

Путь из варяг в греки

Есть в архиве библиотеки две вот такие ксерокопии. Это вырезки из газеты «Новая жизнь» (так в 60-е годы назывался «Выксунский рабочий»).

Автор этих статей контр-адмирал запаса Федор Буданов. Предлагаем вам познакомиться с вопросами по истории родного края, которые подготовил исследователь.



Краевед. Автор книги «Детские и юношеские годы».

В 1923 году по комсомольскому набору пошёл служить в Военно-морской флот СССР.

Прошёл путь от матроса до контр-адмирала.

Автор статей по истории Выксунского края.

Умер 22 июля 1976 г.

ДЛЯ ВАШИХ РЕБЯТ

Задание юным
краоведам Выксы

„ИЗ ВАРЯГ В ГРЕКИ“

Читая материалы по истории выксунских заводов, мы у любого автора обязательно встретим упоминание о том, что во второй половине XVIII века наши заводы поставили создаваемому в то время Черноморскому флоту большое количество пушек, бомб, ядер и других военных припасов из металла.

Мы законно гордимся тем, что наши предки своим трудом участвовали в борьбе России за выход к Черному морю и за утверждение на его берегах навечно.

Мы еще больше гордились бы делами наших предков, если бы ясно представляли себе, каких трудов стоило доставить эти пушки, бомбы и ядра из глухих муромских лесов на далекое-далекое Черное море.

Ведь в те годы не существовало ни привычных для нас железных дорог, ни пароходов, а грунтовые дороги в весеннюю и осеннюю распутицу на значительном протяжении, если не повсеместно, становились почти непроходимыми и недоступными ни конному, ни пешему.

А доставлять грузы было нужно, и они доставлялись, но каких трудов, а порой и человеческих жертв это стоило?

К сожалению, ни в одном

Любомирова «Очерки по истории русской промышленности».

Чтобы не затруднять вас поисками этой книги, сообщаем, что в ней по интересующему нас вопросу сказано следующее: «...при устье реки Оки, где должна была происходить погрузка (пушек Ф. В.) в суда для отправки по Оке (потом по Десне) к Черному морю был построен в период первой турецкой войны 1768—1774 годов Пристанской молотовый завод».

Прочитав эту фразу, вы сразу догадаетесь, что наши предки использовали для доставки своих изделий с Выксы на Черное море великий водный путь «из варяг в греки», образованный еще в начале IX века.

Отсюда возникает первый вопрос нашего задания:

1. Каким образом верховье реки Оки было связано с южной ветвью великого водного пути «из варяг в греки»?

Без географической карты и учебника истории СССР с этим заданием, конечно, не справиться. Зато вы получите истинное наслаждение, от мысленного путешествия по этому древнему водному пути.

Но прежде чем выйти на просторы пути «из варяг в греки», нашим предкам нуж-

но было сначала добраться до реки Оки, до которой от Выксы целых 11 километров.

Тут сам собой возникает второй вопрос нашего задания:

2. Способы доставки готовых изделий с выксунских заводов на реку Оку?

При решении этого вопроса вам сразу же придется заняться изучением истории одного из архитектурных памятников Выксы XVIII века. Памятник этот — так называемый «Конный двор», который, к сожалению, почти полностью разрушен и лишь незначительные остатки его еще стоят вблизи городского парка культуры.

Изучая историю этого памятника и его назначение, вы и получите ответ на заданный вопрос и заодно совершите, опять-таки мысленно, с конным обозом, нагруженным пушками и ядрами, увлекательное путешествие по лесной дороге от Выксы до пристани на реке Оке, которая с давних пор носит название «Досчатое».

Вот вы и на пристани. Но где же суда, в которые нужно грузить привезенные изделия?

Так возникает третий вопрос нашего задания:

3. Транспортные речные

средства на Оке во второй половине XVIII века?

Ответ на этот вопрос, помимо учебников по истории судостроения, в нашей стране вы найдете, если перелистаете комплекты выксунской газеты «Новая жизнь» за последние три-четыре года. Там вы найдете интересную статью Г. М. Сорокина «Поселок Досчатое», в котором содержится краткий, но конкретный ответ на третий вопрос нашего задания.

Вот, дорогие ребята, и все наше задание. Если оно вам понравится, — быстрее за работу!

А победителей в соревновании определит редакция газеты «Новая жизнь».

Ф. БУДАНОВ,
контр-адмирал запаса

Многие ребята прислали нам ответы на задание, темой которого было найти пути, которыми доставлялись пушки и другие изделия с выксунских заводов на Черноморский Флот во второй половине XVIII века. (См. нашу газету за 12 июля с.г.). Вот они.

1. Верховье реки Оки было связано с южной ветвью великого водного пути «Из варяг в греки», то есть с реками Десной, Припятью и средним Днепром через многочисленные притоки рек, а также посредством сухопутных дорог и «волоков», проложенных в междурядьях этих рек.

