

DOI 10.35775/PSI.2025.128.11.004

УДК 93/94

В.В. ДЗЮБАН

доктор исторических наук, кандидат педагогических работ,
профессор кафедры гуманитарных дисциплин Российской
таможенной академии, Россия, г. Москва
E-mail: bryanskstudzuban@mail.ru

Л.Н. БЕДРЕТДИНОВА

кандидат исторических наук, доцент, заведующая
кафедры «Социально гуманитарных и естественно-научных дисциплин»
ОАНО ВО «Московский психолого-социальный
университет» (МПСУ), Россия, г. Москва
E-mail: zelilu9@gmail.com

Е.Н. КАПКАНОВ

ассистент кафедры истории «ТИ (Таганрогский институт)
имени А.П. Чехова» (филиал) ФГБОУ ВПО «РИНХ»,
Россия, г. Таганрог
E-mail: karefimus5818@gmail.com

ВОЛГО-ДОНСКОЙ КАНАЛ: В ПОИСКАХ ТЕОРИЙ ВОЗНИКНОВЕНИЯ

Статья посвящена историческому анализу возникновения и развития идеи строительства Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина. В работе рассматриваются технические характеристики канала, его архитектурные особенности и современное значение как ключевого звена транспортной системы Юга России. Основное внимание уделяется историческим предпосылкам проекта – от древних «переволок» IX века до многочисленных попыток строительства в XVI–XX веках. Автор анализирует различные теории возникновения канала (военно-стратегическую, экономическую, ирригационно-мелиоративную, идеологическую) и приходит к выводу о преобладании эволюционно-синтетической теории, учитывающей изменение мотивов в разные исторические периоды при сохранении основной цели – создания надежного водного пути между бассейнами Волги и Дона.

Ключевые слова: Волго-Донской канал, судоходный канал, гидротехническое сооружение, история строительства, теории возникновения, транспортная система, Волга, Дон, Цимлянский гидроузел, переволока, Петр I, архивные документы, проекты, ирригация, экономическая теория, военно-стратегическая теория, идеологическая теория, эволюционно-синтетическая теория.

Волго-Донской судоходный канал имени В.И. Ленина представляет уникальное гидротехническое сооружение, соединяющее две крупнейшие реки

Европейской части России – Волгу и Дон – в месте их максимального сближения на волгодонском перешейке. Канал берет начало от Волги в районе Волгограда и заканчивается у города Калач-на-Дону на Дону, образуя звено единой глубоководной транспортной системы европейской части России [1. С. 15]. Общая протяженность водного пути составляет 101 километр, из которых 45 километров проходят по искусственным водохранилищам, а остальная часть – по специально проложенному руслу. Как отмечает С.В. Бернштейн-Коган, «канал расположен в наиболее узком месте междуречья Волги и Дона, где расстояние между реками не превышает 70 километров» [1. С. 18]. Глубина судоходного канала составляет не менее 3,5 метров, что обеспечивает проход судов с осадкой до 3,2 метра, а ширина по дну достигает 45 метров, позволяя осуществлять двустороннее движение судов.

Канал представляет инженерный комплекс, включающий 96 гидротехнических сооружений, среди которых 13 судоходных шлюзов, три насосные станции, три водохранилища с плотинами, 17 дамб и Цимлянский гидроузел с дополнительными двумя шлюзами. Шлюзы канала имеют стандартные размеры 145×18 метров, что соответствует габаритам судов класса «река-море». Особенностью канала является наличие трех водохранилищ – Варваровского, Береславского и Карповского – которые обеспечивают необходимый запас воды для работы шлюзов и компенсируют потери на испарение и фильтрацию. Цимлянский гидроузел, являющийся составной частью канальной системы, включает в себя гидроэлектростанцию мощностью 160 МВт, судоходные шлюзы и речной порт. Как указывает Н.И. Бусленко, «технические параметры канала были рассчитаны с учетом перспектив развития судоходства и необходимости обеспечения надежной работы в условиях изменяющегося водного режима рек» [5. С. 234].

