

Канал Волго-Дон: Историография соединения рек и инженерная мысль XIX–XX веков

©Игорь Николаевич Юркин

Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН, г. Москва, Российская Федерация
e-mail: ig-yurkin@yandex.ru

Аннотация. Попытки соединить реки Волгу и Дон (вариант: Оку и Дон) предпринимались на протяжении нескольких столетий вплоть до пуска в 1952 г. Волго-Донского судоходного канала. Этапы проектирования и строительства отразила историография, создававшаяся в течение XVIII—XXI вв. В ней рассматривались работы, производившиеся в районе сближения русел Волги и Дона и вблизи истока Дона у Иван-озера. Сообщалась трасса, по которой прокладывали водно-транспортный путь, описывалась организация строительства, перечислялись гидротехнические сооружения, приводились их размерные и эксплуатационные характеристики. В статье рассмотрено взаимовлияние историографических сочинений, а также их востребованность, менявшаяся с учетом изменения социальных и научно-технических запросов. Целью исследования являлось выяснение, как эта историография была связана с потребностями целевых групп ее создателей и читателей—историков и гидротехников, проектировавших соединение. Было установлено, что гидротехники часто проходили мимо исследований историков, если таковые, обладая новизной, не содержали историко-технического материала. Отмечено, что после того, как соединение Волги и Дона было осуществлено, литература о его истории снова слилась в единый поток.

Ключевые слова: Волга, Ока, Дон, каналы, историография, гидротехника.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Юркин И. Н. Канал Волго-Дон: Историография соединения рек и инженерная мысль XIX–XX веков // *История и современное мировоззрение*. 2022. Т. 4. №3. С. 98-102. DOI: 10.33693/2658-4654-2022-4-3-98-102

The Volga-Don Canal: Historiography of River Connections and Engineering Thought of the XIX–XX Centuries

©Igor N. Yurkin

Russian Academy of Sciences. S.I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology, Moscow, Russian Federation
e-mail: ig-yurkin@yandex.ru

Abstract. Attempts to connect the Volga and Don rivers (variant: Oka and Don) were made for several centuries until the launch of the Volga-Don Shipping Channel in 1952. The stages of design and construction reflected the historiography created during the XVIII—XXI centuries. It considered the works carried out in the area of convergence of the Volga and Don riverbeds and near the source of the Don at Ivan Lake. The route along which the water transport route was laid was reported, the organization of construction was described, hydraulic structures were listed, their size and operational characteristics were given. The article examines the mutual influence of historical works, as well as their relevance, which has changed taking into account changes in social and scientific and technical requests. The aim of the study was to find out how this historiography was related to the needs of the target groups of its creators and readers—historians and hydraulic engineers who designed the connection. It was found that hydraulic engineers often passed by the research of historians, if such, having novelty, did not contain historical and technical material. It is noted that after the connection of the Volga and the Don was carried out, the literature on its history merged again into a single stream.

Key words: Volga, Oka, Don, canals, historiography, hydraulic engineering.

FOR CITATION: Yurkin I. N. The Volga-Don Canal: Historiography of River Connections and Engineering Thought of the XIX–XX Centuries // *HISTORY AND MODERN PERSPECTIVES*. 2022. Vol. 4. №3. P. 98-102. (in Russ.) DOI: 10.33693/2658-4654-2022-4-3-98-102

ВВЕДЕНИЕ

70 лет назад был открыт Волго-Донской судоходный канал, соединивший транспортные пути, издавна проходящие по руслам великих рек русской равнины: 31 мая 1952 г. на трассе канала между шлюзами № 1 и 2 слились воды Волги и Дона.

Проблема их соединения оставалась актуальной несколько столетий. Первые попытки ее разрешения потерпели неудачу, но каждая из них увеличивала совокупный опыт, в конечном счете позволивший успешно решить сложные гидротехнические задачи. Страницы, посвященные истории этих попыток, находим в сочинениях многих авторов, писавших о канале в XVIII–XXI вв.

