www.volsu.ru

ИЗ ИСТОРИИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА И СУДОХОДСТВА

DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2026.4.1

UDC 902.21
LBC 63.4(2)

Submitted: 16.10.2024
Accepted: 24.03.2025

DESIGN FEATURES OF JOHN PERRY'S NAVIGATION CHANNEL IN THE KAMYSHINSKY DISTRICT OF THE VOLGOGRAD REGION ACCORDING TO THE DATA OF ARCHAEOLOGICAL STUDIES

Yakov A. Kiyashko

Volgograd State Technical University, Volgograd, Russian Federation

Abstract. *Introduction.* This paper presents the results of archaeological studies that were carried out at the archaeological heritage sites of the Peter the Great era in the Kamyshinsky district of the Volgograd region. It is about the monuments of hydraulic engineering, which were erected by the order of Peter I to unite two rivers, the Don and Volga, through their tributaries, the Ilovlya and the Kamyshinka rivers, in the late 17th – early 18th centuries. This study is a continuation of archaeological research that was done by the team of the State Budgetary Institution "Volgograd Scientific and Practical Center for the Protection of Historical and Cultural Monuments" under the supervision of the author in 2022. During the first year of study the main attention was paid to the archaeological heritage site "Selimov val, 1550," but the second year of research was devoted to identifying the design features of the second site – "Petrov val, 1698." This name refers to the remains of the navigation channel that was constructed under the direction of the Englishman John Perry in 1699–1701. *Methods and materials.* During the archaeological work, a visual inspection of the channel along its length from the Ilovlya River to the Kamyshinka River was carried out in order to determine the places where it was possible to trace the structural features of the object and localize the gateways. The presence of these gateways is well known from historiography. Particular attention was paid to the "unfinished" section of the channel, which enters the Kamyshinka River's gully. The archaeological testing pits were dug in this area to identify the cultural layer of the 18th century. *Results.* As a result of work, a previously unaccounted section was discovered, which is located between the eastern parts of the channels "Selimov val, 1550" and "Petrov val, 1698" at the point of their closest convergence. In this area it was possible to trace a connecting ditch that unites both hydraulic structures into one system. The location of one of the gateways, which is now used as a dam by local residents, was also identified. In conclusion, it is important to say that this project would have been completed in the early 18th century if it had been facilitated by a political decision of the Russian government.

Key words: Peter I, Petrov val, Johann Brekkel, John Perry, Kamyshinka, Ilovlya, archaeological explorations.

Citation. Kiyashko Ya.A. Design Features of John Perry's Navigation Channel in the Kamyshinsky District of the Volgograd Region According to the Data of Archaeological Studies. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2026, vol. 31, no. 4, pp. 6-18. (in Russian). DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2026.4.1

© Киящко Я.А., 2026

УДК 902.21
ББК 63.4(2)

Дата поступления статьи: 16.10.2024
Дата принятия статьи: 24.03.2025

КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ СУДОХОДНОГО КАНАЛА ДЖОНА ПЕРРИ В КАМЫШИНСКОМ РАЙОНЕ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ (ПО ДАННЫМ АРХЕОЛОГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ)

Яков Алексеевич Кияшко

Волгоградский государственный технический университет, г. Волгоград, Российская Федерация

Аннотация. *Введение.* В данной работе представлены результаты археологических исследований, которые были проведены на объектах археологического наследия Петровской эпохи, расположенных в Камышинском районе Волгоградской области. Речь идет о памятниках гидротехнической мысли, которые возводились по приказу Петра I с целью объединения двух рек Дона и Волги через их притоки – реки Иловля и Камышинка – в конце XVII – начале XVIII века. Данное исследование является продолжением археологических изысканий, которые были предприняты коллективом ГБУ «ВОНПЦ по охране памятников истории и культуры» под руководством автора в 2022 году. Если в первый год основное внимание было уделено объекту археологического наследия «Селимов вал, 1550 г.», то второй год исследований был посвящен установлению конструктивных особенностей второго объекта – «Петров вал, 1698 г.». Под данным названием следует понимать сохранившиеся остатки судоходного канала, который создавался под руководством англичанина Джона Перри в 1699–1701 годах. *Методы и материалы.* В ходе археологических работ был произведен визуальный осмотр канала на всем его протяжении от р. Иловля до р. Камышинка с целью определения мест, где можно было проследить конструктивные особенности объекта, локализовать месторасположение шлюзов, наличие которых хорошо известны из историографии. Особое внимание было уделено «недостроенному» участку канала в месте вхождения его в балку р. Камышинка. В данном районе были заложены археологические шурфы с целью выявления культурного слоя XVIII века. *Результаты.* В результате проведенных работ был обнаружен ранее не учтенный участок, который располагается между восточными частями каналов «Селимов вал, 1550 г.» и «Петров вал, 1698 г.» в месте их наибольшего сближения. На этом участке был прослежен соединительный ров, который объединяет оба гидротехнических сооружения в одну систему. Также было локализовано месторасположение одного из шлюзов, который сегодня используется как дамба местными жителями. Был сделан общий вывод о перспективности завершения данного проекта в начале XVIII в., если этому способствовало бы политическое решение руководства российского государства.