Архитектурный ансамбль канала включает монументальные сооружения шлюзов, украшенные барельефами, скульптурными композициями и декоративными элементами, отражающими события Гражданской войны и Сталинградской битвы. Руководителем группы архитекторов был Л.М. Поляков, под руководством которого создавался единый архитектурный ансамбль, где «скульптуры и декоративные элементы отражают события Гражданской войны 1917-1922 годов и Сталинградской битвы 1942-1943 годов» [7. С. 715]. Функционально канал обеспечивает связь Каспийского моря с Азовским и через него – с Мировым океаном, делая Волгоград портом пяти морей. Годовой грузооборот канала достигает 15 миллионов тонн, что включает перевозки нефти и нефтепродуктов, зерна, строительных материалов и других грузов. Канал играет ключевую роль в транспортной системе Юга России, сокращая путь из Каспийского моря в Азовское на 1000 километров по сравнению с маршрутом через Волго-Балтийский водный путь и Северное море.

Идея соединения Волги и Дона имеет исторические корни, уходящие в I тысячелетие нашей эры. Наиболее ранние свидетельства относятся к периоду активного использования «переволоки» – сухопутного пути длиной около 70 километров, по которому с IX века перетаскивали суда и грузы между реками. Этот путь

активно использовался Русью, Волжской Булгарией и Хазарией для торговых операций [10]. Первая документально зафиксированная попытка строительства канала относится к 1569 году, когда турецкий султан Селим II отправил около 20 тысяч воинов для прорытия канала между реками. Как отмечает А.Н. Курат в исследовании «Турецкая экспедиция в Астрахань в 1569 году и проблема Дон-Волжского канала», «турецкая попытка создания канала была обусловлена стратегическими интересами Османской империи в регионе Каспийского моря» [14. С. 12]. Однако эта попытка не увенчалась успехом из-за технических сложностей и сопротивления местного населения.

Наиболее детально документированной является попытка строительства канала при Петре I в 1697 году. Согласно записям И.А. Желябужского, «боярин князь Борис Алексеевич Голицын ходил водою и был в Позимовых городех. И на Царицыне хотели перекопывать реку, а посошных людей было всех городов 35000 и ничево они не сделали – все простояли напрасно» [9. С. 45–48]. Петр I планировал соединить притоки Волги и Дона – Камышинку и Иловлю, привлекая иностранных специалистов: сначала немецкого инженера Иоганна Бреккеля, а затем английского инженера Джона Перри. Проект был одобрен Парижской академией наук, что свидетельствует о его серьезной научной проработке. Однако, как отмечает С.В. Бернштейн-Коган, «начавшаяся Северная война и финансовые трудности заставили Петра I приостановить строительство, хотя часть объектов к 1701 году уже была построена» [1. С. 45].

В XIX веке и первом десятилетии XX века было разработано около тридцати различных проектов соединения Волги и Дона, которые можно разделить на три основные группы. Первая группа предполагала соединение по водоразделу между Доном и притоком Волги – Окой, а также между верхними притоками Дона и притоками Оки. Вторая группа проектов рассматривала трассы через водоразделы притоков Дона и Волги в их среднем течении. Третья группа – южные варианты, включая тот, который впоследствии был реализован [11]. Среди наиболее известных проектов этого периода – работа М.Б. Краснянского «Волго-Донской канал» (1894), «Записка Ростовского-на-Дону Комитета Торговли и Мануфактур об углублении Северного Донца и верховьев Дона и соединении Волги и Дона каналом» (1902), а также проект А.В. Белова «Волго-Донской канал» (1911). Эти документы хранятся в архивах и свидетельствуют о глубокой научной проработке вопроса.