По мере увеличения объема историографии, отражавшей результаты изучения, у истории соединения обозначилось еще одно измерение—история изучения самой этой истории, соответственно, изучения изменения взгляда на проблему. Специальные его исследования не предпринимались. Между тем вплоть до открытия канала эволюция сопутствующей историографии косвенно влияла на проектирование, поскольку собранный и проанализированный историками материал учитывался при решении гидротехнических задач. В силу этого обстоятельства изучение данного аспекта представляется нам необходимым и важным.

Эта статья посвящена изучению истории соединения Волги и Дона, историографии, в которой отразились результаты этого изучения, и ее использованию при выработке технико-технологических решений, призванных обеспечить соединение. Последнее же, по сути, отражает влияние практических задач на мировоззрение, частью которого является освоение исторической наукой пути научно-технического развития человечества.

В качестве основного источника использованы посвященные соединению историографические труды, а также работы другой основной тематики, но включающие историографические разделы. Преимущественное внимание уделено трудам, опубликованным одновременно или вскоре после их создания. Вместе с тем учтены и ранние (XVIII – начало XIX вв.) сочинения, длительное время существовавшие в рукописях, если таковые были доступны и использовались.

Хронологические рамки исследования ограничены появлением историографии темы, начало которой связываем с «Лексиконом» В. Н. Татищева, и 1954 г., когда вскоре после открытия судоходства по каналу вышла в свет монография С. В. Бернштейн-Когана, помимо прочего, подведшая итог предшествующему этапу разработки темы.

КРАТКИЙ ОЧЕРК ИСТОРИИ СОЕДИНЕНИЯ

Напомним важнейшие эпизоды истории соединения Волги и Дона.

Эта история начинается с попытки соединить русла их притоков в районе волго-донского перешейка—в месте, где русла Волги и Дона сближаются, в связи с чем там издавна существовала «переволока». Там, где русла реки Иловли (притока Дона) и Камышинки (притока Волги) сближались максимально, их и пыталась связать каналом. Первая полупромышленная попытка планировалась, а, возможно, была частично осуществлена в 1569 г. при турецком султানে Селиме II во время похода на Астрахань. Объем выполненных тогда работ и причина их остановки остаются неясными.

При Петре I приблизительно в том же районе были приняты две попытки соединения. Первой руководил Йохан Бреккель, второй Джон Перри. Работы начали в 1697 г., продолжались несколько лет и остановили, также не завершив.

Неудача подтолкнула к поиску новых мест соединения. При этом задачу модифицировали: стали искать возможность соединения Дона не непосредственно с Волгой, а с ее крупнейшим правым притоком Окой. В качестве одной из площадок выбрали водораздельное Иван-озеро—водоем, исторически считавшийся истоком Дона, и одновременно являвшийся истоком Шата, реки, принадлежавшей Волжскому водному бассейну.

Этот канал также не был достроен. Долгое время попытки соединить Дон с Волгой или Окой не предпринимались, что было связано, с одной стороны, с изменением политических и экономических приоритетов, с другой—с осознанием технической сложности решения проблемы. Но интерес к проблеме не угасал. К местам заброшенных каналов эпизодически направляли специалистов, которые должны были дать обоснованное заключение о целесообразности возобновления работ [Клейтман, 2011]. Работы по возобновлению Ивановского канала, предпринятые в начале XIX в., снова не были доведены до конца. В 1839 г. от продолжения строительства отказались.

В дальнейшем высказывались новые предложения по строительству соединения. Детально проработанный проект был разработан в 1930-е гг. Н. П. Пузыревским [Пузыревский, 1912]. С небольшими изменениями он был реализован в 1948–1952 гг.

Строительство каналов в каждой из локаций породило научную, научно-популярную и публицистическую литературу. В большинстве работ рассматривалась одновременно несколько проектов, при этом основное внимание уделялось одному из них.