Ключевые слова: Петр I, Петров вал, Яганн Брёккель, Джон Перри, Камышинка, Иловля, археологические разведки.

Цитирование. Кияшко Я. А. Конструктивные особенности судоходного канала Джона Перри в Камышинском районе Волгоградской области (по данным археологических исследований) // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2026. – Т. 31, № 4. – С. 6–18. – DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2026.4.1

Введение. На территории Камышинского района Волгоградской области расположено два объекта культурного наследия, которые являются остатками гидротехнических сооружений – соединительных судоходных каналов, возводимых в годы правления Петра I. В официальной документации они фигурируют под названием «Селимов вал, 1550 г.» (в Едином государственном реестре объектов культурного наследия зарегистрирован под номером 341540306650006) и «Петров вал, 1698 г.» (в Едином государственном реестре объектов культурного наследия зарегистрирован под номером 341540306420006) (рис. 1). Данные объекты должны были создать водный путь из р. Дон через приток Иловлю в р. Камышинка, которая являлась притоком р. Волга. Соединение двух крупных водных артерий Волги и Дона позволило бы сформировать благоприятные условия для дальнейшего освоения волго-донских степей в XVIII веке.

Оба проекта не были завершены в силу различных обстоятельств, что серьезно осложнило историческое изучение данных сооружений. Так, были допущены ошибки при отождествлении памятников с данными пись-

менной традиции. В качестве примера можно привести название «Селимов вал, 1550 г.», который является гидротехническим каналом, возводимым под руководством шведского инженера Я. Брёккель в 1697–1698 гг. [3]. Кроме этого, среди исследователей существует определенный скепсис в отношении успешной реализации задумки Петра I по соединению двух рек [6]. Основанием для сомнений является перепад высот между реками Иловля и Камышинка, которые не создавали условия для обводнения судоходных каналов. Данная особенность была отмечена еще исследователями в XIX в. [12, с. 57]. Однако приведенные сведения не согласуются с точкой зрения английского инженера-гидротехника Джона Перри, который верил в успех проекта и после завершения строительства шлюза на р. Воронеж в 1704 г. предлагал Петру I возобновить работу по строительству Волго-Донского канала на р. Камышинка [8, с. 86].

Наличие противоречий в истории строительства соединительных каналов требует привлечения дополнительных исторических источников. Поэтому было решено использовать методы археологической науки, которые позволили проследить новые конструктивные элементы каналов, созданные Я. Брёккелем и Дж. Перри. Археологическое изучение памятников Петровской эпохи проходило в течение двух лет – с 2022 по 2023 год. Промежуточные результаты по итогам 2022 г. были опубликованы в статье [4]. Следовательно, основной целью археологических изысканий в 2023 г. являлось определение всех функциональных частей канала Джона Перри (Петров вал, 1698 г.), которые должны были обеспечить проход судов из р. Иловля в р. Камышинка. Полученная информация позволяет по-новому реконструировать процесс соединения рек Дона и Волги в конце XVII – начале XVIII века.

Идея объединения рек Волги и Дона оставалась актуальной вплоть до 50-х гг. XX в., поэтому на протяжении длительного времени проекты судоходных каналов Петра I привлекали внимание историков и инженеров. Наиболее полный историографический анализ приведен в статье А.Л. Клейтмана [7].

Несмотря на то что следы каналов хорошо фиксировались на местности, специального археологического изучения памятников не проводилось. Только 30 августа 1960 г. вышло постановление Совета Министров РСФСР № 1327 «О дальнейшем улучшении дела охраны памятников культуры в РСФСР», где было указано, что объекты археологического наследия «Селимов вал, 1550 г.» и «Петров вал, 1698 г.» подлежат государственной охране [5]. По всей видимости, в ходе изучения канала Я. Брёккеля не была прослежена вся его трасса до соединения с р. Иловля. Это привело к тому, что только одна часть памятника (вал на возвышенности) была исследована и интерпретирована как вал, созданный по приказу турецкого султана Селима II. Данная ошибка не была исправлена при составлении паспортов объектов в 2001 г., когда проводилась топографическая съемка. В 2013 г., согласно приказу Министерства культуры Волгоградской области, были установлены границы территории объектов культурного наследия федерального значения «Селимов вал, 1550 г.» и «Петров вал, 1698 г.».

