



DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2018.6.7>

UDC 94(282.247.418.2):330.322.21“17/19”

LBC 63.3(2Рос-4Вор,22)511-3

Submitted: 05.03.2018

Accepted: 30.08.2018

**ON THE PROBLEM OF THE VOLGA-DON CHANNEL CONSTRUCTION
IN THE SCIENTIFIC THOUGHT OF RUSSIA
OF THE 18TH – THE MIDDLE OF THE 20TH CENTURY ¹**

Aleksandr L. Kleytman

Volgograd Institute of Management – Branch of Russian Presidential Academy of National Economy
and Public Administration, Volgograd, Russian Federation;
Institute for the History of Science and Technology named after S. I. Vavilov, Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russian Federation

Igor O. Tyumentsev

Volgograd Institute of Management – Branch of Russian Presidential Academy of National Economy
and Public Administration, Volgograd, Russian Federation

Tatyana B. Ivanova

Volgograd Institute of Management – Branch of Russian Presidential Academy of National Economy
and Public Administration, Volgograd, Russian Federation

Abstract. *Introduction.* The natural productive forces of each region have remained unchanged for thousands of years. The nature of their use is changing. Analysis of the process of construction of the Volga-Don channel in the scientific thought of Russia in the 18th – mid 20th centuries allows us to determine: 1) the formation and evolution of projects of infrastructure economic reforms in scientific and public thought, 2) the political conditions and reasons leading to their implementation. *Methods and materials.* The authors use the principles of historicism and objectivity, analysis, synthesis, historical and genetic method, systematic approach. The construction projects of the Volga-Don channel were discussed in the works of A.G. Briknier, S.V. Bernshtein-Kogan, V.F. Gnucheva, I.I. Golikov, A.N. Minkh, V.V. Bulatov, M.M. Zagorulko. These works deal with different options of project implementation and the possibility of its use on the basis of concession. *Analysis.* The paper analyzes how in the scientific thought of Russia in the 18th – 20th centuries different projects of connection of the Volga and the Don by the channel were created. The research shows that attention of the scientific society and the state powers to this scientific and technical question increased in the periods of the great reforms – in the times of Peter I, Catherine the Great and in the time of the Soviet economic reforms of the 1920s-1930s. From the beginning of the 18th century and till the middle of the 20th century empirical data on this problem were accumulated. *Results.* On the one hand, for over two centuries the empirical data on the channel construction had been accumulated, the focus had being shifted from the one-scale consideration of this problem as a transport and military-political one to the complex research of the channel influence on geography, economy, nature of the region. On the other hand, the most important details of economic model had remained unchanged, and finally, the connection of the Volga and the Don was carried out by the decision of the State power, with the use of unfree labor and was funded by the State, i.e. in the same way as it was planned in the times of Peter I.

I. O. Tyumentsev has worked out the key conception of the work, carried out the academic editing of the paper. A. L. Kleytman has analyzed scientific projects of the Volga-Don channel construction in the 18th – early 20th century. T. B. Ivanova has analyzed economic and technological projects of the Volga-Don channel construction in the Soviet times.

Key words: history of science and technology, the Volga, the Don, the Volga-Don channel, the Lower Volga region.

Citation. Kleytman A.L., Tyumentsev I.O., Ivanova T.B. On the Problem of the Volga-Don Channel Construction in the Scientific Thought of Russia of the 18th – the Middle of the 20th Century. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4, Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2018, vol. 23, no. 6, pp. 107-115. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2018.6.7>

**ВОПРОС О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА
В НАУЧНОЙ МЫСЛИ РОССИИ XVIII – СЕРЕДИНЫ XX ВЕКА ¹****Александр Леонидович Клейтман**

Волгоградский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства
и государственной службы (РАНХиГС), г. Волгоград, Российская Федерация;
Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН, г. Москва, Российская Федерация

Игорь Олегович Тюменцев

Волгоградский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства
и государственной службы (РАНХиГС), г. Волгоград, Российская Федерация

Татьяна Борисовна Иванова

Волгоградский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства
и государственной службы (РАНХиГС), г. Волгоград, Российская Федерация

Аннотация. Естественные производительные силы каждого региона остаются неизменными на протяжении тысячи лет. Характер их использования изменяется. Анализ процесса строительства Волго-Донского канала в научной мысли России XVIII – середины XX в. позволяет определить: 1) формирование и эволюционирование проектов инфраструктурных экономических преобразований в научной и государственной мысли; 2) политических условия и причины, которые приводят к их реализации. Методы проведенного исследования: общенаучные (анализ, синтез, диалектика) и частнонаучные (историко-генетический, историко-сравнительный, историко-системный), применение которых опирается на принципы историзма и объективности.