КАНАЛЫ В РАЙОНЕ СБЛИЖЕНИЯ ВОЛГИ И ДОНА

О каналах в районе Волго-Донской переволоки писали как российские (Н.М. Карамзин, А.И. Лызлов, А.Н. Минх, Н.Я. Озерецковский, А.И. Ригельман, И.В. Ровинский, П.И. Рычков, П.А. Садиков, Н.А. Смирнов, С.М. Соловьев, В.Н. Татищев, К.Г. Туровский, А.Л. Хорошкевич, И.Ф. Штукенберг, М.М. Щербатов), так и зарубежные историки (Али-Мустафа, Х. Инальджив, А.Н. Курат, П. Одерборн, И. Печиви, А. Рефик, М. Стрыйковский, Й. фон Хаммер, Э. Челиби).

Несмотря на многочисленность писавших, накопление исторического материала шло довольно вяло. Достаточно сказать, что вплоть до настоящего времени не получил однозначного решения вопрос, строился ли канал османами при Селиме II, или к его строительству только готовились. И это—при существовании между Иловлей и Камышинкой хорошо сохранившегося археологического памятника, именуемого Селимов вал.

Наряду с историками интерес к ранним попыткам создания каналов в этом районе проявляли специалисты в области гидротехники, продолжавшие заниматься проектированием соединения. Так, А.И. Легун, напоминая об усилиях, направленных «к открытию этого (Воронеже-Ростовского.—И.Ю.) судоходного пути», удивлялся тому, что он «оказался забытым» и считал это «печальным недоразумением». На первой странице своей брошюры, посвященной судоходному пути по Дону, он задавался вопросом о причинах, «которыми обуславливается теперешняя непригодность большинства наших рек для правильной эксплуатации», и заявлял, что выявить их—«дело истории». Значимость для А.И. Легуна исторического аспекта вопроса была обусловлена еще и тем, что он высоко ценил значение технического опыта, накапливаемого в ходе практической работы, «не покупаемого за деньги и также медленно наращиваемого, как медленно вырабатывается контингент знающих практически свое дело людей» [Легун, 1909: 1, 2].

Важным событием в развитии историографии искусственных водных путей и судоходства в Российской империи явилось основание в 1902 г. продолжающегося издания под названием «Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий». Поскольку издателем Материалов выступало Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог, факт его появления и многолетний существования демонстрирует осознание гидротехниками практического значения истории их деятельности. Рассматриваемая тема затронута в нескольких выпусках данной серии, но наиболее подробно в опубликованной в ней объемной монографии Н.П. Пузыревского, посвященной комплексному описанию исторических, экономических и технических аспектов проблемы водного соединения рек Волги и Дона [Пузыревский, 1912]. Его автор рассмотрел 11 проектов, в том числе предполагавших прокладку канала в районе сближения рек. Эта глава его труда представляет самостоятельный интерес в контексте историографии проблемы. Столь широкий охват и анализ высказанных предшественниками идей, касающихся проблемы соединения, был предпринят в ней впервые. Интерес к его обзору усиливает то обстоятельство, что он написан выдающимся специалистом в области гидротехники, имевшим не только обширные знания, но и практический опыт.

В начале предисловия к книге автор обращает внимание на длительность попыток решить вопрос о Волго-Донском канале, однако время до начала XX в. он несколько презрительно характеризует как период «отдельных частных измышлений проектировщиков». При этом отнюдь не считает результаты их поисков утратившими значение—напротив подробно излагает их в главе объемом больше 130 страниц. Коснувшись канала Селима II (кратко охарактеризованного им по работе И.Ф. Штукенберга) и каналов, строившихся в этом районе во времена Петра I, он приводит сведения о них ряда авторов—П.С. Палласа, Ф.П. Деволянта, Н.О. Крафта, наконец, материалы и мнения обследовавших остатки этих сооружений инженеров Максимовича и Могучего [Пузыревский, 1912: VIII, 2–6].