В ходе археологической разведки, проведенной сотрудниками ГБУ «ВОНПЦ по охране памятников истории и культуры» под руководством Я.А. Кияшко в 2022 г., удалось установить характерные особенности объекта культурного наследия «Селимов вал, 1550 г.». По итогу визуального осмотра памятника стало ясно, что данное название ошибочно по причине неверной интерпретации объекта в середине XX века. Земляной вал был частью масштабного строительства под руководством Я. Брёккеля в конце XVII века.

Таким образом, археологические исследования 2023 г. являются логическим продолжением работ 2022 г. по изучению гидротехнических сооружений эпохи правления Петра I.

Методы и материалы. С учетом того факта, что главной задачей являлось археологическое исследование каналов Я. Брёккеля и Дж. Перри, в качестве основного источника информации выступал картографический материал. Прежде всего это карта конца 1760-х гг., составленная Г.М. Ловицем и П.Б. Иноходцевым [2]. В ходе археологической разведки в 2022 г. была подтверждена информация, которая была получена при анализе вышеуказанной карты. Следовательно, при планировании маршрута археологической разведки в 2023 г. данный документ стал основным.

Для локализации шлюзов, которые возводил Дж. Перри для регулирования воды в канале, также была использована карта «Атласа реки Дон Крюйса или Прилежное описание реки Дону или Танаиса, Азовского моря или Езера Меотского, Понта Эуксинского или Черного моря» [1].

В процессе археологической разведки применялись методы археологической науки, которые включали в себя визуальное изучение местности, где располагались объекты культурного наследия, поиск подъемного материала, а также закладка археологических шурфов с целью выявления культурного слоя.

Анализ. Прежде чем перейти к обзору основных результатов исследований, необходимо дать небольшой экскурс в историю создания первого соединительного канала, который ошибочно называется «Селимов вал, 1550 г.».

Как хорошо известно, строительство первого соединительного канала было поручено шведскому инженеру Я. Брёккелю в 1697 году. Личность шведского инженера представляет особый интерес, так как это позволяет понять причины постигнувшей его неудачи при реализации задания Петра I. Я. Брёккель поступил на русскую службу в 1695 г. и считался хорошим специалистом по созданию фортификационных сооружений. Известно, что он принимал участие в Азовских походах в 1695–1696 гг. и после захвата Азова руководил строительством укреплений, где и произвел хорошее впечатление на военных специалистов [9]. В связи с этим неудивительно, что судоходный канал, строительством которого он руководил, имеет ряд фортификационных элементов.

Как было установлено в 2022 г., канал Я. Брёккеля представлял собой составной объект из двух частей [4] (рис. 2). Первая часть находилась в пойменной местности р. Иловля и представляла собой небольшой канал (на карте разрез N-O: ров второго канала, проложенный в низменности), который был прикрыт от возможного нападения артиллерийской батареей (Batterie zu Canonen), которая находилась на искусственной возвышенности и также была укреплена валом и двумя кольцевыми рвами. Вторая часть канала проходила по надпойменной части (на карте разрез L-M: сухой ров второго канала). Земляной отвал, который был получен в ходе копки канала, был использован для сооружения защитного вала с южной стороны канала. Данные конструктивные особенности были отмечены позже на карте конца 1760-х гг., составленной Г.М. Ловицем и П.Б. Иноходцевым. Вероятно, выбор места прокопки канала также делался исходя из логики фортификатора, а не инженера-гидротехника. Ошибка в выборе места строительства привела к тому, что при пуске воды в канал шлюзы сорвало и шведский специалист, опасаясь наказания, бежал из России [9; 11, с. 3]

В ходе археологической разведки в 2022 г. вышеупомянутые конструктивные элементы канала были найдены. Кроме этого, были локализованы места предположительного расположения шлюзов. Сейчас на их месте два озера, которые, по всей видимости, сформировались в ходе их разрушения. Стоит отметить, что на карте 1760-х гг. данные объекты тоже присутствуют и имеют подпись «Thor» – «ворота».

После бегства Я. Брёккеля работы по соединению рек продолжил английский гидротехник Джон Перри, который был рекомендован Петру I Перегрином Осборном, маркизом Кармартеном и интендантом военно-морского флота Эдмундом Даммером, когда царь находился в Лондоне. В отличие от своего предшественника Дж. Перри имел опыт по строительству гидротехнических сооружений [8, с. 84]. Поэтому, когда англичанин прибыл на место строительства в 1698 г., он сразу отметил неверный выбор места прокладки канала. Свою трассу Дж. Перри проложил на несколько сот метров южнее, где течение р. Иловля не такое сильное.

Если обратить внимание на схему канала, которая отражена на карте, то можно заметить, что вода полностью не заполняла канал (рис. 2). Так, разрезы C-D (в переводе: наполненный водой ров того же канала) и F-E (в переводе: ров того же канала, заполненный весенними водами) фиксировали уровень воды. Разрез A-B (в переводе: сухой ров первого канала) указывает на отсутствие воды в канале. Все это подводит к мысли о невозможности реализации проекта Дж. Перри по причине маловодности трассы канала. Однако английский инженер решил воспользовать-

ся трудами своего предшественника и использовать первую трассу канала как «резервуар» с водой.

