

Муниципальное образовательное учреждение  
основная школа с. Барышская Слобода.

**Региональный этап Всероссийского конкурса  
юношеских исследовательских работ  
имени В.И.Вернадского.**

**Номинация: «Гуманитарное направление. Краеведение»**

**Название исследовательской работы:**

**«Сура-жемчужина Поволжья»**

Работу выполнили:

Богатов Никита ученик 8 класса

Таланов Никита, Петрухин Кирилл ученики 7 класса

МОУ ОШ с.Барышская Слобода

e-mail sloboda61@mail.ru

Муниципальное образовательное учреждение  
основная общеобразовательная школа с. Барышская Слобода  
школьный тел. 8-842-42-51-1-74

Адрес: 433256 с. Барышская Слобода Сурского района

Пер. Кирова дом № 9

Руководитель: Ганина Людмила Николаевна

Моб.т. 89084710834

Февраль 2021 года

Сура — речка у нас важная,  
Донышко у нее серебряное,  
Круты бережки позолоченные.  
Старинный народный сказ

Река! Как много говорит это слово сердцу каждого человека!

Река - это история, а история человечества неразрывно связана с природой и особенно с одним из важнейших её даров - водой.

Издавна люди ценили то, что было дано природой. Прославляли своё Отечество: гордились реками, озёрами, земными недрами. Долины рек на протяжении тысячелетий были колыбелями человеческой культуры и являлись родиной многих народов. Человек пользовался реками как удобными жизненно важными путями, они поили своими водами поля и сады, давали свет и тепло. На берегах рек возникали поселения, свершались важнейшие исторические события.

**Целью** данной работы является сбор и обобщение материалов о судоходстве на реке Сура; людях, которые имели отношение к речному или морскому флоту

**Задачи:**

1. Выяснить какие речные суда строились на пристанях реки Сура и где находились самые значимые пристани.
2. Собрать материал об истории рыбного промысла, используя интервьюирование
3. Обобщить материал о людях, связавших свою судьбу с речным и морским флотом

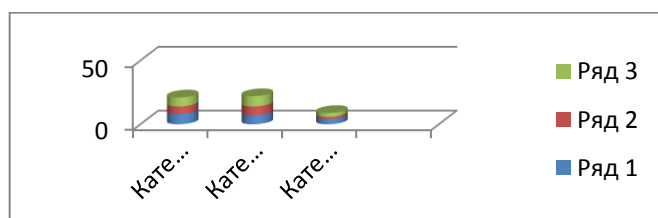
Прежде чем начать поисково-исследовательскую работу мы провели анкетирование с вопросами:

- Какие речные суда ходили по реке Сура.
- Какую рыбу называли царской. Были ли организованные рыболовецкие бригады.

-Какие названия носили затоны села Барышская Слобода, кто там работал, чем занимались.

Анкетирование проводилось с учениками школы, учителями и сельчанами. Всего приняли участие в анкетировании 47 человек.

Выявилось, что учителя и сельчане смогла ответить на все вопросы, а вот учащиеся испытывали затруднение.



Для решения первой задачи, мы решили обратиться в школьный комплексно-краеведческий музей, где узнали, что до 1917 года Барышская Слобода входила в Алатырский уезд Симбирской губернии. По количеству жителей село уступало лишь городу Алатырю. Название населённый пункт сменил единожды из Баранчеева городища на Барышскую Слободу. Руководитель школьного комплексно-краеведческого музея Ганина Людмила Николаевна помогла нам в поиске информации о судоходстве и посоветовала книгу «Родное Присурье» А.В. Клеянкина (1974), из которой мы узнали, что в отсутствие железных дорог Сура для многих районов Симбирской и Пензенской губерний была главной транспортной магистралью, по которой грузы, прежде всего хлеб, доставлялись в города центральной и северной частей страны. По Волге всегда ходили суда, и во все времена Волга была главной водной транспортной магистралью страны, а ее притоки позволяли расширить захват территории. Первоначально грузы перевозили на обыкновенных челнах, представлявших собой выдолбленные и выжженные изнутри стволы деревьев. Позже появились лодки, струги, другие разного вида деревянные суда. Однако все они имели небольшую грузоподъемность, так как были относительно невелики.