Проекты строительства Волго-Донского канала обсуждались в работах А.Г. Брикнера, С.В. Бернштейн-Когана, В.Ф. Гнучевой, И.И. Голикова, А.Н. Минха, В.В. Булатова, М.М. Загорюлько. В них были рассмотрены варианты реализации проекта и возможность его осуществления на основе концессии. В данной статье проанализированы различные варианты решения проблемы соединения Волги и Дона в научной мысли России XVIII–XX веков. Получен вывод, что к данной научно-технической проблеме со стороны научного сообщества и государственной власти резко возростал интерес в период коренных социально-экономических преобразований: реформ Петра I, Екатерины II, советских преобразований экономики в 1920–1930-е годы. С одной стороны, на протяжении двух с половиной столетий накапливались эмпирические данные по поводу строительства канала, происходил переход от частного осмысления данной проблемы как исключительно транспортной и военно-политической к комплексному исследованию влияния строительства канала на географию, природный мир, экономику региона. С другой стороны, во многих своих важных чертах экономическая модель данного проекта оставалась неизменной, и в конечном счете соединение Волги с Доном было осуществлено по решению государственной власти, с использованием подневольного труда, за счет средств государства, то есть так же, как и было запланировано в годы правления Петра I.

И.О. Тюменцевым сформулирована общая концепция работы, осуществлено научное редактирование статьи. А.Л. Клейтманом проанализированы научные проекты решения проблемы соединения Волги и Дона, разработанные в XVIII – начале XX века. Т.Б. Ивановой осуществлен анализ экономических и инженерно-технических проектов строительства Волго-Донского канала советского времени.

Ключевые слова: история науки и техники, Волга, Дон, Волго-Донской канал, Нижнее Поволжье.

Цитирование. Клейтман А. Л., Тюменцев И. О., Иванова Т. Б. Вопрос о строительстве Волго-Донского канала в научной мысли России XVIII – середины XX века // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2018. – Т. 23, № 6. – С. 107–115. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2018.6.7>

Введение. Вопрос о соединении двух крупнейших рек России Волги и Дона при помощи судоходного канала обсуждался в на-

учной мысли России на протяжении двух с половиной столетий. Несмотря на коренные политические, социально-экономические, куль-

турные изменения, произошедшие в жизни страны за это время, сохранялась актуальность проведения канала, поскольку таким образом можно было наиболее эффективно решить задачу увеличения и удешевления грузооборота между Центральной Россией, Уралом, Сибирью и Югом России, а также другими государствами на Черном и Средиземном морях. Исследование развития идеи о строительстве Волго-Донского канала позволяет понять, как формируются и эволюционируют проекты инфраструктурных экономических преобразований в научной и государственной мысли, в каких политических условиях и по каким причинам происходит их реализация.

Методы и материалы. Источниками проведенного исследования послужили труды отечественных ученых XVIII – середины XX в., изучавших возможность, способы и предполагаемые результаты строительства Волго-Донского канала: монографические исследования, отчеты о научных экспедициях, инженерные и экономические проекты и др.

Исследование проведено на основе принципов историзма и объективности, с использованием общенаучных методов анализа, синтеза, историко-генетического метода, которые позволили осмыслить, как формируются и развиваются научные идеи и концепции, системного подхода, позволяющего рассматривать события в научной сфере во взаимосвязи с фактами политической, экономической, социальной истории.

Обсуждение. Отдельные аспекты истории разработки научных проектов строительства Волго-Донского канала были исследованы в работах А.Г. Брикнера [3], С.В. Бернштейн-Когана [2], В.Ф. Гнучевой [6], И.И. Голикова [7], А.Н. Минха [8], В.В. Булатова и М.М. Загорулько [4]. В них были рассмотрены такие аспекты, как непосредственно сами проекты и их реализация на основе концессионных соглашений. Специального исследования, посвященного оценке формирования и эволюционирования проектов инфраструктурных экономических преобразований в научной и государственной мысли, выявлению политических условий и причин их реализации на примере строительства Волго-Донского канала в научной мысли России XVIII – середины XX в., до настоящего времени не предпринималось.

