оборот И.Х. Штукенбергом. Исследователь более точно смог определить роль Я. Брёккеля в данном проекте. По его справедливому замечанию, на строительстве данного канала за хозяйственную и строительную часть отвечал астраханский губернатор князь Б. А. Голицин, а Брёккелю отводилась роль заведующего технической частью [\[11\]](#).

В изданном в 1867 г. сборнике «Памятники дипломатических отношений с Римской империей» были опубликованы столбцы Посольского приказа, содержавшие пересказ письма Ф.М. Апраксина к великим послам, ранее введенного в научный оборот Н.Г. Устряловым [\[15, с. 1195–1196\]](#).

На страницах следующего тома «Памятников дипломатических сношений с Римской империей» было опубликовано письмо российского дипломата П.Б. Возницына из Карловиц от 29 октября 1698 г., сообщавшего о том, что Я. Брёккель был захвачен при попытке перехода на службу к туркам [\[16, с. 242\]](#). Несмотря на то, что данный документ был опубликован в 1867 г., исследователи Петровской эпохи, упоминавшие Я. Брёккеля, на него не ссылались. Впервые на данный, давно опубликованный документ как на источник информации о биографии первого руководителя работ по строительству канала на Камышенке обратили внимание Д.Ю. и И.Д. Гузевичи только в 2000-х гг. [\[10, с. 609\]](#).

В 1872 г. на страницах сборника документов Петровской эпохи, хранившихся в архиве Воронежского губернского статистического комитета, была опубликована «Грамота царя Петра Алексеевича воеводе Димитрию Полонскому об допросе капитана Густава Меера о бежавшем инженере Яганько Бреколе и о вещах и документах, оставленных у него», позволяющая понять, какой резонанс вызвало бегство Я. Брёккеля, как проводился поиск лиц, оказывавших ему помощь в этом «воровстве» [\[7, с. 141-142\]](#).

В первом томе «Писем и бумаг Петра Великого», изданном в 1887 г., было опубликовано письмо Ф. Лефорта Петру I, направленное из Амстердама 21 марта 1698 г., в котором были приведены сведения, уточняющие картину бегства Я. Брёккеля из России. Ф. Лефорт был возмущен тем, что 19 января 1698 г. Я. Брёккель проинформировал его письмом, что отправляется на Камышинку: «19 янв. 1698 г. Господарь мой. Я еду сегодня на работы свои у канала. Князь Борис Алексеевич меня рано отпустил, для ради надобет мне машину приготовить вперед землю копать, и для ради князь Борис Алексеевич желает работу скоро совершить» [\[18, с. 710-711\]](#), а сам при этом выехал в Нарву.

Исследователь биографии Петра I М.М. Богословский, анализируя первую попытку соединения Камышинки и Иловли судоходным каналом в 1697 г., обратил внимание, что в «Дневных записках» И.А. Желябужского, опубликованных ещё в 1840 г., были приведены несколько иные, чем в других источниках, сведения по данной теме. Автор «записок» указывал, что боярин князь Борис Алексеевич Голицын с 35000 посошных людей ходил водою в поднизовые города и на Царицыне хотел перекапывать реку, однако, они ничего не сделали и простояли напрасно [\[4, с. 375\]](#). При описании бегства Я. Брёккеля из России М.М. Богословский использовал письма Лефорта Петру I [\[5, с. 355\]](#).

В советской и современной российской историографии исследователи обобщали, осмысливали в более широком контексте события, связанные со строительством Волго-Донского канала под руководством Я. Брёккеля в 1697 г., однако, новых источников, которые бы дополняли или уточняли сформировавшуюся в трудах историков начала XX в. картину данных событий, в научный оборот до настоящего времени не было введено.

Подводя итог анализу историографии, посвященной биографии Я. Брёккеля, и истории публикации источников, содержащих информацию о нём, следует отметить следующее. На протяжении XVIII–XXI вв. в научный оборот были введены многие делопроизводственные источники, содержавшие информацию о приезде, деятельности в России и бегстве из страны Я. Брёккеля. При этом, исследователи истории Петровской эпохи, истории строительства Волго-Донского канала большую часть данных источников не использовали, а описывая работу по строительству канала, которая велась под руководством Я. Брёккеля, ограничивались воспроизведением информации из сочинения Дж. Перри. В связи с этим, существует необходимость обобщения и систематизации данных опубликованных и архивных источников по данной теме, реконструкции его

биографии на их основе.