Вопросы, касающиеся истории каналостроения в районе Волго-Донской перемычки, в своем опубликованном посмертно труде «Волго-Дон» обзорно рассмотрел крупнейший для своего времени специалист по области экономической географии и водных путей России С.В. Бернштейн-Коган [Бернштейн-Коган, 1954]. Архивные материалы он не привлекал, ограничившись опубликованными источниками и существующей литературой. Из источников он ссылался на показания С. Мальцева, изложенные по Н. М. Карамзину, из литературы—на труды С.М. Соловьева, Н.А. Смирнова, А. Ригельмана, В. Броневского, В.Д. Сухорукова. Появление этой работы знаменовало наступление нового этапа развития историографии соединения Волги и Дона. Она писалась, когда утвержденный проект строительства канала уже существовал, больше того—канал строился, вследствие чего анализ предшествующих попыток соединения терял острую актуальность. После 1952 г. история ранних проектов соединения и опыта их осуществления превратилась в академическую проблему, важную прежде всего для реконструкции эволюции научных и технических знаний и связанной с их реализацией деятельности.

ИВАНОВСКИЙ КАНАЛ

Самой ранней работой, в которой содержатся сведения об Ивановском канале, является «Розыскание о Доне...» К. Крюйса, созданное, когда его строительство только разворачивалось. Короткую информацию о нем находим также в составленной четверть века спустя статистической работе И.К. Кирилова «Цветущее состояние Российского государ-

ства». Собственно историография, связанная с этим проектом, начинается с «Лексикона» В.Н. Татищева (середина 1730-х – 1740-е гг.). Ее продолжают работы, относящиеся в начале Екатерининской эпохи: составленные Л.И. Бакмейстером по материалам ответов на разосланную Академией наук анкету «Топографические известия, служащие для полного географического описания Российской империи» и статья И.Г. Георги «О больших реках Российской империи, впадающих в Черное море», опубликованная в «Месяцеслове» на 1782 г. К сожалению, определить отношение к ряду упоминаемых в них интересных фактов затруднительно, поскольку источники, на которые опираются авторы либо не вызывают достаточного доверия, либо вообще не указаны. Упомянутое о канале историко-статистическое описание Тульской губернии В.А. Лёвшина (опубликованное лишь в начале XXI в. [Лёвшин, 2006]), но значительно раньше использованное в статьях словаря А.М. Щекатова), сохранив ошибки предшественников, круг сведений о его истории не расширило.

Ситуация изменилась с выходом в свет написанной И.Ф. Штукенбергом фундаментальной монографии «Описание всех судоходных каналов, выкопанных или спроектированных в Российской империи...» (1841), несколько страниц которой он уделил Ивановскому каналу [Shtuckenberg, 1841: 495–507]. Создание этого труда обозначило наступление нового этапа в разработке темы, и не случайно, что именно к нему долгое время после публикации относились как к важнейшему в ее историографии.

Отметив, что источниковая база для восстановления истории этого канала очень ограничена, И.Ф. Штукенберг попытался обобщить то, что было известно о нем из небогатой историографии XVIII века и немногочисленных источников, как известных ранее, так и привлеченных им впервые. Из новых источников выделил план канала 1763 г., позволивший ввести в научный оборот список шлюзов петровского времени, а также сведения об их и канала размерах. Некоторое расширение источниковой базы позволило автору прояснить плохо разработанную историю канала. Сообщив о возобновлении работ на трассе канала в царствование Александра I, он отметил, что вопрос о достройке канала по сей день не закрыт и что несколько лет назад возобновилась дискуссия о судьбе проекта [Shtuckenberg, 1841: 507]. Указание на это косвенно повышало значимость исследований по истории данного водно-транспортного пути.

Слабым местом в касающемся Ивановского канала разделе исследования И.Ф. Штукенберга была недостаточная обеспеченность его документальными источниками, вследствие чего многие аспекты его истории (в частности, социально-экономические) оказались недоступными для рассмотрения. Прорывом в изучении темы стали несколько публикаций начинающего историка А.И. Миловидова (важнейшая [Миловидов, 1892]). Уроженец села Иван-озера, он имел возможность обогатить круг источников личными полевыми впечатлениями, тем более важными, что они содержали историко-технический материал (в частности, наблюдениями, сделанными при осмотре одного из разбиравшихся шлюзов). Кроме того, ему удалось привлечь ранее не учтенные документы московских архивов. Сильной стороной его работ являлась лучшая проработка вопросов, касавшихся организации строительства; на страницах именно его работ впервые появились имена людей, строивших канал и руководивших работами.