Пользуясь этими путями, купцы еще в VII—VIII веках возили с берегов Балтийского моря в Хорезм и другие страны Востока янтарь. Ока в ту пору являлась частью так называемой «янтарной дороги», идущей от берегов Балтийского моря далеко на Восток.

Этими же путями в 964—965 гг. воспользовался князь Святослав, сделавший по нему победоносный поход к берегам Оки, Волги и Дона.

В X—XIII веках по Оке и ее притокам с использованием сухопутных путей и «волоков» поддерживалась торговля Киева и Чернигова с древнейшими городами Новгородом, Владимиром, Муромом и другими, куда киевские и черниговские купцы доставляли ювелирные изделия, амфоры с вином из Византии и другие товары.

И этими же древнейшими путями воспользовались братья Баташевы во второй половине XVIII века для доставки пушек, ядер и бомб, изготовленных на выксунских заводах, для Черноморского Флота.

2. Готовые изделия доставлялись с выксунских заводов

на реку Оку для дальнейшей отправки водным путем при помощи конного транспорта. Для этих целей при заводах содержался громадный конный обоз, насчитывающий сотни лошадей специальной породы тяжеловозов. Эти лошади, именуемые в народе «битогами», были необычайно сильны и выносливы. Наиболее крупные из них весили

плаванием вблизи берегов и для перевозки через реку людей и мелких грузов. Такие лодки с характерным силуэтом (круто загнутые вверх нос и корма) нам довелось увидеть в 1962 году во время туристского путешествия в район пристани Копаново, где они перевозили колхозников с одного берега на другой на покос.

Было это так

более тонны и были способны перевозить на большие расстояния многотонновые тяжести.

Для содержания конского обоза при Выксунском заводе во второй половине XVIII века был выстроен обширный конный двор, занимавший большую территорию от здания бывшей главной конторы до современного стадиона металлургов. От этого здания очень оригинальной и красивой архитектуры в наши дни сохранились лишь башня центрального въезда и несколько помещений, отходящих в сторону двухэтажного белого дома и стадиона металлургов.

Надо заметить, что конный обоз на заводах широко использовался не только вплоть до революции, но в первые годы Советской власти.

Основная часть тяжеловозов состояла из знаменитых першеронских лошадей.

3. В рассматриваемую нами эпоху поверхность реки Оки бороздили простые речные лодки, снабженные веслом и примитивным парусом. Это были небольшие суденышки, предназначенные для

А по стержню реки медленно плыли беляны, гусаны, мокшаны, коломенки, клязьменки, дощанники и другие непаровые суда.

Эти суда плыли вниз по течению воды, управляемые громадными кормовыми веслами, а вверх их поднимали бичевой тягой коневодами или бурлаками — теми самими, которых изобразил на своем знаменитом полотне И. Е. Репин.

Эти суда, являвшиеся в дальнейшем развитием типа знаменитых стругов времечка Степана Разина, были довольно большого тоннажа и предназначались для перевозки различных крупных грузов в виде лесоматериала, зерна, металлических и других изделий. Среднесуточная скорость этих судов составляла 13 километров. Братья Баташевы для перевозки изделий выксунских заводов пользовались деревянными непаровыми судами, которые они изготовляли сами в районе современной пристани Доечатое.

Суда эти назывались дощанниками. Г. М. Сорокин в статье «Поселок Досчатое»,

помещенной в газете «Новая жизнь», так описывает эти суда: «Дощанник — это малое речное перевозочное судно, плоскодонное с мачтой, или большая плоскодонная лодка с палубой. В течение больше ста лет, то есть до второй половины XIX века из Досчатого на дощанниках перевозили на унжевские и гусевские заводы железную руду».

От себя добавим, что на дощанниках и подобных судах братья Баташевы доставляли вверх по Оке пушки, ядра и бомбы, предназначенные для Черноморского Флота в район Орла. Там они перегружались на конный транспорт и доставлялись на берег реки Десны, где вновь погружались на речные суда, на которых и доставлялись в Херсон и другие пункты вооружения Черноморского Флота.

В заключение отметим, что бичевая и конная тяга продолжала существовать на Оке еще долгие годы после того, как на реке появились паровые суда и получили широкое развитие капиталистические судоходные общества.

Так, в справочнике «Спутник по реке Волге на 1910 год» говорится, что в 1900 году по Оке плавало 106 паровых и работало на конной тяге при помощи бурлаков 1210 непаровых судов.

Ф. БУДАНОВ,
контр-адмирал запаса.

ПЯШИТО НАШ АДРЕС
ЗВОНИТЕ Дом Советов
НАШИ ТЕЛЕФОНЫ редактора — 10
сельского хозяйства — 8
термина — 8-г

Выксунская типография Уралоблгиза