

DOI 10.35775/PSI.2025.129.12.017

УДК 93/94

Е.Н. КАПКАНОВ

ассистент кафедры истории «ТИ (Таганрогский институт)

имени А.П. Чехова» (филиал) ФГБОУ ВПО «РИНХ»,

Россия, г. Таганрог

E-mail: kapefimus5818@gmail.com

ОБРАЗ ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА В СОВЕТСКОМ НАУЧНОМ И НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОМ ДИСКУРСЕ

Статья посвящена анализу формирования и эволюции образа Волго-Донского канала в советской научной и научно-популярной литературе. Исследование показывает, как на протяжении 1920-1980-х гг. данный инфраструктурный проект трансформировался из инженерной задачи в мощный идеологический символ. Выделяются два ключевых этапа: 1) в 1920-е – начало 1950-х гг. образ канала эволюционирует от технического решения в трудах экспертов до элемента грандиозного мифа о «преобразовании природы» в рамках сталинского плана; 2) с 1952 г. до конца 1980-х гг., после завершения строительства, в публикациях (сборники, путеводители, энциклопедии) формируется триумфальный нарратив, прославляющий создание канала как безусловный успех социализма. Этот нарратив акцентирует героизм строителей, руководящую роль партии и народнохозяйственную пользу, целенаправленно замалчивая социальные издержки и экологические последствия.

Ключевые слова: Волго-Донской канал, советская историография, гидротехнические сооружения в СССР, Цимлянское водохранилище, проект.

Крупные инфраструктурные проекты XX в. не только преобразовывали пространство, но и становились мощными инструментами конструирования общественного сознания. Волго-Донской судоходный канал имени В.И. Ленина, торжественно открытый в 1952 г., является ярким примером такого феномена в советскую эпоху. Его создание было представлено не просто как решение сложной инженерной задачи, уходящей корнями далеко в прошлое, но как закономерный итог исторического развития и триумф социалистического строя, доказавший его превосходство над предыдущими эпохами.

Идея соединения Волги и Дона – уникальный пример преемственности инженерной мысли на протяжении трех веков. Ее истоки относятся к XVII в., но первое системное воплощение проект получил при Петре I. В 1698 г. по его указу началось строительство канала между реками Иловля и Камышенка. Этот проект был признан технически обоснованным даже Парижской академией наук. Хотя строительство остановили из-за Северной войны, государственный интерес, проявленный Петром, заложил основу для будущих реализаций этой грандиозной идеи [17. С. 108-115; 26. С. 98-102].

В советский период эта идея трансформировалась из технической гипотезы в символ национального единения и технологического прогресса, а ее реализация – в «национальную идею» эпохи «великих строек коммунизма». Волго-Донской судоходный канал имени В.И. Ленина стал не просто гидротехническим объектом, но и мощным идеологическим маркером, олицетворявшим победу советской науки и воли над стихией.

Данное исследование посвящено анализу того, как в советский период в научной, научно-популярной и технической литературе формировался, обосновывался специфический образ этого гидротехнического сооружения. Предметом нашего внимания становится не столько история самого строительства, сколько эволюция его репрезентации в дискурсе – от первоначального инженерного замысла до превращения в неотъемлемый элемент идеологического мифа о «Великих стройках коммунизма».

Изучение этого процесса требует выхода за рамки чистой историографии. Советская научная литература по данной теме не во всех аспектах была объективна; она активно участвовала в создании и легитимации определенного нарратива, в рамках которого технико-экономическая целесообразность неразрывно связывалась с политической целесообразностью.

Таким образом, центральный исследовательский вопрос можно сформулировать следующим образом: какими средствами и в каких формах советский научный и научно-технический дискурс конструировал образ Волго-Донского канала как безусловного успеха и символа эпохи, и как эволюционировали эти формы от этапа проектирования к этапу ретроспективного осмысления?

Для ответа на этот вопрос мы выделяем два хронологических и концептуальных этапа. Первый этап охватывает 1920-е – начало 1950-х гг., когда канал оставался еще на бумаге, и литература выполняла функции обоснования и популяризации проекта. Второй этап, с 1952 г. до конца 1980-х гг., начинается с момента ввода канала в эксплуатацию, когда фокус сместился на описание, прославление и канонизацию свершившегося факта, а также на интеграцию его истории в более широкие нарративы о развитии народного хозяйства, транспорта и преобразовании природы. Анализ этих этапов позволит не только систематизировать корпус советских работ, но и выявить внутренние механизмы формирования официального взгляда на одну из ключевых строек послевоенного СССР.