В советское время сформировались две основные концепции строительства Волго-Донского пути. Первая, транспортная концепция, предполагала создание судоходного канала с минимальными затратами и максимальной эффективностью для грузоперевозок. Вторая концепция, ирригационно-энергетическая, рассматривала канал как часть комплексного гидротехнического сооружения, включающего Цимлянское водохранилище для орошения засушливых земель и выработки электроэнергии. Как отмечается в архивных документах, «окончательный выбор между этими концепциями сделал И.В. Сталин, отдав предпочтение комплексному решению». Проект 1927–1928 годов, разработанный

под руководством С.Я. Жука, стал основой для последующей реализации. Интересно, что после 1953 года многие альтернативные проекты были отправлены в архив, но, как отмечает издание «Столетие», «их региональное и межрегиональное экономическое значение актуально и сегодня, поэтому они «вызовлены» из многолетнего небытия» [6].

Волго-Донской канал нашел отражение в литературных произведениях различных эпох. Еще до его строительства идея соединения рек волновала писателей. Андрей Платонов в ранней повести «Епифанские шлюзы» (1927) обращался к теме Ивановского канала – предшественника Волго-Донского. Как отмечает исследователь, «Платонов, отойдя в деталях от исторической точности, тем не менее точно передал дух инженерных поисков и человеческих устремлений, связанных с покорением водных пространств» [8]. Донские писатели М.А. Шолохов, В.А. Закруткин, А.В. Калинин посвящали каналу свои произведения. Шолохов, восхищаясь красотой канала и мужеством строителей, писал: «Волго-Дон – это не просто канал, это символ победы человеческого разума над природой, символ созидательного труда советского народа» [16]. Павел Хрисанфович Максимов в книге «Волго-Донской канал» (1927) документально зафиксировал первые этапы борьбы за реализацию проекта. Александр Волков в детской повести «Путешественники в третье тысячелетие» (1960) популяризировал идею канала среди молодого поколения.

Анализ архивных документов позволяет выделить несколько ключевых теорий возникновения канала. Военно-стратегическая теория, представленная в трудах турецких и российских военных историков, акцентирует внимание на необходимости контроля над водными путями для перемещения флотов:

- 1) экономическая теория, доминирующая в документах XIX века, подчеркивает торговые преимущества соединения Каспийского и Азовского морей;
- 2) ирригационно-мелиоративная теория, развитая в советский период, рассматривает канал как элемент комплексного освоения засушливых земель Юга России;
- 3) идеологическая теория, отраженная в пропагандистских материалах 1950-х годов, представляет канал как символ достижений социалистического строя;
- 4) наиболее убедительной представляется синтетическая теория, которая учитывает все перечисленные аспекты и подтверждается комплексным анализом архивных документов разных эпох.

Сравнивая различные теории возникновения Волго-Донского канала, можно сделать вывод, что наиболее правдивой является эволюционно-синтетическая теория, которая рассматривает идею канала как развивающуюся на протяжении столетий в зависимости от изменяющихся исторических, экономических и технологических условий. Архивные документы свидетельствуют, что в XVI-XVII веках преобладали военно-стратегические мотивы (турецкий и петровский проекты), в XIX веке – экономические (проекты торговых комитетов), в первой половине XX века – ирригационно-энергетические (советские проекты 1920-1930-х