Наиболее сложным участком для прохода кораблей являлось место перехода судоходного канала в балочную систему р. Камышинка (рис. 2). Для того чтобы в нее попасть, необходимо было преодолеть переход из трассы канала через балку р. Грязнуха (часть балочной системы р. Камышинка). Следовательно, требовалось наполнить водой не только восточную часть канала, но и саму балку. Для реализации данной задачи были проложены соединительные каналы – это разрезы P-Q (в переводе: ров между каналами для их коммуникации) и R-S (в переводе: ров для отвода воды). По всей видимости, уровень воды в канале Я. Брёккеля был настолько высок, что ее хватало не только на обводнение балки р. Грязнуха (разрез R-S), но и на «сухую» часть канала Дж. Перри (разрез P-Q). При этом была создана система шлюзов для регулирования уровня воды не только в канале, но и в балочной системе р. Камышинка. Полученная информация при анализе карты, составленной Г.М. Ловицем и П.Б. Иноходцевым, сформировала задачи археологической разведки, а именно: установить наличие каналов, которые отмечены разрезами R-S и P-Q и локализовать возможные места шлюзов, которые отмечены на карте канала, приведенной в атласе р. Дон К. Крюйса.

В ходе визуального изучения территории исследования было установлено, что восточная граница объекта культурного наследия «Селимов вал, 1550 г.» и «ров для отвода воды» R-S уничтожены в ходе хозяйственной деятельности человека (см. рис. 3–5). На сегодняшний день на этом месте располагаются хозяйственные постройки. Месторасположение соединительного канала P-Q удалось определить. Он подходит к восточной границе канала Дж. Перри, где трасса канала вплотную подходит к балке р. Грязнуха. Вероятно, с помощью дополнительных конструктивных элементов Дж. Перри планировал накопить достаточно воды, чтобы упростить переход кораблей в балочную систему. Данное предположение подтверждается и общей структурой канала. Как хорошо видно на профилях разрезов, указанных на карте, у трассы канала существовала довольно значительная берма по обе стороны. Земляные отвалы располагаются на значительном расстоянии от основного русла (рис. 1, 2). Такая конфигурация может быть объяснена использованием тягловой силы животных, которые способствовали движению кораблей по каналу. В восточной части из-за особенностей рельефа реализовать данную функцию не представлялось возможным, поэтому так важно было увеличить уровень воды.

В процессе работ было заложено два археологических шурфа. Первый располагался непосредственно на соединительном канале P-Q. Второй шурф – в восточной части канала Дж. Перри, где русло соединяется с «соединительным каналом» от канала Я. Брёккеля (P-Q) и балкой Грязнуха (рис. 2). Данные места были выбраны по причине перспективности найти возможные остатки от различных конструкций, а также археологический материал. К сожалению, в ходе археологических работ культурный слой обнаружен не был.

Для определения мест расположения шлюзов была использована карта канала, приведенная в атласе р. Дон Крюйса (рис. 6). На ней обозначено два шлюза, где один перекрывал р. Иловля, другой располагался на месте соединения канала с р. Иловля. Также пунктиром отмечены места запланированных 6 шлюзов по р. Камышинка и уже ближе к р. Волга еще 4 шлюза и деривационных канала. Дж. Перри в своей книге жаловался, что не мог найти специалистов, которые умели хорошо конопатить [11, с. 23]. На строительство канала на протяжении двух сезонов набирались более 500 плотников [10]. Отталкиваясь от этой информации, можно предположить, что определенное количество шлюзов было построено, а некоторая часть могла находиться в стадии строительства.

В настоящее время локализовать места расположения шлюзов на р. Камышинка крайне затруднительно, поскольку из-за активной хозяйственной деятельности рельеф очень сильно изменился, речка практически полностью пересохла и ее русло застроено. В письменных источниках нет упоминания об отправке мастеров каменных дел на р. Камышинка. Следовательно, основным материалом для постройки шлюзов было дерево. С учетом того,

что строительные работы были прерваны и больше не возобновлялись, вполне возможно, что шлюзы были разобраны местными жителями для хозяйственных или иных нужд.

Предположительно, один шлюз располагался в месте, где разветвленная балочная система объединялась в единую балку р. Камышинка. План гидротехнического проекта требовал, чтобы все «источники» воды были собраны в одном месте для дальнейшего регулирования уровня при переходе в основное балочное русло. Со слов местных жителей, остатки такого «шлюза» существовали на месте, где сейчас проходит дорога, пересекающая балку Грязнуха (рис. 7, 8). Однако, несмотря на удобное место для расположения шлюза, данное наблюдение весьма условно и не находит отражения на картографическом материале.