Анализ. Сразу после взятия Азова в 1696 г. российское правительство начало политику по освоению завоеванного пространства, в том числе путем создания водных путей из внутренних губерний к южным границам. Одним из приоритетных проектов стал канал через Волго-Донской водораздел. Ранее через него проходил один из наиболее удобных торговых путей между Европой и Азией, используемый в разные века древними греками, арабами, татарами времен Золотой Орды. В отечественной историографии получил распространение сюжет, истинность которого вызывает серьезные сомнения, о первой попытке строительства Волго-Донского канала турецким султаном Селимом II в 1565 году. Как предводитель военного похода против России, он предпринял первую попытку «переволоку прокопать и воду пропустить» [2, с. 22], но впоследствии отказался от этой затеи и, по наиболее распространенной версии, следов каких-либо земляных работ не оставил [2, с. 38–39].

Петром I Волго-Донской канал замысливался как военно-стратегическая коммуникация, не только преграждающая дальнейшее вторжение «татар в пределы России», но и позволяющая с течением времени организовать торговлю российскими товарами в странах Ближнего Востока и Средиземного моря. Во время царствования Петра было предпринято две попытки прорыть канал, причем первая – по проекту, получившему одобрение французской Академией наук. Нанятый в 1696 г. англичанин Брекель прокопал 4 км и построил один шлюз, соединяющий реки Иловлю и Камышинку. Испытание построек прошло неудачно, и Брекель бежал. Тем не менее Петр I продолжил реализацию замысла и привлек для этого другого специалиста – английского инженера Джона Перри. Строительство велось на протяжении 3 лет, но канал прокапывался южнее, чем прежний, что позволило сократить объемы земляных работ. В условиях начала Северной войны проект оказался для Российской империи чрезмерно затратным, в связи с этим в 1701 г. «Петр был вынужден сделать распоряжение о прекращении работ на Волго-Донском канале» [2, с. 33].

Морской офицер и гидротехник Джон Перри (1670–1732), находившийся на русской

службе с 1698 до 1712 г., как непосредственный руководитель работами по строительству канала в 1699–1701 гг. в своей книге «Описание России при нынешнем царе...» привел свое аргументированное видение вопроса о возможности и целесообразности соединения Волги с Доном через притоки Иловля и Камышинка. По его мнению, строительство Волго-Донского канала имело большое стратегическое значение. Наличие судоходного сообщения между Волгой и Доном было бы особенно выгодно в случае войны с турками, крымскими татарами, Персией или с одной из стран, располагавшихся на Каспийском море. Дж. Перри, в отличие от многих ученых и инженеров более позднего времени, не считал строительство канала нереальным, вел работу в данном направлении на протяжении трех лет и в качестве основных причин того, что начатая работа не была завершена, называл административные. Ему не было вовремя предоставлено необходимое число работников для прокопки земли, своевременно не завозились необходимые материалы. Наконец, астраханский губернатор князь Б.А. Голицын, который отвечал за эти вопросы, сам был скептически настроен по отношению к проводившимся работам и полагал, что «если Бог, создавая реки, дал им известное течение, то со стороны человека было бы неразумным высокомерием стараться направить их в другую сторону» [11, с. 61–62].

Первые критические оценки попыток строительства Волго-Донского канала были высказаны уже в петровское время шведским ученым Филиппом Иоганном фон Страленбергом. В энциклопедическом труде «Историко-географическое описание северной и восточной частей Европы и Азии», посвященном России и написанном во многом на основе материалов, собранных во время нахождения в российском плену в Сибири, автор, перечисляя российские реки и каналы, которые на них планировал построить Петр I, обратил внимание и на канал, начинающийся при речке Илавле, впадающей в реку Дон у города Илава, и продолжающийся до реки Камышинки, которая у города Камышинки впадает в Волгу. Как отметил ученый, этот канал был заложен, но не был закончен [9, с. 31–32]. Страленберг считал работу над проведением Волго-Донс-

кого канала, наряду со строительством Санкт-Петербурга, Азова и Таганрога, одним из малообдуманных мероприятий Петра I, реализация которых стоила большого числа человеческих жизней: «...многие ста тысяч человек, кои при том от голоду и морозу померли, також и многия тысячи подавлены землею и тако живы будучи, погребение приняли» [9, с. 133].