Сведения об Ивановском канале находим также в трудах гидротехников, занимавшихся проектированием соединения Волга-Дон А.И. Легуна, Н.П. Пузыревского, С.В. Бернштейн-Когана. А.И. Легун описание Ивановского канала начал с цитаты из «Топографических известий», сообщавших что канал малое время имел судовой ход, после чего

«все разрушилось». Он привел список шлюзов (из И.Ф. Штукенберга) и, сославшись на Словарь А.М. Щекатова, сообщил о проводке по каналу в 1707 г. 300 судов (по другим данным 200). Изложил сведения о проекте, в начале XIX в. созданном генерал-майором Х.И. Трузсоном, привел данные о начале его реализации. После познакомил читателя с докладом главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями Российской империи графа К.Ф. Толя, выделив присутствующее в нем обоснование закрытия проекта [Легун, 1909: 43–45]. Автор подчеркнул значимость этой сугубо исторической информации: аргументы против Ивановского канала, по его мнению, не потеряли актуальности. Вывод, к которому он пришел, был таков: «если считаться с действительными наиболее неотложными нуждами, то, говоря о новых каналах, надо настойчиво подчеркивать Волго-Донский, с проведением которого весь Донской бассейн приобретает к Волжскому, а следовательно и Окскому; по важным экономическим соображениям необходим именно этот канал, а об Ивановском—если и можно говорить, то только в отдаленном будущем. У нас же увлечение каналами не позволяет остановиться даже на Ивановском» [Легун, 1909: 45]. Фрагмент, посвященный Ивановскому каналу, А. И. Легун заканчивает сведениями о разборке его шлюзов, судя по упомянутой дате, заимствованными из отчета экспедиции Тилло.

Разработчик проекта Волго-Донского канала Н.П. Пузыревский в своей монографии дал впечатляющий по полноте охвата обзор и анализ ранних попыток его создания. Излагая историю Ивановского канала, он опирался на собственный источник—«заметки и планы» Х.И. Трузсона, производившего исследование этого соединения. Возможно, Н.П. Пузыревский предпочел материалы начала XIX в. потому, что они ближе ко времени событий, чем труд И.Ф. Штукенберга. Но непосредственное знакомство с документами проекта Х.И. Трузсона (РГИА. Ф. 156. Д. 67; Ф. 206. Д. 704) показывает, что исторический аспект в этой работе был разработан весьма поверхностно.

Ощутимое расширение источниковой базы исследования наблюдаем лишь в монографии С.В. Бернштейн-Когана «Волго-Дон». В ней он посвятил Ивановскому каналу целых два параграфа, соответствующие разным периодам его истории [Бернштейн-Коган, 1954: 39–44, 70–71]. Описывая работы времени Петра I, он в качестве источников использовал Книгу Большому чертежу, «Разыскания...» К. Кривоша, «Цветущее состояние» И.К. Кирилова, упомянутое сочинение о реках, впадающих в Черное море, из исследований—труды М.С. Бондарского, И.И. Голикова, А.И. Миловидова, Н.П. Пузыревского, А.Ф. Самохина, М.Д. Чулкова, К.И. Шафрановского, И.Ф. Штукенберга. Факт обращения к работе А. И. Миловидова важен: гидротехники, писавшие о канале прежде, об этом авторе не упоминали, вероятно, будучи с его трудами не знакомы.

Строительство в 1948–1952 гг. Волго-Донского судоходного канала породило свою обширную литературу. Ранние посвященные ему публикации не относятся к историографии, поскольку излагают события и факты, фактически современные написанию. Последующие работы, касающиеся разновременных попыток соединения (среди них [Клейтман, 2011; Юркин, 2016; Юркин, 2020]) принадлежат уже к новому периоду, специфики которого коснемся дальше.