Как следует из челобитной Ягана Брёккеля, поданной при приезде в Россию в Посольский приказ, он родился в г. Висмар. Его отец, Лаврентей Брёккель, находился на службе у датского короля, служил в конном полку и дослужился до чина подполковника. Сам Яган Брёккель служил в королевском шведском полку во Франции, впоследствии перешёл на службу к английскому королю. По словам Я. Брёккеля, он «научился инженерству» во время службы во Франции. Находясь в Голштинии, он узнал о возможности поступить на службу к русскому царю. 6 ноября 1695 (204) г. Я. Брёккель приехал во Псков, а 19 декабря прибыл в Москву и остановился на шведском дворе [\[19, л. 1-4\]](#).

Петр I писал А.А. Винусу и А.Ю. Кревету 5 августа 1696 г. из Азова, недавно захваченного во время второго Азовского похода: «Господа инженеры Леваль и Брюкель непрестанно труждаются в строении города» [\[18, с. 100-101\]](#). В большинстве исследований по истории Петровской эпохи инженер Брюкель, работавший на строительстве укреплений Азова, и Я. Брёккель, трудившийся над каналом на Камышинке, не отождествлялись друг с другом. В примечании к дневникам П. Гордона, опубликованным в 2018 г., редакторы кратко указали, что Брюкель, упоминаемый в Азове, является тем же самым человеком, который руководил строительством Волго-Донского канала в 1697 г. На наш взгляд, требуется пояснить, почему речь в обоих случаях идёт действительно об одном и том же персонаже. Отождествить Я. Брёккеля, известного по работам на Камышинском канале, с Брюкелем, трудившемся в Азове, позволяют письма Ф.М. Апраксина о бегстве интересующего нас инженера за границу в январе 1698 г.: «Королевского величества Свейского фактор Филип Фингаген, которой живет в Новгороде, подал мне писма, а прислал-де к нему те писма из Ругодева полковник Яган Брекель, которой был у нас в войсках под Азовым инженером... А с Москвы он убежал без отпуску, и до Ругодева тайно прокрался...» [\[22, с. 604\]](#). Основываясь на данном источнике, действительно можно уверенно утверждать, что Я. Брёккель принимал участие в Азовском походе, был одним из авторов проекта укреплений Азова, которые стали возводиться после захвата крепости летом 1696 г., и как специалист по фортификации производил хорошее впечатление на военных специалистов [\[14, с. 506-507\]](#).

Зиму 1696–1697 гг. Я. Брёккель, вместе с другими инженерами, принимавшими участие в Азовском походе, по-видимому, провёл в Москве. Весной 1697 г. он приступил к выполнению следующего задания – подготовке проекта и началу работ по строительству Волго-Донского канала. Установить дату точной отправки Я. Брёккеля на Камышинку по известным на сегодняшний день источникам не представляется возможным. В книге С.В. Бернштейн-Когана [\[3, с. 32\]](#) и диссертации В.В. Кистенева [\[13, с. 182-183\]](#) приводится ошибочная дата 19 января 1698 г., а сами работы на Камышинке под руководством Я. Брёккеля датируются 1698-1699 гг. Путаница возникла из-за письма Я. Брёккеля, написанного в этот день Ф. Лефорту, в котором он сообщил о выезде из Москвы на Камышинку для подготовки машины для копания земли. Однако, как подтверждают публикуемые нами сейчас и проанализированные выше опубликованные в XIX веке документы, в этот день Я. Брёккель отправился не на Камышинку, а в Новгород, а оттуда в Нарву. Этим днем следует датировать не начало, а конец пребывания нашего героя в России [\[18, с. 710-711\]](#).

За 1697 г. под руководством Я. Брёккеля был прокопан ров протяженностью несколько

километров между речками Камышинкой и Иловлей, следы которого хорошо сохранились до настоящего времени в районе р.п. Петров Вал Волгоградской области. На данных работах трудились, по разным источникам, от 20000 до 35000 человек. Однако, как отмечал Дж. Перри, из-за неверной прокладки трассы канала и ошибок, допущенных при строительстве, построенный шлюз при первых испытаниях был прорван потоком воды [\[17, с. 3-4\]](#).

Осенью 1697 г. Я. Брёккель направился в Москву, откуда, как мы указали выше, 19 января 1698 г. бежал в Новгород и далее в Нарву. Бегство Я. Брёккеля искренне удивило знавших его людей. П. Гордон в дневнике в записи от 7 февраля 1698 г. удивленно отметил: «Известие, что полковник Брюкель исчез и, говорят, сбежал» [\[9, с. 129\]](#). Отъезд Я. Брёккеля за границу вызвал волну расследований, поиск всех, кто оказывал ему в этом помощь, хранил оставленные им бумаги и вещи или даже просто знал о его планах и никому о них не сообщил. По указу Петра I допрашивались все известные Посольскому приказу иноземцы, бывшие в Москве. «Сказки с подтверждением» о Я. Брёккеле были взяты с ямщиков Антипки и Андрюшки Ивановых, Илимки Исакова и новгородского переводчика Вилима Крестьянова, которые были причастны к его побегу [\[19, л. 24-25\]](#). В Воронеже был допрошен капитан Густав Меер, у которого, как выяснило следствие, хранились вещи и документы сбежавшего инженера [\[7, с. 141-142\]](#). Хотя прямых указаний в источниках по данному вопросу пока обнаружить не удалось, возможно, с бегством Я. Брёккеля был связан и арест продолжавшего работать над укреплениями Азова инженера А. де Лавала весной 1698 г. [\[6\]](#)