К вопросу о возможности строительства Волго-Донского канала ученые и государственные деятели вновь обратились в период правления Екатерины II. Участники академических экспедиций И.И. Лопахин, П.С. Паллас, посещавшие Нижнее Поволжье, составили описания русла канала.

В 1769 г. была организована специальная научная экспедиция под руководством Г.М. Ловица и П.Б. Иноходцева, которая должна была провести геологические изыскания и оценить возможность продолжения строительства канала, начатого в первые годы XVIII столетия. Экспедиционные исследования не были доведены до конца, экспедиция трагически закончилась в 1774 г. гибелью академика Г.М. Ловица во время восстания Е. Пугачева от рук повстанцев. Тем не менее адъютантом П.Б. Иноходцевым для Императорской академии наук был составлен детальный отчет о проведенных исследованиях, в том числе содержащий описание сохранившихся инженерных сооружений, построенных под руководством Дж. Перри, а также его оригинальные суждения о возможности и актуальности соединения Волги с Доном через Иловлю и Камышинку. По мнению П.Б. Иноходцева, место строительства канала было выбрано ошибочно, поскольку рельеф местности изобиловал перепадами, русла Ельшанки и Камышинки во многих местах были слишком узкими и извилистыми, что свидетельствовало о необходимости масштабных, дорогостоящих земляных работ по расширению трассы канала. Ученый впервые в отечественной науке высказал мысль о том, что правильнее было бы соединить Волгу с Доном у Царицына, поскольку здесь Волга и Дон наиболее близко подходили друг к другу, но в первую очередь следовало проложить дорогу, построить мосты и позволить поселиться на этом пути людям, которые были бы готовы заниматься перевозом грузов от Волги к Дону [15].

В 1780-х гг. идеи П.Б. Иноходцева получили развитие: после упразднения Волжского казачьего войска, преобразования казачьего городка Дубовка в посад и заселения его представителями крестьянского, мещанского и купеческого сословий этот населенный пункт стал важным транспортным узлом, через который стали проходить транзитные грузы, следовавшие через Волгу на Дон и обратно.

В 1820–1823 гг. из-за расширения внутренней и внешней торговли, в основном хлебом, инженером Крафтом было сделано 4 новых варианта прокладки канала как по руслу, определенному еще Петром I, так и по новым, в том числе специально прорытым, туннелям. Впервые было сделано экономическое обоснование проекта, но из-за больших затрат к его строительству вновь не приступили.

В пореформенный период при обсуждении вопросов о канале исследовались недостатки пропускной мощности железной дороги, конкуренция между регионами, использовалась «хлебоэкспортерская» аргументация, которая потом была дополнена важностью выхода донецкого угля на Волгу, а уральской руды в Донбасс. В это время проекты канала были разработаны инженерами Шишовым, Гамалицким, Л. Дрю, князем Н. Щербатовым и присяжным поверенного П. Льжиным [13]. Наиболее детально проработанным с гидротехнической точки зрения был проект профессора Н.П. Пузыревского, обосновавшего выход канала к Сарепте [12].

К строительству начал проявлять интерес иностранный капитал, предлагая передать его прокладку и эксплуатацию на 99 лет в концессию Франко-русскому частному обществу изыскания и составления проекта Волго-Донского канала. Помимо технических вопросов, стали изучаться экономические проблемы, связанные с проведением канала, и вероятный грузооборот.

Тем не менее в дореволюционное время подготовленные проекты не были реализованы, хотя с 1914 г. канал вновь, как и при Петре I, получает не только торговое, но и стратегическое значение. Это было вызвано такими причинами, как конкуренция с железной дорогой, экономический кризис, Русско-японская и Первая мировая войны.

Проект строительства Волго-Донского канала стал одним из важных пунктов плана ГОЭЛРО и последующих проектов модернизации экономики страны, разработанных советскими властями. Уже в 1918 г. по распоряжению В.И. Ленина под руководством М.М. Гришина был доработан проект Пузыревского. Специалист по ирригации, инженер Ф.П. Моргуниенков предложил новые направления его использования – для орошения и получения гидроэнергии.