Выводы

Изучение историографии соединения Волги и Дона в качестве источника, отразившего этапы решения большой практически значимой гидротехнической задачи, рисует весьма интересную картину.

В печатных источниках сведения о попытках соединения появляются в петровское время—в период, когда были предприняты по крайней мере три попытки такого соединения. И.К. Кирилов сообщил о строительстве Ивановского канала (только его—о каналах в районе переволоки он не упомянул) и в общем виде о том, что в его ходе было сделано. В незавершенном лексикографическом проекте В.Н. Татищева автор рассмотрел строительство уже трех каналов—двух в районе переволоки и Ивановского, причем всех как единого целого, поскольку, как он считал, они имели общего проектировщика и организатора работ—Джона Перри.

Полноценная историография темы соединения складывается ближе к середине XIX в. Работа, подготовленная И.Ф. Штукенбергом, в сравнении с предыдущими обладала существенно более высоким научным качеством (о чем свидетельствовало присуждение исследованиям автора в этой области Демидовской премии), что на долгое время вполне удовлетворило интерес тех, кого волновала история соединения.

Посвященные истории Ивановского канала работы, написанные полвека спустя А.И. Миловидовым, благодаря привлечению новых источников содержали новый материал. Но гидротехники (А.И. Легун, Н.П. Пузыревский) эти работы не заметили и продолжали черпать исторические данные из труда И.Ф. Штукенберга. Напротив, исследователи, занимавшиеся политической, социальной и экономической историей, публикации А.И. Миловидова учитывали и на них обильно ссылались. По сути, сформировались два историографических потока, ориентированных на разного читателя и не взаимодействовавших.

По нашему мнению, важнейшей причиной этого было разное отношение к научно-техническому опыту, присущее разным категориям читателей литературы по истории водно-транспортных путей. В период «увлечения каналами» (как характеризовал свое время А.И. Легун [Легун, 1909: 45]) опыт прежних работ для гидротехников был, разумеется, важен. Но какой опыт? Так или иначе связанный с гидротехникой. Не удивительно, что А.И. Легун, опираясь на труд И.Ф. Штукенберга, приводит с своей книге именно такой материал: сообщает размерные характеристики гидротехнических объектов, описывает трассу канала, называет места, где стояли шлюзы и т.д. Н.П. Пузыревский обошелся даже без работы И.Ф. Штукенберга, заменив ее сведениями об истории канала из материалов другого гидротехника—Х.И. Трузсона. Подробности же, касающиеся строителей, организации их жизни и деятельности (то, чем как раз и обогатил исследование темы А.И. Миловидов), гидротехникам были не интересны.

Работа, в которой эти линии слились—первая крупная работа, посвященная совокупному анализу всех попыток соединения и учитывающая широкий круг источников (в том числе И.Ф. Штукенберга и А.И. Миловидова)—работа С. В. Бернштейн-Когана. Она появилась лишь после пуска сталинского Волго-Дона.

В дальнейшем изучение ранних попыток соединения Волги и Дона на некоторое время теряет актуальность, что, на наш взгляд, обусловлено тем, что проблема была решена, но это время, когда это произошло, еще не стало полноценной историей. Возобновление исследований происходит ближе к концу XX в.; они продолжают и в XXI в. Созданные в этот период работы вписываются в массив работ, касающихся истории водных транспортных путей [Истомина, 1982; Тихвинская, 2013; Юркин, 2020; Ивлев, 2021; Уланов, 2021; Юркин, 2021].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изучение того, как на материале соединения Волги и Дона исследовали историю отечественного канало-

строения, выявляет тесную связь между исследованием в области истории науки и техники и практическими запросами общества в экономической сфере. Такая связь присутствует и в сфере духовной. По отношению к тому же объекту (первые попытки связать Дон с бассейнами других рек) это показал писатель Андрей Платонов, посвятивший одну из ранних повестей «Епифанским шлюзам», то есть Ивановскому каналу [Платонов, 2018]. В этом произведении, отойдя в деталях (в том числе важных)