Результаты. По итогам археологических исследований в 2023 г. удалось установить месторасположение дополнительных конструкций, которые возводил Дж. Перри в процессе строительства «своей» трассы судоходного канала. Это «соединительный канал» (P-Q) между объектом Я. Брёккеля и восточной окраиной канала Дж. Перри, а также дополнительный «ров для отвода воды» (R-S) в балку р. Грязнуха с целью ее обводнения. Возведение шлюзов по всей линии строительства, а также по руслу р. Камышинка, должны были способствовать регулированию уровня воды для продвижения кораблей.

По результатам двухлетних исследований объектов культурного наследия «Селимов вал, 1550 г.» и «Петров вал, 1698 г.» можно предположить следующую последовательность событий. В 1697 г. Я. Брёккель неверно выбрал место прокладки канала, что привело к неконтролируемому сбросу воды и срыву шлюзов. В 1698 г. на его место назначен гидротехник Джон Перри, который, верно оценив трансгрессию воды в р. Иловля, заложил свою трассу ниже по течению. Западная часть канала Дж. Перри заполнялась водой от р. Иловля, а также благодаря таловым водам. Это позволяло при помощи тягловой силы животных продвигать суда по каналу. Восточная часть (так называемый сухой ров), особенно место, где канал соединялся с балочной системой р. Камышинка, требовала дополнительных источников воды. Именно здесь были проложены дополнительные конструктивные элементы, чтобы использовать канал Я. Брёккеля в качестве отдельного резервуара с водой, которая могла бы способствовать обводнению восточной части канала, а также балочной системы р. Камышинка. Таким образом, судоходный канал, строительством которого руководил Джон Перри, представляет собой сложный гидротехнический комплекс, состоящий как из непосредственной трассы судоходного канала (объект культурного наследия «Петров вал, 1698 г.), так и дополнительного «канала» (объект культурного наследия «Селимов вал, 1550 г.»), где происходило накопление воды.

Данное наблюдение позволяет понять желание Джона Перри вернуться к строительству Волго-Донского канала в 1704 году. С учетом того, что большая часть работ была проделана, объединение двух крупных рек могло бы состояться, однако политические события начала XVIII в. не позволили этому осуществиться.

ПОСВЯЩЕНИЕ

Статья посвящается Игорю Евгеньевичу Курочкину, который внес существенный вклад в реализацию научного проекта, направленного на изучение гидротехнических каналов Петровской эпохи. К сожалению, данное исследование стало последним совместным с автором статьи научным мероприятием, после завершения которого И.Е. Курочкин отправился в зону специальной военной операции, где пропал без вести.

DEDICATION

This article is devoted to the person who made the greatest contribution to the implementation of a scientific project aimed at studying the hydraulic structures of the Peter the Great era. His name is Igor Kurochkin. Unfortunately, this research was the last joint scientific work with the author of the article; after its completion, Kurochkin went to the zone of the Special Military Operation, where he went missing.

ПРИЛОЖЕНИЕ



Рис. 1. Спутниковый снимок объектов археологического наследия «Селимов вал 1550 год» и «Петров вал»
Fig. 1. The satellite image of the archaeological heritage sites “Selimov val of 1550” and “Petrov val”