В 1920-е гг. Волго-Донской канал стал рассматриваться как часть Волго-Донско-Азовской магистрали. Обсуждение целесообразности строительства Волго-Дона было инициировано уже не только центральными, но и региональными коллегиальными органами управления: Северо-Кавказской областной плановой комиссией, Губисполкомом Царицынской губернии [1].

Ученые 1920-х гг. рассматривали Волго-Донской канал как часть непрерывно-водного пути, объединяющего Поволжье, Ленинград, Север (Архангельск), Урал, Пермь, Туркестан, западное побережье Каспийского моря, Северный Кавказ, Донбасс через шлюзованный уже Донец, Черное и Средиземное моря, а если будет построен европейский водный путь, как предусматривалось в Версальском мирном соглашении, то с Дунаем и Рейном.

Сотрудники Царицынской губернской плановой комиссии полагали, что проведение Волго-Донского канала должно было стать решающим фактором активизации развития территории Царицынской губернии и самого г. Царицына. Ожидалось, что у Царицынской губернии появятся следующие возможности: 1) повысится спрос на хлеб из-за удешевления его подвоза, что приведет к росту закупочных цен и увеличению посевов Заволжья; 2) как альтернатива нефтепроводам водные перевозки позволят более гибко реагировать на изменения спроса; 3) удешевится доставка продукции горнозаводской промышленности Урала и угольного Донецкого района, что расширит рынок их сбыта; 4) отмечалась хлопковая роль канала, состоящая в возможности подписать договор с Туркестаном об оросительной концессии в Туркестане и осуществлять поставки хлопка во Францию; 5) вывоз на экспорт леса; 6) смычка с Дон-

бассом для развития оборонной промышленности Поволжья; 7) совместное развитие промышленности Поволжья и Северного Кавказа с загрузкой простаивающих мощностей; 8) поддержка голодающего крестьянства, так как будут созданы рабочие места для 20 тысяч человек на 5 лет [5]. Из последнего видно, что царичинские краеведы предвосхитили предложенное позднее Дж. Кейнсом использование инфраструктурных проектов для решения проблем занятости населения.

Основным местом строительства канала называлась линия Сталинград – Калач. Рассматривались экологические вопросы (утверждалось, что забор воды из Дона на мелиорацию будет минимальным), необходимость строительства новых элеваторов для обеспечения сохранности возросших объемов экспорта хлеба, рост кустарных промыслов, которым нужен дешевый транспорт. Отмечалось и отрицательное воздействие канала на экономику губернии: повысится конкуренция донецких заводов за поставки на Черноморское побережье и Западный Кавказ с металлургическим заводом «Красный Октябрь». Поэтому последний предлагалось переоборудовать, электрифицировать, а поставки продукции ориентировать на рынки Баку и Восточного Кавказа [10].

В 1927 г. были созданы специальные научно-исследовательские и административные учреждения, которые должны были разработать конкретный план реализации задачи по соединению Волги и Дона: Комитет по сооружению Волго-Донской водной магистрали под председательством Г.М. Кржижановского и Управление Волго-Донского строительства при Северо-Кавказском краевом исполнительном комитете в Ростове-на-Дону. Результаты географических, экономических и инженерно-технических изысканий этих учреждений в 1929–1930 гг. были опубликованы в виде серии книг «Волго-Донская водная магистраль. Проект 1927–1928 гг.». Подготовка инженерно-технической и экономической части проекта на данном этапе велась под руководством А.С. Аксамитного. Недостатком проведенных научно-исследовательских работ было рассмотрение канала исключительно с точки зрения решения транспортной задачи, без учета проблем получения электроэнергии и ирри-

гации, которые также могли быть решены в результате соединения Волги и Дона. В 1930 г. данные учреждения были ликвидированы, и дальнейшую работу по разработке проекта строительства канала стал вести институт «Гидроэлектропроект». Его сотрудники переработали проектную документацию, ранее основанную на проекте Пузыревского, включив в нее вопросы энергетики, транспорта, ирригации, мелиорации, подъема уровня воды в Каспии. Подготовленный проект, однако, не получил одобрения со стороны Госплана. Тем не менее на XVIII съезде ВКП(б) было принято решение закончить проектные работы и приступить к строительству канала в третьей пятилетке.