от реальной истории петровского проекта, автор высветил связь фабульного нарратива с национальной ментальностью и присущей ей картиной мира. Одновременно—связь с духовно нравственными и историософскими проблемами Советской России времени написания повести—второй половины 1920-х годов. Читательский интерес к повести, в существовании которого убеждают частые ее переиздания, демонстрирует, что историко-культурный потенциал темы не исчерпан.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Бернштейн-Коган С.В. Волго-Дон: Историко-географический очерк. М., 1954. 223 с.
2. Ивлев Д.М. Европейский проект Петра Первого: Вышневолоцкая водная система. Роль английских, голландских, итальянских и французских мастеров в начальном этапе постройки Вышневолоцкой водной системы. Вышний Волочёк; Великий Новгород: тип. Виконт, 2022. 160 с.
3. Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М., 1982. 277 с.
4. Клейтман А.Л. Материалы научной экспедиции Г.М. Ловица и П.Б. Иноходцева 1769–1774 годов как источники по истории Нижнего Поволжья // Известия Саратовского университета 2011. Т. 11. Сер. История. Международные отношения. Вып. 1. С. 3–8.
5. Лезун А.И. Воронежско-Ростовский водный путь: (К вопросу 11-му программы занятий 5 очеред. сессии Воронеж. порайон. ком. 15-18 сент. 1909 г.). Воронеж, 1909. 98 с.
6. Лёвшин В.А. Топографическое описание Тульской губернии. 1803 год. Тула: Пересвет, 2006. 392 с.
7. Миловидов А.И. Ивановский канал, начатый Петром Великим для соединения Волги с Доном (Историко-географический очерк) // Чтения в Обществе истории и древностей российских. 1892. Кн. 1 (160). С. 1–30.
8. Платонов А.П. Епифанские шлюзы / Сост., послесл., комм. И.Н. Юркина. Тула, 2018. 68 с.
9. Пузыревский Н.П. Водное соединение рек Волги и Дона : Ист., экон. и техн. сведения, изыскания 1910 г. и проект соединит. канала в месте наибольшего сближения назв. рек // Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. 35. СПб., 1912. 28, 394 с.
10. Тихвинская водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути / Широкова В.А., Снытко В.А., Низовцев В.А. и др. М., 2013. 342 с.
11. Уланов К.А. Транспортные речные коммуникации металлургических казенных заводов Урала с европейской частью России в 20–50-е гг. XVIII в. Дисс... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2021. 286 с.
12. Юркин И.Н. 200-километровый памятник Петру (Ивановский канал): проблемы изучения и сохранения его сооружений // Петровские памятники России и Европы: изучение, сохранение, культурный туризм: материалы VII Междунар. петровского конгресса (Санкт-Петербург, 5–7 июня 2015). СПб., 2016. С. 424–433.
13. Юркин И.Н. Водный тракт Куликова поля. Страницы истории Ивановского канала. Тула, 2020. 181 с.,
14. Юркин И.Н. Ивановский канал: новые (2013–2020 гг.) исследования уникального памятника истории российской гидротехники // Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова. Годичная научная конференция, 2021. М., 2021. С. 64–72.
15. Shtuckenberg J.Ch. Beschreibung aller, im Russischen Reiche gegrabenen oder projectirten, schiff- und flossbaren Canaele, in historischstatistisch-technischer Beziehung, nach den vollstaendigsten und zuverlaessigsten Quellen verfasst... SPb., 1841. V, 572, 2 p.