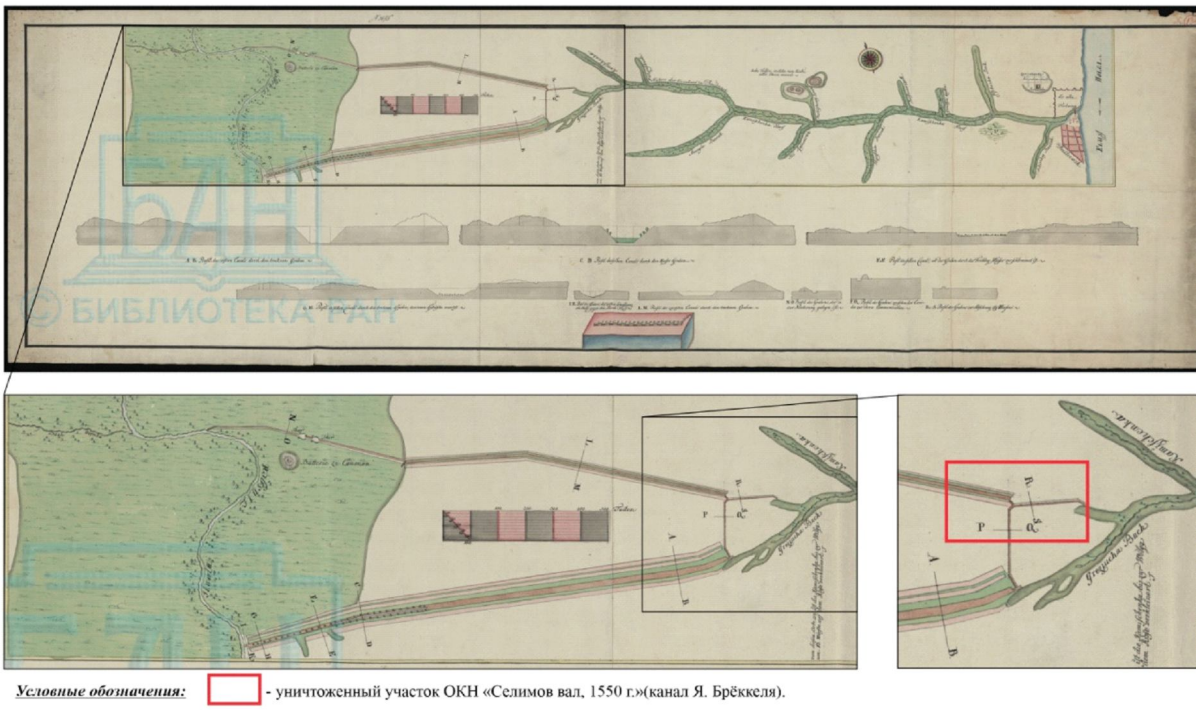

Рис. 2. Карта, составленная Г.М. Ловицем и П.Б. Иноходцевым в конце 1760-х годов
Fig. 2. The map made by G.M. Lovitz and P.B. Inokhodtsev in the late 1760s

Примечание. Источник: [2].



Рис. 3. Спутниковый снимок территории изучения на ОКН «Селимов вал, 1550 г.» и «Петров вал,1698 г.»
Fig. 3. The satellite image of the study area of the archaeological heritage sites “Selimov val, 1550” and “Petrov val, 1698”



Рис. 4. Общий вид на разрушенную часть судоходного канала Я. Брёккеля.
Точка фотофиксации 1. Вид с СЗ

Fig. 4. The general view of the destroyed part of the Y. Brekkel navigation channel.
Photo fixation point 1. The view from the northwest

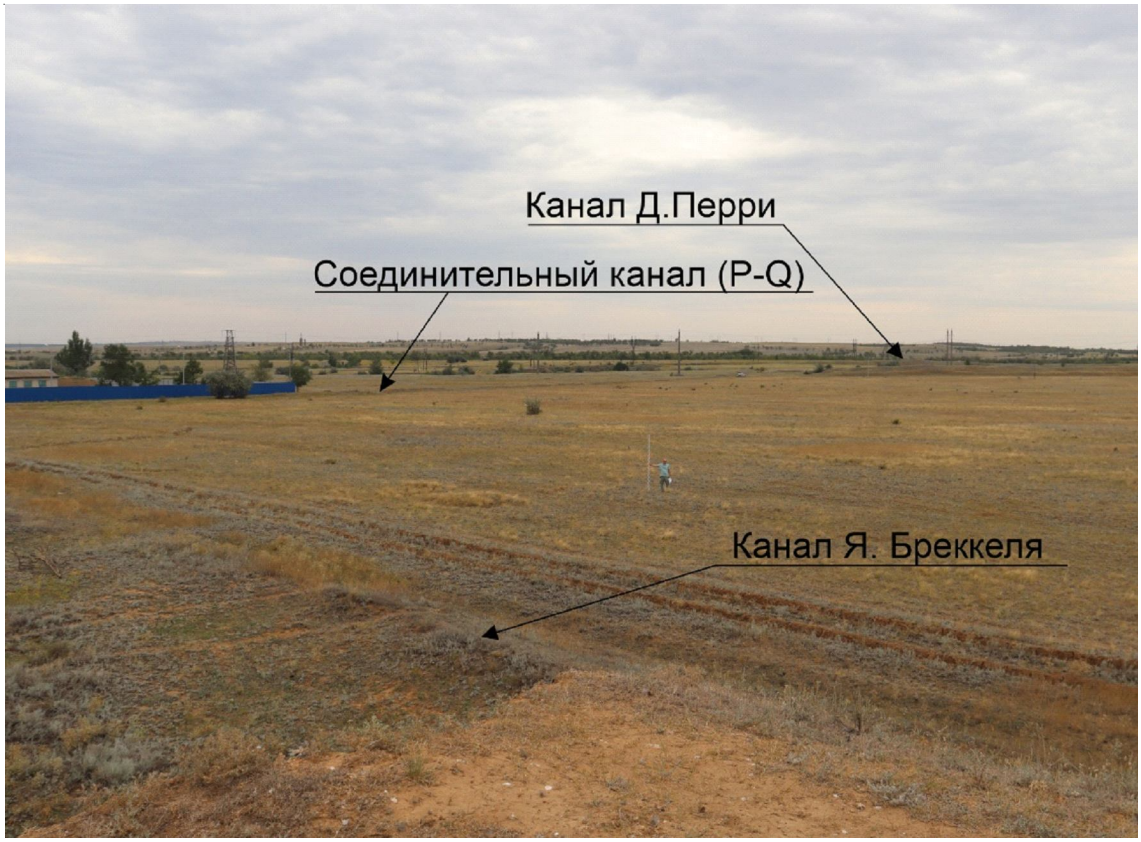

Рис. 5. Общий вид на территорию исследования в 2023 году. Точка фотофиксации 2. Вид с С
Fig. 5. The general view of the research area in 2023. Photo fixation point 2. The view from the north



Условные обозначения



- места запланированных шлюзов на реке Камышинка.