Окончательный проект Волго-Донского канала, впоследствии воплощенный в жизнь, был разработан сотрудниками проектно-изыскательского управления гидротехнических работ «Гидропроект» Наркомата внутренних дел СССР под руководством С.Я. Жука в 1940–1948 годах. Несмотря на тяжелое положение страны в период Великой Отечественной войны и Сталинградской битвы, проектные работы продолжали вестись и в военные годы.

В конце 1940-х – начале 1950-х гг. в СССР велась реализация так называемого «Сталинского плана преобразования природы» – масштабного проекта научного регулирования природы, который должен был изменить климат на Юге и Юго-Востоке СССР. Строительство Волго-Донского канала стало одним из компонентов данного плана. Окончательный проект строительства канала был утвержден Советом министров СССР, и в 1949–1952 гг. была осуществлена «великая стройка коммунизма».

Результаты. Как показывает проведенное исследование, идеи относительно соединения Волги с Доном формулировались и уточнялись на протяжении двух с половиной столетий. Внимание к данному проекту возрастало в периоды коренных социально-экономических преобразований – во время правления Петра I, Екатерины II, во время административных и хозяйственных реформ 1920-х годов. Если первоначальные проекты соединения Волги и Дона должны были решить только транспортную проблему, обеспечить усиление военно-политического влияния России на Черном и Каспийс-

ком морях, а также активизировать торговые отношения России в данном направлении, то в 1900–1930-е гг. были выработаны инженерно-технические решения, позволявшие при помощи строительства канала решить ирригационные и энергетические проблемы на юге страны. Несмотря на коренные изменения, произошедшие в жизни России в XVIII – середине XX в., уточнения и дополнения проектов соединения Волги и Дона, наиболее существенные черты экономической модели строительства канала за два с половиной столетия не претерпели принципиальных изменений: соединение Волги с Доном было осуществлено по решению государственной власти, с использованием подневольного труда, за счет средств государства.

ПРИМЕЧАНИЕ

¹ Работа выполнена в рамках реализации гранта РФФИ «Проблемы экономического районирования и размещения производительных сил в трудах ученых Юга России 1920–1930-х гг.» (проект № 16-12-34003).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. А. И. П. Работа Губплана в январе / А. И. П. // *Хозяйство на новых путях*. – 1925. – № 4. – С. 131–135.
2. Берштейн-Коган, С. В. Волго-Дон : Историко-географический очерк / С. В. Берштейн-Коган. – М. : Изд-во АН СССР, 1954. – 224 с.
3. Брикнер, А. Г. Иллюстрированная история Петра Великого : в 2 т. / А. Г. Брикнер. – СПб. : Изд. П.П. Сойкина, 1902. – 2 т.
4. Булатов, В. В. Водная магистраль Волга – Дон – Азовское море: нереализованные концессии / В. В. Булатов, М. М. Загорулько. – Волгоград : Волгогр. науч. изд-во, 2007. – 188 с.
5. Волго-Дон-Азовская водная магистраль // *Хозяйство на новых путях*. – 1925. – № 5. – С. 76–78.
6. Гнучева, В. Ф. Волго-Донской канал в XVIII в. : (Забываемые материалы предварительных полевых наблюдений на р. Камышинке, проведенных в 1771–1774 гг. акад. Г.М. Ловицем и адъютантом П.Б. Иноходцевым) // *Природа*. – 1941. – № 1. – С. 92–95.
7. Голиков, И. И. Деяния Петра Великого, мудрого преобразителя России : в 12 ч. / И. И. Голиков. – М. : Унив. тип. у Новикова, 1788–1789. – Ч. 2. – 1788. – 467 с. ; Ч. 5. – 1788. – 418 с. ; Ч. 6. – 1788. – 435 с. ; Ч. 7. – 1789. – 464 с. ; Ч. 8. – 1789. – 448 с.

8. Минх, А. Н. Историко-географический словарь Саратовской губернии: Южные уезды Царицынский и Камышинский. Современная версия / А. Н. Минх ; под ред. И. О. Тюменцева. – Волгоград : Изд-во ВАГС, 2010. – 568 с.