Последнее, подтверждаемое источниками, известие о судьбе Я. Брёккеля датируется 29 октября 1698 г. Российский дипломат П.Б. Возницын в письме великому посольству сообщал: «Слюзной мастер Бекер, которой ушёл с Москвы, явился здесь таким образом: хотел служить и в службу записался, и немного в том быв, умыслил изменить, и ночью из полков поехал к турецким войскам, переправливаясь чрез некоторыя воды и болота, и попал на отводной драгунской полк, которые его взяв, привели. В распросе винился, и то сказал, что и с Москвы сбежал; сидит ныне в тюрьме окован» [\[10, с. 609\]](#). Учитывая обстоятельства бегства Я. Брёккеля за пределы России в январе 1698 г., резонанс, которое оно вызвало, попадание в русский плен могло иметь для него роковые последствия.

Проведенное историко-биографическое исследование позволило нам восстановить основные факты жизненного пути Ягана Брёккеля и его деятельности в России. Иные подробности его биографии, которыми изобилует краеведческая и околону научная литература, поскольку невозможно доказать обратное, должны быть признаны вымыслом.



Рис. 1. Автограф Я. Брёккеля (РГАДА. Ф. 150. Оп. 1. 1696 г. Д. 7. Л. 4).

## Библиография

1. Stuckenberg, J. C. Beschreibung aller, im Russischen Reiche gegrabenen oder projectirten, schiff-und flossbaren Canaele, in historischstatistisch-technischer Beziehung, nach den vollstaendigsten und zuverlaessigsten Quellen verfasst ... / von J.

- Ch. Stuckenberg. – St. Petersburg: Druckerei des Staabes der Militair-Lehr-Anstalten, 1841. – 572 s.
2. Беляков, А. В. Переводчики Посольского приказа в XVII в.: персональный состав (предварительные данные) / А. В. Беляков, А. Г. Гуськов, Д. В. Лисейцев, С. М. Шамин // Переводчики и переводы в России конца XVI – начала XVIII столетия: материалы междунар. науч. конф. М.: Институт Российской истории РАН, 2019. С. 187–209.
  3. Бернштейн-Коган, С. В. Волга-Дон. Историко-географический очерк / С. В. Бернштейн-Коган. – М.: Изд-во АН СССР, 1954. – 224 с.
  4. Богословский, М. М. Петр I: материалы для биографии. Т. 1. Детство. Юность. Азовские походы / М. М. Богословский. – Ленинград: Гос. соц.-экон. изд-во, 1940. – 435 с.
  5. Богословский, М. М. Петр I: материалы для биографии. Т. 2. Первое заграничное путешествие. Ч. 1 и 2. 9 марта 1697 – 25 августа 1698 г. / М. М. Богословский. – Л.: Гос. соц.-экон. изд-во, 1941. – 624 с.
  6. Борисов Л. Б. Антоний де-Лаваль. По неизданным документам // Русский вестник. – 1890. – XII. – С. 3–46.
  7. Воронежские Петровские акты, хранящиеся в архиве Воронежского Губернского статистического комитета. – Вып. 1. – Воронеж: [Б.и.], 1872. – 204 с.
  8. Голиков, И. И. Дополнение к Деяниям Петра Великого. Т. 5. / И. И. Голиков. – М.: В Университетской тип., 1791. – 352 с.
  9. Гордон, П. Дневник, 1696-1698 / Патрик Гордон; перевод с английского, статья и примечания Д. Г. Федосова. – М.: Наука, 2018. – 323 с.
  10. Гузевич, Д. Великое посольство: рубеж эпох или начало пути, 1697–1698 / Д. Гузевич, И. Гузевич. – СПб.: Дмитрий Буланин, 2008. – 693 с.
  11. Дуров, Н. П. Материалы для истории строительного дела в России. Проект соединения Волги с Доном. Брекель и Перри / Н. П. Дуров // Журнал главного управления путей сообщения и публичных зданий. – 1864. – Кн. 1. – С. 82–164.
  12. Ефимов, С. В. Шведский дипломат Томас Книппер в России / С. В. Ефимов // От Нарвы к Ништадту: петровская Россия в годы Северной войны 1700-1721 гг. Сборник материалов Всероссийской научной конференции, посвященной 280-летию со дня заключения Ништадтского мира. – СПб.: ВИМАИВиВС, 2001. – С. 38–42.
  13. Кистенев, В. В. Создание промышленного производства в Среднем и Нижнем Поволжье в первой четверти XVIII в.: дис. ... канд. ист. наук / В. В. Кистенев. – Самара, 2009. – 227 с.
  14. Ласковский, Ф. Ф. Материалы для истории инженерного искусства в России. Часть 2. Опыт исследования инженерного искусства в царствование Императора Петра Великого / Ф. Ф. Ласковский. – СПб.: Тип. Императорской акад. наук, 1861. – 642 с.
  15. Памятники дипломатических сношений России с державами иностранными. Т. VIII. Памятники дипломатических сношений с Римскою империею (с 1695 по 1699 год). – СПб.: 2 Отд-ние собств. е. и. в. канцелярии, 1867. – 1416 с.
  16. Памятники дипломатических сношений России с державами иностранными. Т. IX. Памятники дипломатических сношений с Римскою империею (с 1698 по 1699 год). – СПб.: 2 Отд-ние собств. е. и. в. канцелярии, 1867. – 1230 с.
  17. Перри, Дж. Состояние России при нынешнем царе / Дж. Перри. – М.: О-во истории и древностей рос. при Моск. ун-те, 1871. – 196 с.
  18. Письма и бумаги императора Петра Великого. Т. 1. 1688–1701. – СПб.: Государственная типография, 1887. – 888 с.