1920-1950-е гг. характеризуются тесной интеграцией научной и проектной деятельности. На первом этапе канал представлялся как грандиозная, но решаемая инженерно-хозяйственная задача. Научная мысль была направлена на поиск оптимального решения и интеграцию проекта в общую стратегию развития страны. Этот период характеризуется сдвигом от чисто инженерного дискурса к дискурсу, насыщенному идеологическим содержанием.

Уже в 1920-е гг., сразу по окончании Гражданской войны, вопрос о соединении Волги и Дона встал в повестку дня. По инициативе Комитета по сооружению Волго-Донской магистрали при Совете Народных Комиссаров РСФСР начинается системная разработка технических обоснований будущего канала.

Многотомное издание «Волго-Донская водная магистраль», выпущенное Комитетом по сооружению Волго-Донской магистрали при Совнаркоме РСФСР, представляет собой фундаментальный корпус текстов, ознаменовавший переход от дореволюционных частных инициатив к государственному системному планированию. Эти труды нельзя считать историческими или академическими в чистом виде; это – нормативно-проектная документация, в форме научно обоснованных расчетов [6; 7; 8; 9; 10].

Первый выпуск, «Водная магистраль Волга-Дон-Азовское море и водное строительство Германии и Северной Америки», выполнял важную идеологическую функцию. Сравнивая советские планы с передовым зарубежным опытом, авторы не только перенимали инженерные практики, но и конструировали образ СССР как государства, не уступающего технологическим лидерам капиталистического мира. Обращение к историческим попыткам соединения рек (начиная с Османской империи и Петра I) служило не изучению прошлого, а аргументом в пользу исторической предопределенности и, главное, осуществимости проекта именно при советской власти [6].

Центральную роль в этом процессе сыграл А.С. Аксамитный – инженер, ученый и один из первых теоретиков советской гидротехники. В своих работах, опубликованных в выше указанной серии трудов (во втором и четвертом выпусках) правительственной экспертизы» (1925-1930), он не просто анализировал дореволюционные проекты – в первую очередь наработки Н.П. Пузыревского, – но и предложил принципиально новое решение: вместо чисто судоходного канала – гидротехнический узел с подпорным сооружением на Дону, способным регулировать сток и формировать водохранилище. Эта идея стала прообразом будущего Цимлянского гидроузла и положила начало переходу от узкосудоходной к многоцелевой концепции водного пути [7; 8].

Десятый, заключительный выпуск, подводил итоги многолетней работы экспертизы. Его ценность – в демонстрации процесса принятия стратегического решения. Анализируя и отвергая альтернативные варианты, комитет не просто выбирал технически оптимальный маршрут, но и легитимировал тот единственный путь, который впоследствии будет реализован и объявлен «верным». Таким образом, научная экспертиза стала инструментом сакрализации государственного решения [10].

Если труды экспертизы были адресованы узкому кругу специалистов и управленцев, то работы следующего пласта были нацелены на формирование общественного мнения и мобилизацию энтузиазма.

Книга инженера Я.Л. Давидовского «Волго-Донское соединение» представляет собой популярный синтез накопленных проектных данных. Ее значение – в адаптации сложного инженерного замысла для массовой аудитории. Давидовский не только дает исторический обзор, но и детально описывает проект Г.К. Ризенкампа, акцентируя внимание на создании «Донского водохранилища». При этом, как, верно, замечено в статье, он затушевывает преимущество этого решения с идеями Аксамитного, создавая нарратив о непрерывном

прогрессе советской инженерной мысли, ведущем к все более совершенным решениям. Уже тогда четко обозначалась аграрная функция будущего сооружения: орошение засушливых степей, стабилизация урожаев, развитие животноводства [15].

Наиболее яркое выражение идея «многоцелевого водного пути» получила в массовой научно-популярной литературе. В частности, в журнале «Техника – молодежи» (1938) появляется образ «Донского моря» – грандиозного водохранилища, которое должно было стать ядром новой орошаемой экономики юга СССР. Этот образ сочетал в себе как техническую конкретику (расчеты объемов, уровней, притоков), так и утопический энтузиазм: вода как сила, преображающая природу и общество. Это был ключевой элемент конструирования социалистического мифа о покорении природы [12. С. 3-6].

Окончательное оформление проекта произошло в 1948 г. в рамках Плана преобразования природы, утвержденного постановлением ЦК ВКП(б) и Совета Министров СССР от 20 октября 1948 г. В этом документе Волго-Донский канал был включен в единую систему гидромелиоративных сооружений, призванных «обеспечить высокие и устойчивые урожаи в степных и лесостепных районах». Это означало, что канал перестал быть лишь транспортной артерией. Он стал инструментом управления природой, элементом государственной стратегии по борьбе с засухами, повышению продовольственной безопасности и освоению малопродуктивных земель.