9. Записки капитана Филиппа Иоганна Страленберга об истории и географии Российской империи Петра Великого. Северная и Восточная часть Европы и Азии. В 2 ч. Ч. 1 / под ред. М. П. Ирошников. – М. ; Л. : Ин-т истории СССР АН СССР, 1985. – 455 с.

10. Канадин, А. Г. Влияние Волго-Донского канала на экономику нашего края // *Хозяйство на новых путях*. – 1925. – № 6. – С. 55–64.

11. Перри, Дж. Состояние России при нынешнем царе / Дж. Перри. – М. : Унив. тип., 1871. – 193 с.

12. Пузыревский, Н. П. Водное соединение рек Волги и Дона. Исторические, экономические и технические сведения, изыскания 1910 года и проект соединительного канала в месте наибольшего сближения названных рек / Н. П. Пузыревский. – СПб. : Управ. вод. путей и шоссейных дорог, 1912. – 394 с.

13. Щербатов, Н. Б. Волго-Донской водный путь : Экономические и технические соображения об его устройстве / Н. Б. Щербатов. – СПб. : Рус. скоропечатня, 1907. – 83 с.

14. Bericht an die Erlauchte Kaiserliche Academie der Wissenschaften vom Adjunct Peter Inochodzow // Сухомлинов, М. И. История Российской академии. В 8 вып. Вып. 3 / М. И. Сухомлинов. – СПб. : Тип. Имп. акад. наук, 1876. – С. 393–408.

REFERENCES

1. A.I.P. Rabota Gubplana v yanvare [Work of the Gubplan in January]. *Khozyaystvo na novykh putyakh*, 1925, no. 4, pp. 131-135.
2. Bershteyn-Kogan S.V. *Volgo-Don: Istoriko-geograficheskiy ocherk* [Volgo-Don. Historical and Geographical Essay]. Moscow, Izd-vo AN SSSR, 1954. 224 p.
3. Brikner A.G. *Illyustrirovannaya istoriya Petra Velikago: v 2 t.* [Illustrated History of Peter the Great: in 2 vols]. Saint Petersburg, Izdanie P.P. Soykina, 1902.
4. Bulatov V.V., Zagorulko M.M. *Vodnaya magistral Volga – Don – Azovskoe more: nerealizovannye kontsessii* [The Water Highway Volga-Don-Azov Sea: Unrealized Concessions]. Volgograd, Volgogradskoe nauchnoe izd-vo, 2007. 188 p.
5. Volgo-Dono-Azovskaya vodnaya magistral [The Water Highway Volga-Don-Azov Sea]. *Khozyaystvo na novykh putyakh*, 1925, no. 5, pp. 76-78.

6. Gnucheva V.F. Volgo-Donskoy kanal v XVIII v.: (Zabytye materialy predvaritelnykh polevykh nablyudeniya na r. Kamyshinke, provedennykh v 1771-1774 gg. akad. G.M. Lovitsem i adyunktom P.B. Inokhodtsevym) [The Volga-Don Channel in the 18th Century: (Forgotten Materials of Preliminary Field Observations on the River Kamyshinka, Held in 1771-1774 by Academician G. M. Lovitz and Associate P. B. Inokhodtsev)]. *Priroda*, 1941, no. 1, pp. 92-95.

7. Golikov I.I. *Deyaniya Petra Velikogo, mudrogo preobrazitelya Rossii: v 12 ch.* [Deeds of Peter the Great, Wise Transformer of Russia. In 12 Parts]. Moscow, Univ. tip. u Novikova, 1788-1789. Part 2, 1788. 467 p.; Part 5, 1788. 418 p.; Part 6, 1788. 435 p.; Part 7, 1789. 464 p.; Part 8, 1789. 448 p.

8. Minkh A.N. *Istoriko-geograficheskiy slovar Saratovskoy gubernii: Yuzhnye uezdy Tsaritsynskiy i Kamyshinskiy. Sovremennaya versiya* [Historical and Geographical Dictionary of the Saratov Province: Southern Counties Tsaritsyno and Kamyshin. The Modern Version]. Volgograd, Volgogradskaya akademiya gosudarstvennoy sluzhby Publ., 2010. 568 p.