REFERENCES:

1. Bernstein-Kogan S.V. Volga-Don: Historical and geographical essay. M., 1954. 223 p.
2. Ivlev D.M. Peter the Great's European Project: The Vyshnevolotsk Water System. The role of English, Dutch, Italian and French craftsmen in the initial stage of the construction of the Vyshnevolotsk water system. Vyshny Volochek; Veliky Novgorod: type. Viscount, 2022. 160 p.
3. Istomina E.G. Waterways of Russia in the second half of the XVIII – early XIX century. M., 1982. 277 p.
4. Kleitman A.L. Materials of the scientific expedition of G.M. Lovitz and P.B. Inokhodtsev of 1769–1774 as sources on the history of the Lower Volga region // Izvestiya Saratov State University 2011. Vol. 11. Ser. History. International Relations. Issue 1. pp. 3–8.
5. Legun A.I. Voronezh-Rostov Waterway: (To the question of the 11th lesson program of the 5th order. sessions Voronezh. district. com. 15–18 Sep. 1909). Voronezh, 1909. 98 p.
6. Levshin V.A. Topographic description of Tula province. 1803. Tula: Peresvet, 2006. 392 p.
7. Milovidov A.I. Ivanovsky Canal, begun by Peter the Great to connect the Volga with the Don (Historical and geographical essay) // Readings in the Society of History and Antiquities of Russia. 1892. Book 1 (160). pp. 1–30.
8. Platonov A.P. Epiphany sluices / Comp., afterword., comm. I.N. Yurkina. TuLa, 2018. 68 p.
9. Puzrevsky N.P. Water connection of the Volga and Don rivers: Ist., ekon. and tech. the lights, the surveys of 1910 and the project will connect. the channel at the place of the greatest convergence of the names. Materials for describing Russian rivers and the history of improving their navigable conditions. Issue 35. St. Petersburg, 1912. 28, 394 p.
10. Tikhvin water system: retrospective and modernity. Hydrological and ecological situation and landscape changes in the waterway area / Shiroko V.A., Snytko V.A., Nizovtsev V.A. and others. M., 2013. 342 p.
11. Ulanov K.A. Transport river communications of metallurgical state-owned plants of the Urals with the European part of Russia in the 20-50s of the XVIII century. Diss... Candidate of Historical Sciences. Yekaterinburg, 2021. 286 p.
12. Yurkin I.N. 200-kilometer monument to Peter (Ivanovo Canal): problems of studying and preserving its structures // Peter's Monuments of Russia and Europe: study, preservation, cultural tourism: materials of the VII International. Petrovsky Congress (St. Petersburg, June 5–7, 2015). St. Petersburg, 2016. pp. 424–433.
13. Yurkin I.N. The water tract of Kulikov field. Pages of the history of the Ivanovo canal. Tula, 2020. 181 p.,
14. Yurkin I.N. Ivanovsky Canal: new (2013–2020) studies of a unique monument of the history of Russian hydraulic engineering // Institute of the History of Natural Science and Technology named after S.I. Vavilov. Annual Scientific Conference, 2021. Moscow, 2021. pp. 64–72.
15. Shtuckenberg J.Ch. Beschreibung aller, im Russischen Reiche gegrabenen oder projectirten, schiff- und flossbaren Canaele, in historischstatistisch-technischer Beziehung, nach den vollstaendigsten und zuverlaessigsten Quellen verfasst... SPb., 1841. V, 572, 2 p.

Статья проверена программой «Антиплагиат». Оригинальность—98,8%.

Рецензент: Камынин В. Д., доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры теории и истории международных отношений Уральского федерального университета им. первого Президента РФ Б.Н. Ельцина

Статья поступила в редакцию 02.09.2022, принята к публикации 22.09.2022

The article was received on 02.09.2022, accepted for publication 22.09.2022

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Юркин Игорь Николаевич, доктор исторических наук, главный научный сотрудник, Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН, г. Москва, Российская Федерация, РИНЦ Author ID 120754, e-mail: ig-yurkin@yandex.ru

ABOUT THE AUTHOR

Igor N. Yurkin, Dr. Sci. (Hist.), Chief Scientific Officer, Russian Academy of Sciences. S.I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology, Moscow, Russian Federation, RINЦ Author ID 120754, e-mail: ig-yurkin@yandex.ru