«Сталинский план преобразования природы» В.Н. Сукачева [24], «Великий план преобразования природы» В.А. Ковды [18] представляют собой синтез естественнонаучного знания и государственной идеологии. В этой парадигме Волго-Донской канал становится неотъемлемым элементом глобальной экосистемной перестройки всего Юга России. Такой холистический, системный взгляд был мощным идеологическим конструктом, демонстрировавшим способность социалистического строя не просто строить отдельные объекты, но и переустраивать жизнь целых регионов по единому, научно обоснованному плану.

Таким образом, в период с 1920-х по начало 1950-х гг. в советской литературе произошла эволюция образа Волго-Донского канала: от объекта сугубо инженерного анализа в трудах правительственной экспертизы – к объекту эмоциональной популяризации в научно-популярных изданиях, и, наконец, к статусу составной части грандиозного идеологического мегапроекта по «преобразованию природы».

С завершением строительства Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина и Цимлянского гидроузла в 1952 г. начался второй этап советской историографии – этап канонизации и идеологического прославления гидротехнического проекта. В отличие от довоенных и военных публикаций, в которых Волго-Донское соединение рассматривалось преимущественно как технико-экономическая задача, послестроечные работы трансформировали проект в национальный символ, олицетворяющий триумф социалистической системы, коллективного труда и научно-технического прогресса.

В рамках второго этапа советского периода исследования Волго-Донского канала разделяются на две группы: косвенные (география, экономика, биология) и прямые. Значительная часть работ акцентирует экологические последствия гидростроительства, такие, как влияние плотин на экосистемы рек и морей [1; 2; 4]. Другие исследования, например, коллективный труд по гидроэнергетике, рассматривают комплексное использование водных ресурсов для решения энергетических, транспортных и сельскохозяйственных задач [14]. Отдельный пласт литературы составляют учебные пособия, освещающие проектирование, эксплуатацию водных путей [23] физико-географические и экономические аспекты внутренних водных путей, а также историю речного транспорта [13; 21; 22].

Перейдем к работам авторов, у которых была задача изучить историю канала и его последствий напрямую. Ключевым изданием этого периода стал сборник «Первенец великих строек коммунизма: Волго-Донской судоходный канал имени В.И. Ленина» (Ростов-на-Дону, 1952), подготовленный группой авторов под редакцией партийных и хозяйственных руководителей. В нем впервые была предпринята попытка систематического нарративного оформления стройки: представлены интервью рабочих, инженеров, руководителей Волгодонстроя, а также партийных функционеров. Акцент делался на организованности, героизме и сознательности труда, на руководящей роли Коммунистической партии Советского Союза и на «вдохновляющем ленинском завете» о необходимости соединения двух великих рек [20].

Тот же пафос пронизывал и монографию С.В. Бернштейна-Когана, в которой история соединения Волги и Дона излагалась как логическое завершение столетних усилий русской инженерной мысли, получившее реальное воплощение лишь при советской власти. Автор подчеркивал, что только при социализме стало возможным объединить «научное предвидение, плановую экономику и героизм трудящихся», что и позволило «победить стихию» [3].

Еще одна крупная работа, написанная после стройки, представляет технический отчет о строительстве Волго-Донского судоходного канала [5]. В статьях не только подробно описываются вопросы строительства, но и говорится о предыдущих попытках создания канала и подчеркивается, что только благодаря социалистической революции и вызванному ею росту производительных сил удалось осуществить проект.

В 1954 г. вышел сборник статей, посвященный трудовым подвигам строителей Волго-Дона [19]. Важно отметить, что в официальном дискурсе не допускалось упоминание ни трудностей, ни срывов сроков, ни социального сопротивления. Переселение подавалось как гармоничный и бесконфликтный процесс.

Этот дискурс быстро закрепился в массовой культуре и научно-популярной литературе. Путеводитель Г.А. Иноземцева, ориентированный на широкую читательскую аудиторию, не просто описывал маршрут канала, но и акцентировал внимание на социальных преобразованиях, сопровождавших стройку. Особое место в повествовании отводилось переселению жителей: читателю сообщалось, что переселенцы получили «новые дома с печным отоплением и электричеством»,

«компенсации за сады и виноградники», а их новые поселки – «школы, клубы, водопровод». В этом контексте переселение трактовалось не как вынужденная мера, а как акт социального подъема, переход от «отсталого» станичного быта к «культурной» сельской жизни [16].