9. Iroshnikov M.P., ed. *Zapiski kapitana Filippa Ioganna Stralzenberga ob istorii i geografii Rossiyskoy imperii Petra Velikogo. Severnaya i Vostochnaya chast Evropy. V 2 ch.* [Notes by Captain Philipp Johann Strahlenberg about History and Geography of the Russian Empire of Peter the Great. The Northern and Eastern Parts of Europe. In 2 Parts]. Moscow; Leningrad, Institut istorii AN SSSR, 1985, part 1. 455 p.

10. Kanadin A.G. Vliyanie Volgo-Donskogo kanala na ekonomiku nashego kraya [Influence of the Volga-Don Channel on Economy of Our Region]. *Khozyaystvo na novykh putyakh*, 1925, no. 6, pp. 55-64.

11. Perry J. *Sostoyanie Rossii pri nyneshnem tsare* [The State of Russia under the Present Czar]. Moscow, Universitety Publ., 1871. 193 p.

12. Puzyrevskiy N.P. *Vodnoe soedinenie rek Volgi i Dona. Istoricheskie, ekonomicheskie i tekhnicheskie svedeniya, izyskaniya 1910 goda i proekt soedinitelnogo kanala v meste naibolshego sblizheniya nazvannykh rek* [The Water Connection of the Rivers Volga and Don. Historical, Economic and Technical Information, Investigations of 1910 and the Project of the Connection Channel in the Place of the Closest Approach of These Rivers]. Saint Petersburg, Upravlenie vodnykh putey i shosseynykh dorog Publ., 1912. 394 p.

13. Shcherbatov N.B. *Volgo-Donskoy vodnyy put: Ekonomicheskie i tekhnicheskie soobrazheniya ob ego ustroystve* [The Volga-Don Water Way: Economic and Technical Thoughts about Its Construction]. Saint Petersburg, Russkaya skoropechatnya Publ., 1907. 83 p.

14. Bericht an die Erlauchte Kaiserliche Academie der Wissenschaften vom Adjunct Peter Inochodzow. Sukhomlinov M.I. *Istoriya Rossiyskoy akademii. V 8 vyp.* [History of the Russian Academy. In 8 iss.]. Saint Petersburg, Tipografiya Imperatorskoy Akademii nauk, 1876, iss. 3, pp. 393-408.

Information about the Authors

Aleksandr L. Kleytman, Candidate for a Degree, Institute for the History of Science and Technology named after S. I. Vavilov, RAS, Baltiyskaya St., 14, 125315 Moscow, Russian Federation; Candidate of Sciences (History), Associate Professor of Department of Economics and Finance, Volgograd Institute of Management – Branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Gagarina St., 8, 400066 Volgograd, Russian Federation, alexander.kleitman@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-4779-0321>

Igor O. Tyumentsev, Doctor of Sciences (History), Professor, Director of Volgograd Institute of Management – Branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Gagarina St., 8, 400066 Volgograd, Russian Federation, rector@vlgr.ranepa.ru, <https://orcid.org/0000-0002-8762-9308>

Tatyana B. Ivanova, Doctor of Sciences (Economics), Professor, Department of Corporate Management, Volgograd Institute of Management – Branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Gagarina St., 8, 400066 Volgograd, Russian Federation, nika20021960@bk.ru, <https://orcid.org/0000-0002-1103-8210>

Информация об авторах

Александр Леонидович Клейтман, соискатель, Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН, ул. Балтийская, 14, 125315 г. Москва, Российская Федерация; канди-

дат исторических наук, доцент кафедры экономики и финансов, Волгоградский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы (РАНХиГС), ул. Гагарина, 8, 400066 г. Волгоград, Российская Федерация alexander.kleitman@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-4779-0321>

Игорь Олегович Тюменцев, доктор исторических наук, профессор, директор, Волгоградский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы (РАНХиГС), ул. Гагарина, 8, 400066 г. Волгоград, Российская Федерация, rector@vlgr.ranepa.ru, <https://orcid.org/0000-0002-8762-9308>

Татьяна Борисовна Иванова, доктор экономических наук, профессор кафедры корпоративного управления, Волгоградский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы (РАНХиГС), ул. Гагарина, 8, 400066 г. Волгоград, Российская Федерация, nika20021960@bk.ru, <http://orcid.org/0000-0002-1103-8210>