- места шлюзов и деривационных каналов на р. Иловля и р. Камышинка.

Рис. 6. Карта из атласа реки Дон К. Крюйса, 1704 год

Fig. 6. The map from the atlas of the Don River by K. Kruys, 1704

Примечание. Источник: [1].



Рис. 7. Вид на предположительное месторасположение шлюза. Точка фотофиксации 3. Вид с ЮВ
Fig. 7. The view of the estimated location of the gateway. Photo fixation point 3. The view from the southeast



Рис. 8. Вид на основное русло балки Грязнуха. Точка фотофиксации 4. Вид с З
Fig. 8. The view of the main channel of the Gryaznukha beam. Photo fixation point 4. The view from the west

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Атлас реки Дон Крюйса К.И. или Прилежное описание реки Дону или Танаиса, Азовского моря или Езера Меотского, Понта Эуксинского или Черного моря // Российский государственный архив Военно-морского флота. Ф. 1331 сч. Оп. 4. Ед. хр. 746.

2. Карта, составленная Г.М. Ловицем и П.Б. Иноходцевым // Научно-исследовательский отдел рукописей Библиотеки Академии наук. Собрание рукописных карт. Основное собрание. Ед. хр. 193.

3. Кияшко Я. А. Археологическое исследование памятников петровской эпохи на территории Волгоградской области // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. 2023. Т. 28, № 2. С. 27–39. DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.2.3

4. Кияшко Я. А., Клейтман А. Л. История строительства первого Волго-Донского канала Петра Великого // Quaestio Rossica. 2023. Т. 11, № 3. С. 805–820.

5. Постановление Совета Министров РСФСР № 1327 от 30 августа 1960 г. «О дальнейшем улучшении дела охраны памятников культуры в РСФСР». URL: https://docs.cntd.ru/document/9012089

6. 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

7. Клейтман А. Л. История строительства Петровского канала Волга – Дон (Камышинка – Иловля): источники, историография, перспективы исследования // Материалы международной конференции Российского национального комитета по истории и философии науки и техники РАН, посвященной 90-летию института истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН. М.: Ин-т истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН, 2022. С. 162–165.

8. Клейтман А. Л. Инженер-гидротехник Джон Перри (1670–1732) и его научно-техническая деятельность в России и Англии // Журнал Российского национального комитета по истории и философии науки и техники. 2023. Т. 1, № 1. С. 82–94.

9. 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. С. 154–162. DOI: 10.7256/2454-0609.2023.1.39839

10. Клейтман А. Л. Делопроизводственные источники по истории строительства Волго-Донского канала (на Камышинке) в фондах приказных изб низовых городов // Юрнал регионалистики, культуры, истории и науки. М.: Янус-К, 2023. С. 225–234.

11. Перри Дж. Состояние России при нынешнем царе. М.: О-во истории и древностей рос. при Моск. унте, 1871. 205 с.

12. Хорошунов Е. В. Камышин далекий и близкий: записки краеведа. Камышин: Камыш. тип., 2000. 358 с.

REFERENCES

1. Atlas reki Don Kryuysa K.I. ili Prilezhnoe opisanie reki Donu ili Tanaisa, Azovskogo morya ili Ezera Meotskogo, Ponta Euksinskogo ili Chernogo morya [Atlas of the Don River by Kruis K.I. or A Diligent Description of the Don River or Tanais, the Sea of Azov or the Meotian Yezer, the Euxine or the Black Sea]. *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv Voenno-morskogo flota* [Russian State Archive of the Navy], f. 1331, inv. 4, dep. item 746.

2. Karta, sostavlennaya G.M. Lovitsem i P.B. Inokhodtsevym [The Map Compiled by G.M. Lovits and P.B. Inokhodtsev]. *Nauchno-issledovatelskiy otdel rukopisey Biblioteki Akademii nauk. Sobranie rukopisnykh kart. Osnovnoe sobranie* [Research Department of Manuscripts of the Library of the Academy of Sciences. Collection of Handwritten Cards. Main Collection], dep. item 193.