Строились сурские суда здесь же, на сурских пристанях, с учётом особенностей русла извилистой реки, изобиловавшей опасными мелями на перекатах и ещё более опасными «каршами» из стволов упавших в воду деревьев. По неполным

данным, в первые два десятилетия XIX века в каждую весеннюю навигацию с Промзинской, Барышско-Слободской и других сурских пристаней отправлялось в среднем от 80 до 150 судов. Позднее количество судов на Сура всё время увеличивалось. Так, в навигацию 1831-1832 годов по Сура прошло от 400 до 500 судов, причём на одной только Промзинской пристани грузилось около 200 суряков и расшив.

Для более полной информации о сурском судоходстве, мы обратились в Сурский краеведческий музей. Директор музея Кузнецова Ирина Викторовна подтвердила, что в Алатырском уезде две из трех значимых пристаней были Промзино и Барышская Слобода. Ирина Викторовна рассказала нам о речных судах, изготавливаемых на сурных пристанях.

Судоходной Сура была только в короткий период весеннего половодья, когда основная масса накопленных в течение года грузов сплавлялась вниз по реке до городка Васильсурска, где сурские суда вливались в огромные караваны идущих вниз и вверх по Волге белян, расшив, тихвинок и прочих парусно-вёсельных бурлаков.

Беляну называли королевой Волги. Она собиралась из бревен, из нового несмоленого леса. Когда поднималась большая вода, беляны сплавлялись по течению в низовья Волги. Домой беляны больше не возвращались – их разбирали на бревна для строительства домов. Например, вся деревянная Астрахань построена из леса, привезенного туда белянами из наших мест. Малые беляны поднимались от 100-150 тысяч пудов груза; беляны среднего размера поднимают 200-250 тысяч пудов груза; большие суда поднимают от 450-550 и даже до 800 тысяч пудов груза. Беляны выглядели громоздким, но на самом деле было очень маневренными. Управлялись они при помощи руля и огромного лота, из-за чего судно двигалось по реке вперед кормой, а не носом.

Идею второго интересного судна – расшива – привез из Германии Петр I

**Расшивы** начали строить по инициативе Петра I. Он приезжал в Нижний Новгород, встречался с судостроителями, и издал указ о строительстве таких

судов на Волге. Расшивы – очень красивые парусные суда, причем парус должен быть той же длины, что и судно.

**Суряк**- тип сплавного грузового судна, применявшегося до начала 20 в. на р. Сура(отсюда название), Ветлуге, Волге и др. Имел постепенно сужающееся к корме и носу дно, вертикальные борта; длиной 20 – 30 м, шириной 8 – 12 м, осадка – 1,5 в 1830 г. стоимость одного суряка составляла 3 тыс руб. Суряки загружали преимущественно хлебом и спиртом, двигались они по течению реки. Грузоподъёмного – 12 – 15 тыс. пудов. На небольшой реках ( в том числе на Суре) использовались до наступления межени. На Волге судно ходило до Астрахани не только по течению, но и против.

**Дощаники** – небольшие плоскодонные суда длиной до 25 м, шириной до 4 м, грузоподъемностью до 16 тонн.

Ирина Викторовна показала нам альбом с фотографиями изготовления беляны и баржи. Снимки были сделаны в Барышской Слободе на пристани графа Рибопьер.



Первые пароходы появились на Суре в 70-х годах XIX века. Среди них был колёсный пароходик «Неожиданный», принадлежавший алатырскому купцу-мукомолу Кириллу Николаевичу Попову. С появлением пароходов на сурских пристанях стали строить больше барж. Так, в 1897 году на пристани села Барышской Слободы было выстроено 10 барж и 1 беляна общей грузоподъёмностью в 450 тысяч пудов, а на Промзинской пристани в том же году построили 4 баржи и 3 беляны грузоподъёмностью в 337 тысяч пудов.

После сооружения в 1893 году железной дороги до Казани (через Алатырь) количество грузовых судов на Суре начало постепенно сокращаться и позднее

сурское судоходство уже никогда не имело такого значения, как в середине XIX столетия. По ходу исследовательской работы у нас возник вопрос, где же находилась та пристань, о которой говорится в различных источниках.

За разъяснениями, где же находилась пристань графа Рибопьера, мы вернулись в школьный музей. Людмила Николаевна показала нам старинную карту села Барышская Слобода, где помечена пристань графа Рибопьер. Там же мы узнали, что на реке Сура было распространено бурлачество.