Подобный подход был характерен и для энциклопедической литературы. Статья в «Большой советской энциклопедии» (1950-1960-е гг.) единодушно подчеркивала результативность проекта: ввод в строй Цимлянкой ГЭС, создание судоходного пути, соединившего пять морей, что, по официальным расчетам, должно было кардинально изменить аграрную структуру юга СССР и обеспечить «высокие и устойчивые урожаи» [11. С. 301-302].

Ключевой сдвиг в изучении темы произошел в 1961 г. в связи с появлением работы М.Н. Хромова, который впервые ввел в научный оборот социально-географические категории (переселение населения, укрупнение населенных пунктов, изменение транспортной доступности). Его подход означал переход от героического нарратива к аналитическому описанию, хотя и оставался в рамках системной лояльности, интерпретируя переселение как рациональный и полезный процесс [25. С. 79-82].

Таким образом, историография 1952-1960-х гг. представляла собой закрытую идеологическую конструкцию, в которой технический проект стал метафорой победы советской системы над природой и отсталостью. История переселения, инженерных решений и экологических последствий была замещена мифом о добровольном и благополучном обновлении сельской жизни, что соответствовало общей логике послевоенной советской историографии – прославлять результат, игнорируя процесс.

Проведенный анализ советской научной и научно-популярной литературы с 1920-х по конец 1980-х гг. позволяет заключить, что к концу данного периода был целенаправленно сформирован и закреплён целостный, монолитный образ Волго-Донского канала. Этот образ, тщательно сконструированный и отточенный, выполнял важнейшую идеологическую функцию, трансформируя сложный и многогранный инфраструктурный проект в мощный символ эпохи.

Сформировавшийся официальный нарратив базировался на трех неразрывно связанных компонентах: триумф инженерной мысли и научного планирования, где акцент сместился с дискуссий и поиска оптимальных решений на этапе проектирования на демонстрацию безупречности и технического совершенства конечного результата; апофеоз массового трудового героизма, в рамках которого преодоление трудностей и человеческие затраты подавались не как издержки, а как добровольный и осознанный подвиг во имя светлого будущего; безусловная народнохозяйственная польза, закреплявшая канал как неотъемлемый и ключевой элемент экономики и транспортной системы страны.

Критически важно, последовательного вытеснения целых пластов реальности (предложение не завершено, смысл утерян). В то же время социальные издержки (масштабное переселение, разрушение традиционного уклада жизни донского казачества), экологические последствия (трансформация экосистемы

Нижнего Дона) и гуманитарные аспекты (использование принудительного труда) либо системно замалчивались, либо, как в случае с переселением, представлялись как успешно и благополучно решенные второстепенные задачи. Аналогичным образом экологические и административные проблемы (затопление пастбищ и сенокосов, срывы сроков переселения, дефицит инфраструктуры) либо не рассматривались, либо интерпретировались как временные трудности, преодолеваемые в процессе достижения стратегической цели.

Именно эта монолитность и безальтернативность сформированного канона сделала его главным объектом для тщательной деконструкции, критического анализа и кардинального пересмотра в постсоветский период, когда у исследователей появился доступ к ранее закрытым архивам и методологическая свобода для непредвзятого изучения как величия, так и цены «Великих строек коммунизма».

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Авакян А.Б., Шарапов В.А.** Роль водохранилищ в изменении природных условий. М.: Наука, 1968. 325 с.
2. **Авакян А.Б., Ромашков Е.Г.** Рыбы штурмуют плотины. М.: Мысль, 1970. 126 с.
3. **Бернштейн-Коган С.В.** Волго-Дон: историко-географический очерк. М.: Изд-во АН СССР, 1954. 224 с.
4. Водохранилища мира / А.Б. Авакян, В.А. Шарапов, В.П. Салтанкин и др.; отв. ред. Г.В. Воропаев, С.Л. Вендров. М.: Наука, 1979. 287 с.
5. Волго-Дон: техн. отчет о строительстве Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина, Цимлянского гидроузла и оросительных сооружений, 1949-1952: в 5 т. / гл. ред. С.Я. Жук. М.: Госэнергоиздат, 1956-1958.
6. Волго-Донская водная магистраль и водное строительство Германии и Северной Америки: Труды правительственной экспертизы. Вып. I. Ростов н/Д: Изд-во Упр. гл. инженера строительства Волго-Дона, 1929. 410 с.
7. Волго-Донская водная магистраль: Проект 1927-1928 гг. Выбор наивыгоднейшего варианта Волго-Донского канала. Вып. II / под ред. А.С. Аксамитного. Ростов н/Д: Изд-во Упр. гл. инженера строительства Волго-Дона, 1930. 175 с.
8. Волго-Донская водная магистраль: Технические и экономические материалы. Вып. III / под ред. Н.Б. Эйсмонта и А.С. Аксамитного. Ростов н/Д: 4-я гос. тип. Донполиграфбума «Красный прогресс», 1925. 566 с.
9. Волго-Донская водная магистраль: Проект 1927-1928 гг. Трасса канала и искусственные сооружения. Вып. IV / под ред. А.С. Аксамитного. Ростов н/Д: Изд-во Упр. гл. инженера строительства Волго-Дона, 1930. 387 с.
10. Волго-Донская водная магистраль: Проект 1927-1928 гг. Производство строительных работ на канале и Дону. Вып. X / под ред. А.С. Аксамитного. Ростов н/Д: Изд-во Упр. гл. инженера строительства Волго-Дона, 1930. 753 с.
11. Волго-Донской судоходный канал им. В.И. Ленина // Большая советская энциклопедия. 3-е изд. М.: Сов. энциклопедия, 1971. Т. 5.