3. Kiyashko Ya.A. Arkheologicheskoe issledovanie pamyatnikov petrovskoy epokhi na territorii Volgogradskoy oblasti [Archaeological Research of Sites of the Peter the Great Era in Volgograd Region]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2023, vol. 28, no. 2, pp. 27-39. DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.2.3

4. Kiyashko Ya.A., Kleitman A.L. Istoriya stroitelstva pervogo Volgo-Donskogo kanala Petra Velikogo [History of the Construction of the First Volga-Don Canal of Peter the Great]. *Quaestio Rossica*, 2023, vol. 11, no. 3, pp. 805-820.

5. *Postanovlenie Soveta Ministrov RSFSR № 1327 ot 30 avgusta 1960 g. «O dalneyshem uluchshenii dela okhrany pamiatnikov kultury v RSFSR»* [Resolution of the Council of Ministers of the RSFSR No. 1327 of August 30,

1960 “On the Further Improvement of the Protection of Cultural Monuments in the RSFSR”]. URL: https://docs.cntd.ru/document/9012089

6. Kleytman A.L., Tyumentsev I.O., Ivanova T.B. Vopros o stroitelstve Volgo-Donskogo kanala v nauchnoy mysli Rossii XVIII – serediny XX veka [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. DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2018.6.7

7. Kleytman A.L Istoriya stroitelstva Petrovskogo kanala Volga – Don (Kamyshinka – Ilovlya): istochniki, istoriografiya, perspektivy issledovaniya [The History of Construction of Peter’s Volga-Don Canal (Kamyshinka-Ilovlya): Sources, Historiography, Study Prospects]. *Materialy mezhdunarodnoy konferentsii Rossiyskogo nacionalnogo komiteta po istorii i filosofii nauki i tehniki RAN, posvjashhennoj 90-letiju instituta istorii estestvoznaniya i tehniki im. S.I. Vavilova RAN* [Proceedings of the International Conference of Russian National Committee for the History and Philosophy of Science and Technology of the Russian Academy of Sciences, Devoted to the 90th Anniversary of S.I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology of the Russian Academy of Sciences]. Moscow, In-t istorii estestvoznaniya i tehniki im. S.I. Vavilova RAN, 2022, pp. 162-165.

8. Kleitman A.L. Inzhener-gidrotekhnik Dzhon Perri (1670–1732) i ego nauchno-tekhnicheskaya deyatelnost v Rossii i Anglii [Hydraulic Engineer John Perry (1670–1732) and His Scientific and Technical Activites in Russia and England]. *Zhurnal Rossiyskogo natsionalnogo komiteta po istorii i filosofii nauki i tekhniki* [Journal of the Russian National Committee for the History and Philosophy of Science and Technology], 2023, vol. 1, no. 1, pp. 82-94.

9. Kleitman A.L. Pervy rukovoditel rabot po stroitelstvu Volgo-Donskogo kanala (na Kamyshenke) Yagan Brekkel i ego deyatelnost v Rossii v 1695–1698 gg. [The First Head of the Construction of the Volga-Don Canal (on Kamyshenka) Yagan Brekkel and His Activities in Russia in 1695–1698]. *Istoricheskiy zhurnal: nauchnye issledovaniya* [Historical Journal: Scientific Research], 2023, no. 1, pp. 154-162. DOI: 10.7256/2454-0609.2023.1.39839

10. Kleitman A.L. Deloproizvodstvennye istochniki po istorii stroitelstva Volgo-Donskogo kanala (na Kamyshinke) v fondakh prikaznykh izb nizovykh gorodov [Record Keeping Sources on the History of the Construction of the Volga-Don Canal (on Kamyshinka) in the Funds of the Order Huts of the Lower Cities]. *Yurnal regionalistiki, kultury, istorii i nauki* [Yurnal of Regional Studies, Culture, History and Science]. Moscow, Janus-K Publ., 2023, pp. 225-234.

11. Perry Dzh. *Sostoyanie Rossii pri nyneshnem tsare* [The State of Russia, under the Present Tsar]. Moscow, O-vo istorii i drevnostey ros. pri Mosk. un-te, 1871. 205 p.

12. Khoroshunov E.V. *Kamyshin dalekiy i blizkiy: zapiski kraeveda* [Kamyshin Far and Near: Notes of Local Historian]. Kamyshin, Kamysh. tip., 2000. 358 p.

Information About the Author

Yakov A. Kiyashko, Senior Lecturer, Department of History, Culture and Sociology, Volgograd State Technical University, Prosp. im. V.I. Lenina, 28, 400005 Volgograd, Russian Federation, kiyashko.yakov@mail.ru, https://orcid.org/0000-0001-5529-8375

Информация об авторе

Яков Алексеевич Кияшко, старший преподаватель кафедры истории, культуры и социологии, Волгоградский государственный технический университет, просп. им. В.И. Ленина, 28, 400005 г. Волгоград, Российская Федерация, kiyashko.yakov@mail.ru, https://orcid.org/0000-0001-5529-8375