Бурлачество — передвижение речных судов вручную, с помощью бечевы и вёсел; вид промысла в 16—19 вв. До 2-й половины 19 в. бурлачество было развито в Мордовии на Суре и Мокше.



Всемирная история т.7 М.1860г.



Бурлаки на Волге, 1900-е.



Карта 1904 года по сличению за 1778 год

Бурлацкий труд являлся сезонным. Лодки тянули по «большой воде»: весной и осенью. Струговой промысел и бурлачество использовались и на Суре. Для выполнения заказа бурлаки объединялись в артели. Они были не только мужские, но и женские бурлацкие артели.

С пристаней Алатыря, Порецкого, Ардатова, Промзина Городища, Больших Березников уходили десятки судов с различными грузами. Кормщиками, водоливами, бурлаками нанимались местные дворцовые,

монастырские, государственные и помещичьи крестьяне. Например, 54 крестьянина Барышской Слободы и с. Промзино Городище 22 марта 1754 г. нанялись к нижегородскому купцу Никите Мосееву доставить струг с хлебом до Ярославля; кормщику заплатили 10 руб., водоливу — 5, бурлакам — по 3 руб. 30 коп.

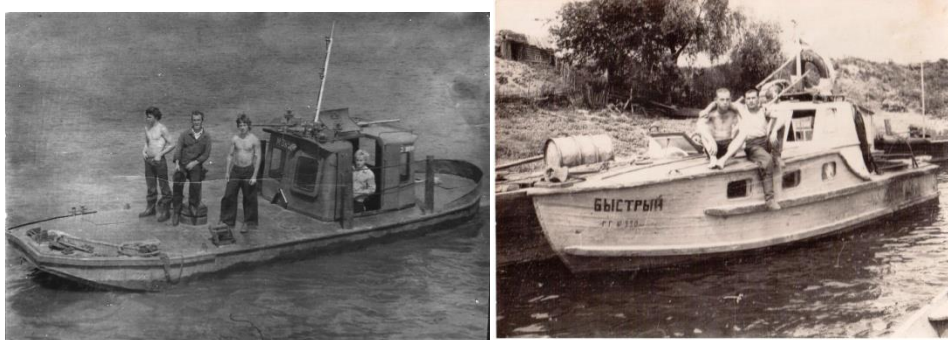
Судоходство по Суре в годы Советской власти приобрело несколько другое значение. Конечно, это были грузы и пассажироперевозки, но и большое количество рабочих мест. В нашем селе многие работали целыми семьями.

Пассажироперевозки занимали важное место в судоходстве. Грунтовые дороги даже после небольшого дождя становились труднопроходимыми. И поэтому вся надежда была на пароход Снегирь, Байкал и ракеты Заря и Зарница.



Пароход Снегирь    Пристань. В ожидании Снегиря. Ракета «Зарница»

В затолах нашего села уже не строили беляны, суряки и баржи. Делали небольшие маневренные катера для обслуживания кораблей и катеров речного флота



Лайба.

Бычок

Таким образом мы выяснили, какие суда изготавливалось на наших пристанях и затолах в различное время.

Вторая наша задача собрать историю рыбного промысла, выяснить, какую рыбу называли царской, и какое отношение имела она к селу Барышская Слобода.

Для решения поставленной задачи, мы встретились с семьей бывшего рыбака Бормотова А.И.

Нам рассказали удивительную историю. Рыбу ловили в Барышской Слободе испокон веков. И слободные рыбаки славились на всю округу. В Суре ловили: налимов, карасей, белугу, сомов, стерлядь, красноперку, верховодку, жерехов, чехоню.

Из беседы мы узнали, оказывается в селе была рыболовецкая бригада. Выловленная рыба продавалась в магазинах. Особенно ценилась сурная стерлядь. И сторожили села помнят, как в магазинах стояли тазы с икрой. Рыба на продажу была самой разнообразной.

В царское время наши рыбаки были почетными поставщиками царского и императорского стола. Так же поставляли стерлядь и на стол патриарха всея Руси. В наших краях, рассказывают, ловили чуть ли не пудовые экземпляры стерляди. Свидетельства тому – древние рукописи XVII и документы более позднего периода, в которых стерлядочка именовалась не иначе, как царской.