19. РГАДА. Ф. 150. Оп. 1. 1695 г. Д. 7. Приезд в Россию шведского города Висмара уроженца капитана Ягана Бреккеля для вступления в службу, и побег его из России. 37 л.
20. Собрание собственноручных писем государя императора Петра Великого к Апраксиным. Ч. 1. – М.: в типографии Н.С. Всеволожского, 1811. – 232 с.
21. Устрялов, Н. Г. История царствования Петра Великого. Т. III / Н. Г. Устрялов. – СПб.: тип. II-го отд-ния Собств. е. и. вел. канцелярии, 1858. – 662 с.
22. Устрялов, Н. Г. История царствования Петра Великого. Т. IV. Ч. I / Н. Г. Устрялов. – СПб.: тип. II-го отд-ния Собств. е. и. вел. канцелярии, 1863. – 629 с.

## **Результаты процедуры рецензирования статьи**

*В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.*

*Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).*

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.

История промышленного развития России в конце XVII – начале XVIII в. все больше привлекает внимание историков в последнее время не только для характеристики мощного рывка России в международном отношении, но и в других областях, в том числе экономической и военной практике. Один из таких сюжетов связан с развитием водного речного транспорта на юге сразу после знаменитых Азовских походов Петра I и следовательно, доказывает актуальность, современное звучание выбранной темы. В статье сформулированы задачи, показано разнообразие использованных опубликованных источников и основного архивного документа из Российского государственного архива древних актов о приезде в Россию шведского города Висмара уроженца капитана Ягана Бреккеля для вступления в службу, и побег его из России». На первый взгляд, в статье отсутствует информация об используемых методологических приемах. Читателя аккуратно подводят к более широкому размышлению, как можно трактовать описываемые события, каково их значение и какие конкретные выводы получаются. Изящно построенный исторический научный текст вызывает немало позитивных размышлений об эпохе Петра, возможностях и формах международных отношений, привлечении иностранных технических специалистов на русскую службу. Фактически в статье показано зарождение нового слоя интеллигенции – инженерных кадров, способных не только готовить боевое снаряжение и военные укрепления, но и возводить новые, водные пути сообщения. Обосновано, что строительство канала между Волгой и Доном было одним из первых крупных проектов по модернизации транспортной инфраструктуры России во время правления Петра. В статье впервые проведено историко-биографическое исследование, из которого выясняется, что автором проекта канала был офицер шведского происхождения, поступивший на русскую службу в 1695 г., Яган Брёккель. Доказано, что Брёккель строил крепость Азов, т.е. хорошо знал обстановку на юге и понимал необходимость расширения транспортного сообщения между Волгой и Доном. Статья, фактически, расширяет хронологические рамки службы шведского инженера в России. Значение статьи заключается в уточнении имени героя, дат жизненного пути Брёккеля. Библиографический список содержит опубликованные в XIX в. документы и отражает хорошее знание литературы по теме как историков XIX в., так и современных. Стиль, структура, содержание статьи выдержаны в единстве, научная новизна не вызывает сомнения, а текст вызовет неподдельный интерес разных



читателей. Статью рекомендую к публикации.