годов), а в послевоенный период – идеологические (строительство как «великая стройка коммунизма»). Однако, как справедливо отмечает С.В. Бернштейн-Коган, «несмотря на изменение приоритетов, основная цель – создание надежного водного пути между бассейнами Волги и Дона – оставалась неизменной на протяжении всей истории проектирования» [1. С. 178]. Преимущество идеи, подтвержденная анализом более чем тридцати проектов за три столетия, делает эволюционно-синтетическую теорию наиболее адекватной для объяснения феномена Волго-Донского канала.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Бернштейн-Коган С.В.** Волго-Дон: Историко-географический очерк. М.: Издательство АН СССР, 1954.
2. **Бредихин А.В.** Использование возможностей Азовского моря в реализации потенциала Донецко-Ростовской приграничной агломерации / Сб. ст. Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. М., 2017.
3. **Бредихин А.В.** История российско-украинского сотрудничества (на примере еврорегиона «Донбасс»). Дисс... к. ист. н. М., 2016.
4. **Бредихин А.В.** Ростовская агломерация: интеграционные приоритеты развития // Вопросы территориального развития. 2016. № 4 (34).
5. **Бусленко Н.И.** Волго-Дон: слияние вод. Историко-экономические, социально-политические очерки строительства Волго-Донского канала, Цимлянского гидроузла и ирригационных систем Юго-Востока России. Документы. Комментарии. Мемуары. Беллетристика. В 5 кн. Ростов-на-Дону, 2011. Кн. 2.
6. Волго-Дон / Территория истории, 2023 // Столетие // http://www.stoletie.ru/territoriya_istorii/volgo-don_615.htm.
7. **Вольф М.Б.** Волго-Донской судоходный канал // Большая советская энциклопедия. Т. 5. М.: Советская энциклопедия, 1971.
8. Вопрос о строительстве Волго-Донского канала в научной мысли России XVIII – середины XX века, 2023 // КиберЛенинка: Научная электронная библиотека // <https://cyberleninka.ru/article/n/vopros-o-stroitelstve-volgodonskogo-kanala-v-nauchnoy-mysli-rossii-xviii-serediny-xx-veka>.
9. **Желябужский И.А.** Записки // Русская историческая библиотека. СПб., 1876. Т. 2.
10. История с каналом, 2025 // Журнал «Кто Главный» // https://kg-rostov.ru/history/made_on_don/istoriya-s-kanalom/.
11. История строительства Волго-Дона, 2025 // Волгодонская библиотека // <https://vdonlib.ru/regional-studies/history/construction-history/>.
12. Как устроен Волго-Донской судоходный канал им. В.И. Ленина, 2022 // ТАСС: Информационное агентство // <https://tass.ru/infographics/9467>.
13. **Краснянский М.Б.** Волго-Донской канал. Новочеркасск, 1894.

14. **Курат А.Н.** The Turkish Expedition to Astrakhan in 1569 and the Problem of the Don-Volga Canal // The Slavonic and East European Review. 1961. Vol. 40. No. 94.
15. Открыт Волго-Донской судоходный канал, 2022 // Президентская библиотека // <https://www.prlib.ru/history/619278>.
16. Первенец великих строек: Волго-Донскому судоходному каналу 70 лет, 2022 // Донская государственная публичная библиотека // <https://www.dspl.ru/blog/pro-vystavki/pervenets-velikikh-stroek-volgo-donskomu-sudokhodnomu-kanalu-70-let/>.

V.V. DZYUBAN

Doctor of Historical Sciences, Candidate of Pedagogical Work, Professor, Department of Humanities, Russian Customs Academy, Moscow, Russia

L.N. BEDRETDINOVA

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Social, Humanitarian, and Natural Sciences, Moscow Psychological and Social University (MPSU), Moscow, Russia

E.N. KAPKANOV

Assistant Professor, Department of History, A.P. Chekhov Taganrog Institute (branch), Russian National Research Institute of National Economy (RINH), Taganrog, Russia

VOLGA-DON CANAL: IN SEARCH OF THEORIES OF ORIGIN

The article is devoted to the historical analysis of the origin and development of the idea of building the Volga-Don shipping Canal named after V.I. Lenin. The paper examines the technical characteristics of the canal, its architectural features and its modern significance as a key link in the transport system of Southern Russia. The main focus is on the historical background of the project, from the ancient «reinventions» of the 9th century to the numerous construction attempts in the 16th-20th centuries. The author analyzes various theories of the canal's origin (military-strategic, economic, irrigation-reclamation, ideological) and comes to the conclusion that an evolutionary-synthetic theory prevails, taking into account changing motives in different historical periods while maintaining the main goal of creating a reliable waterway between the Volga and Don basins.

Key words: Volga-Don Canal, shipping canal, hydraulic engineering structure, construction history, theories of origin, transport system, Volga, Don, Tsilyansky hydroelectric complex, Perevoloka, Peter I, archival documents, projects, irrigation, economic theory, military-strategic theory, ideological theory, evolutionary-synthetic theory.