Продолжение история с царской рыбой получила в послевоенное время, когда Н.С. Хрущов побывал в США, где его угощали рыбой. Рыбой Никита Сергеевич остался недоволен, уж больно мелкая. А в Барышскую Слободу пришла депеша с приказом привезти в Ленинград 2 бочки стерляди, “законсервированной” по известному только нашим рыбакам старинному рецепту.

Рыбаки артели так и сделали. Бочки погрузили на корабль Балтика, который отбыл в США вместе с Н.С. Хрущов. Говорит, что наша стерлядь произвела там фурор. В 80 года прошлого века благодаря Пензенскому военному комплексу рыба в Суре стала исчезать. Из-за частых сбросов жители прибрежных сел наблюдали, как по Суре плывут косяки дохлой рыбы.



В настоящее время идет восстановление численности рыбы в реках Сура и Барыш. Снова появилась стерлядь. Будем надеяться, что царская рыба снова станет хозяйкой в наших местах.

По первой части поставленной третьей задачи мы быстро нашли информацию.

Нам повезло и первый человек к которому мы обратились смог ответить на наши вопросы.

Романова Тамара Ивановна вместе со своим мужем долгое время работала в затоне села Барышская Слобода. Вот, что мы узнали.

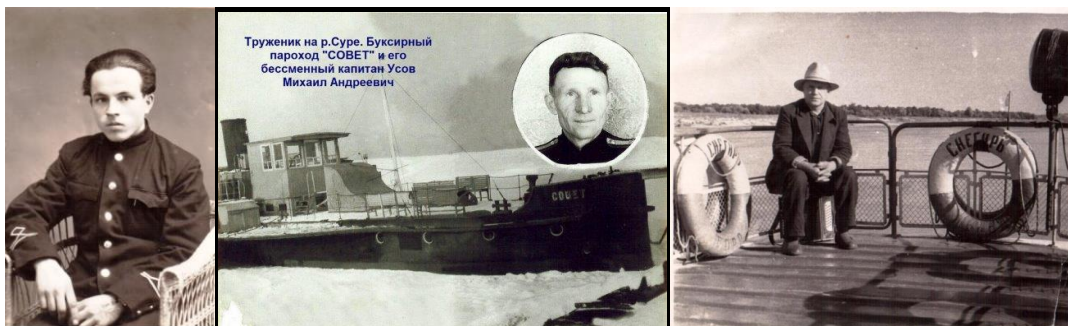
В Барышской Слободе было два затона. «Путейский» находился в южной части села, а «Умрек» был организован на базе пристани графа Рибопьера, т.е. с северной части села. Умрек – управление малыми реками.



На фотографиях: Кукушкин Анатолий, Фадеев Геннадий, Пыжов П.М.,  
Королёв А.Г., Романов Николай

Но если в первом затоне все катера были с названием Путейский и рядом был номер, то в Умреке все катера были под своим именем: Ульяновск, Алатырь, Сурское, Ядрин, Васильсурск и т.д. всего было более 10 катеров. Сура в 60-х годах была главной транспортной и пассажирской дорогой. Пассажиров было очень много. И по воспоминаниям Фадеева Геннадия, который работал с 1960 по 1966 год рулевым-мотористом на теплоходе Снегирь, норма приёма и перевоза пассажиров было 64 человека. А набивалось до 120 человек. Для того, чтобы перейти с одного места теплохода в другое, команде приходилось нелегко. Кроме Снегиря при Умреке был приписан Алатырь, Совет, Альбатрос, Байкал.

Работали корчкраны, которые вытаскивали и убирали коряги из воды. Земснаряды следили за фарватером – основным руслом (частью водного пространства) для безопасного прохождения судов. Эта часть водного пространства должна быть свободной от навигационных опасностей и достаточно глубокой.



Фадеев Геннадий,  
машинист-механик Снегиря

Механик Кочегаров Иван Васильевич

Теплоходы ходили по реке Сура до Васильсурска, что стоит на впадении Суры в Волгу, и вверх по течению до Кадышева. Работали в Умреке преимущественно слободные парни. И, если затон «Путейский» был только слободным, то затоны «Умрек» имелся в Сурском и ниже по реке.