12. **Галактионов В.** Волга – Дон // Техника – молодежи. 1938. № 1.
13. География внутренних водных путей СССР: учеб. для реч. уч-щ и техникумов / В.И. Тоняев. 3-е изд., испр. и доп. М.: Транспорт, 1984. 238 с.
14. Гидроэнергетика и комплексное использование водных ресурсов СССР / под общ. ред. П.С. Непорожного. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Энергоиздат, 1982. 560 с.
15. **Давидовский Я.Л.** Волго-Донское соединение. М.: ОГИЗ-Гострансиздат, 1937. 79 с.
16. **Иноземцев Г.А.** Волго-Дон: путеводитель. Ростов н/Д: Ростиздат, 1952. 122 с.
17. **Клейтман А.Л., Тюменцев И.О., Иванова Т.Б.** Вопрос о строительстве Волго-Донского канала в научной мысли России XVIII – середины XX века // Вестник ВолГУ. Сер. 4: История. Регионоведение. Международные отношения. 2018. Т. 23. № 6.
18. **Ковда В.А.** Великий план преобразования природы. М.: Изд-во АН СССР, 1952. 110 с.
19. **Кудрявчикова В.** Трудовые подвиги строителей Волго-Дона. М.: Госполитиздат, 1954. 450 с.
20. Первенец великих строек коммунизма: Волго-Донской судоходный канал имени В.И. Ленина: ст. и очерки о строительстве Цимлянского гидроузла и оросительных систем. Ростов н/Д: Ростиздат, 1952. 356 с.
21. **Порочкин Е.М., Забраилов А.Ю.** Внутренние водные пути СССР. М.: Транспорт, 1975. 432 с.
22. Речное судоходство в России / под ред. М.Н. Чеботарева. М.: Транспорт, 1985. 352 с.
23. **Садовский Г.Л.** Судоходные гидротехнические сооружения СССР. М.: Транспорт, 1970. 264 с.
24. **Сукачев В.Н.** Сталинский план преобразования природы. М.: Изд-во АН СССР, 1950. 32 с.
25. **Хромов М.Н.** Изменения в географии населенных пунктов в связи с созданием Цимлянского водохранилища // Известия Всесоюзного географического общества. 1961. Т. 93. Вып. 1.
26. **Юркин И.Н.** Канал Волго-Дон: Историография соединения рек и инженерная мысль XIX-XX веков // История и современное мировоззрение. 2022. Т. 4. № 3.

YE.N. KAPKANOV

Assistant of the Department of History

«ТИ (Taganrog Institute) named after A.P. Chekhov»

(branch) of the Federal State Educational Institution of Higher

Education «РИНН», Taganrog, Russia

THE IMAGE OF THE VOLGA-DON CANAL IN SOVIET SCIENTIFIC AND SCIENTIFIC-TECHNICAL DISCOURSE

This article analyzes the formation and evolution of the image of the Volga-Don Canal in Soviet scientific and popular science literature. The study shows how this infrastructure project transformed from an engineering challenge to a powerful ideological symbol during the 1920s to 1980s. Two key stages are identified: 1) In the 1920s and early 1950s, the image of the canal evolved from a technical solution in the works of experts to an element of the grandiose myth of «nature transformation» within the framework of Stalin's plan. 2) From 1952 to the late 1980s, after the construction was completed, a triumphant narrative emerged in publications (collections, travel guides, and encyclopedias) that celebrated the canal's creation as an unquestionable success of socialism. This narrative emphasizes the heroism of the builders, the party's leadership role, and the economic benefits, while deliberately downplaying the social costs and environmental consequences.

Key words: Volga-Don Canal, Soviet historiography, hydraulic structures in the USSR, Tsimlyansk reservoir, project.