Для более точного определения фарватера при судоходстве на Сура была создана изыскательная партия. Работали преимущественно девушки. На лодке, плавая от берега к берегу делались замеры глубины реки. Все значения записывались в журналы. После работы изыскательной партии работали другие специалисты. Они формировали фарватер. Делали плетни, чтобы удерживать песчаные отмели.



изыскательная партия.

Случались и курьёзные истории. В паводок Сура и малые реки так разливались, что получалось целое море. Трудно было определить, где находится русло Суры. Ориентировались по деревьям или приметам. Однажды

Романов Александр Михайлович поднимаясь по реке вверх, свернул по ошибке раньше времени. Каково же было удивление жителей Ольховки, когда у них перед лицом проплыл катер. Говорят одна бабушка молиться начала с испуга. А когда видимость была плохая, были случаи что заплывали катера и в лес, в делянки. Об этом и других случаях, нам так же рассказала Романова Тамара Ивановна.



Рабочие затона путейский около караванки

В затоне работало огромное количество людей. Имелось общежитие для работников затона. Работа сезонная, только в тёплое время года. Зимой катера ставили на стоянку и ремонт. Но жизнь в затоне кипела круглый год. В караванке отмечались коллективом все праздники, а для детей рабочих проводилась новогодняя ёлка, дарились подарки.



Зимняя стоянка катеров в затоне.

Брандвахты на стоянке

Сейчас уже трудно вспомнить всех людей, которые работали в наем затоне, но совместными усилиями сельчан был составлен этот список.



Катер «Путейский 6» Щепочкин А.М. на своём Путейском Барже №206. Коллектив рабочих.

В школьном комплексно-краеведческом музее хранится множество фотографий рабочих затона, катеров, брандвахт и других судов.



Плавкран(коршовница)

Земснаряд.

Людмила Николаевна нам пояснила, что в прошлом году этот материал был собран для Энциклопедии флота Ульяновской области. В нее вошли срочники, т. е. те, кто служил в морфлоте, но и люди, которые выбрали реку профессией. Были посещены 43 семьи села, делались запросы по соцсетям, велась поисковая работа и в других населенных пунктах. В течении восьми месяцев шла работа в результате которой были переписаны: все начальники затона Путейский, командиры, капитаны, шкиперы, матросы, вахтенные, конюхи, табельщицы, сварщики, лебёдчики, разнорабочие, слесари, электрики, шофёры, трактористы, зав. складом, бакенщики, повара, бухгалтера, кассиры и продавцы на плавучем магазине.



Рабочие затона «Путейский»

Река имело большое значение для жизни села. Вырастая на её золотых берегах, люди становились крепкими, физическими выносливыми. Прямил наших парней и российский государь. Нравились ему ловкие и сноровистые парни с реки Суры. Всё умели: и рыбу ловить, и с судоходным делом хорошо знакомы, а уж о силе и выносливости ходили легенды. Так и повелось, что из Слободы брали предпочтительнее в морфлот. Многие наши земляки служили на знаменитых кораблях: Полтава, Аврора, Варяг,

1. Елюшкин Николай Михайлович сигнальщик крейсера Аврора. Фото 1917 года. Участник Первой мировой и гражданской войн.



1.

2.

2. Орехов Пётр Фёдорович. Родился в 1896 году в селе Барышская Слобода. В годы революции служил в морфлоте на крейсере «Полтава».



Седов А.В. матрос,

Травин Н.В.

Абрамов В.П.

Шепелев Е.М.

старший матрос

штурман

подводник

Всего была собрана информация о 230 людях, имеющих то или иное отношение к флоту.

Когда мы работали с музейными архивами, нас ждал приятный сюрприз. Оказывается, в нашем селе родился известный профессор – кораблестроитель. Ваганов Анатолий Максимович закончил Горьковский политехникум водного транспорта в 1938 году. Работал конструктором ЦКБ МСП, с 1960 года по 1974 год был заведующим кафедрой "Судостроение". В 1975 году ему присвоено ученое звание профессора. Он автор первого в стране учебника по проектированию судов с динамическим поддержанием. Широко известен работами по применению пластмассовых конструкций на судах, в области проектирования скоростных судов.

То, что в нашем селе была своя колхозная электростанция и пароводяная мельница, мы так же узнали у руководителя школьного музея Ганиной Л.Н.



Останки гидроэлектростанция. Рабочие гидроэлектростанции. Мельница.

#### Заключение.

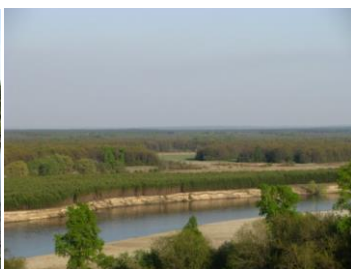
Посмотрев на карту, можно увидеть множество голубых нитей, покрывающих Землю сложным узором. Это – реки нашей планеты, жизненные её артерии, по которым, словно кровь в живом организме, пульсируя, движется вода. Они несут свои воды через горы, равнины, леса и степи. Проведя поисково-исследовательскую работу мы подводим итог проделанной работе.

Выяснили, что речные суда строились на пристанях реки Сура и в частности в нашем селе. Пристань графа Рибопьера являлась одной из самых крупных и важных в судостроении Алатырского уезда. Наши рыбаки имели звание почетными поставщиками царского двора заслуженно. Легенды о сурной стерляди известны далеко за пределами нашего края.

Собранный материал о водниках уже вошел в областную Энциклопедию флота.

Это очень ценно в память о наших односельчанах, об истории нашего села.

**Из всего этого делаем заключение, что с поставленная цель достигнута.**



Река Сура, в окрестностях села Барышская Слобода

## Список литературы, источники.

1. "На рубеже веков" авторы ; Н.П.Головченко и В.Д.Кочетков , Чебоксары -- 2012г
2. История Симбирского края и гСимбирска с 1648 до 1917(Симбирский сборник г. 11 отд.1 стр. 30, 31., 38).
3. («Географическо-статистический словарь Российской истории» состав.П. Семенов, т. 1, стр. 78, 1863 год).
4. [Лебедев В.И. СТОРОЖИ / Пензенская энциклопедия.М.: Научное издательство «Большая Российская энциклопедия», 2001, с. 588-589.]
5. Лит.: Акты Московского государства, изданные импер. Академией наук / Под ред. Н. А. Попова. Т. 1. Разряд-приказ. Моск. стол 1571–1634. СПб., 1890; Марголин С. Л. Оборона Русского государства от татарских набегов в конце 16 в. //Военно-исторический сб. / Труды ГИМ. Вып. 20. М., 1948; Лебедев В. И. В. О. Ключевский и вопросы изучения сторожевой и станичной службы в 16–17 вв. //Ключевский. Вып. 1. П., 1995.
6. Борисова А.Б. Обслуживание водного транспорта Ярославскими крестьянами в первой половине 19 в. // Золотаревские чтения. Материалы научной конференции (19-20 октября 2004 г.) / Под ред. А.М. Селиванова. – Рыбинск, 2004. – С.128-129.
7. Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине 18 – начале 19 века. – М.: Наука, 1982. – 277 с.
8. Клопов А.А. Очерк размеров, прибытия хлебных грузов в Рыбинск, движение их оттуда и Мариинская система в навигацию (до половины июня 1888 года). – СПб.: Типография С. Добродеева, 1889. – 65 с.
9. Козлов А.Б. «Тамайки», «Букатник» и «Чебурки» // Рыбинск. 7 дней. – 2008. – 14 мая.
10. Маслова А.А. Волга. Река городов. – Ярославль: Издатель Александр Рутман, 2009. – 383 с.
11. Речное судоходство в России / Под ред. М.Н.Чеботарева.– М.: Транспорт, 1985. – 352 с.
12. Родин Ф.Н. Бурлачество в России. – М.: Мысль, 1975. – 245 с.
13. Чернецов Г.Г., Чернецов Н.Г. Путешествие по Волге. – М.: Мысль, 1970. – 191 с.
14. Шубин И.А. Волга и волжское судоходство: История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения. – М.: Транспечать, 1927. – 895 с.
15. По книге «Родное Присурье» А.В. Клеянкина (1974), воспоминаниям А.Н. Крылова и справочнику «Россия. Полное географическое описание нашего Отечества» (СПб., 1901).

**Благодарим за помощь:** Батракову К.А., Князеву Н.И., Королёву З.И., Романову Т.А, Свежинову Т.А., Фирсову Н.Г., Халатову Н.М., Ипатова А.Н., а так же директора Сурского краеведческого музея Кузнецову И.В.