РАЗДЕЛ 2.5. «ТРАНСПОРТНЫЕ АРТЕРИИ г. КОВРОВА»

Глава 2.5.1.	Когда-то Клязьма была судоходной	(…1778 – 2016…)
Глава 2.5.2.	Железная дорога и г.Ковров	(1862 – 2016…)
Глава 2.5.3.	Автомагистрали г.Коврова	(…1778 – 2016…)
Глава 2.5.4.	Ковровский аэродром	(…1960-е – 1970-е…)

1778 г. *«Период с конца XVIII в. до начала 60-х гг. XIX в. в истории Коврова можно назвать неудачным.*

*Оказавшись в стороне от **новых торговых путей** (генеральные тракты «Сибирский» и «Саратовский» прошли значительно южнее Коврова), Ковров потерял прежнее экономическое значение и развивался в этот период времени очень медленно... И.Н. Зудина»* [«Рожд.сборник №1», 1994].

* *

ГЛАВА 2.5.1.
«КОГДА-ТО КЛЯЗЬМА БЫЛА СУДОХОДНОЙ»
(…1778 – 2016… гг.)

1846 г. *«8 февраля **1846** г. императором Николаем 1 был утверждён новый план на г. Ковров с теми поправками, которые предположило городское общество. В этом же году стали строиться новые хлебные амбары, а архитектору Рейму Владимирская губернская строительная комиссия поручила составить проект «учреждаемой при г.Коврове на реке Клязьме **пристани**». Вопрос о ней волновал жителей города, он был для них принципиален, это была одна из попыток улучшить экономику Коврова.*

*В ГАВО в фонде Владимирского губернского правления сохранилось громадное дело более 400 листов; 10 лет длилась переписка по вопросу устройства одной **пристани** (со стороны города) и уничтожения другой со стороны **Заречной Слободки**, принадлежавшей Малышевской волости. Вот как граждане Коврова объясняли своё бедственное положение, сложившееся к середине XIX в.: «При улучшении города (имеется ввиду, что раньше Ковров через перевоз на Клязьме был связан со старой Нижнегородской дорогой) – многие из зажиточных купцов уезда решились основаться в Коврове, дабы иметь магазины..., но когда город потерпел удар значительный, не только остановивший его улучшение, но и поведший к заметному упадку, т.е. линия Московско-Нижегородского шоссе миновала город и прошла на расстоянии 20 вёрст, а по дорогам – 22 версты..., рушилась главная отрасль городской промышленности, содержание постоялых дворов, временный избыток исчез, количество пролетариев увеличилось до 30% ..., торговля стала упадать... Упадок города стал вреден и уезду». Пристань же, устроенная в **Заречной Слободке** была «неудобна по мелководью и рыхлости берега». Министр внутренних дел С.Ланской пошёл на компромисс в этом вопросе, разрешив устройство **пристани**, но с сохранением и старой, на левом берегу Клязьмы против города.*

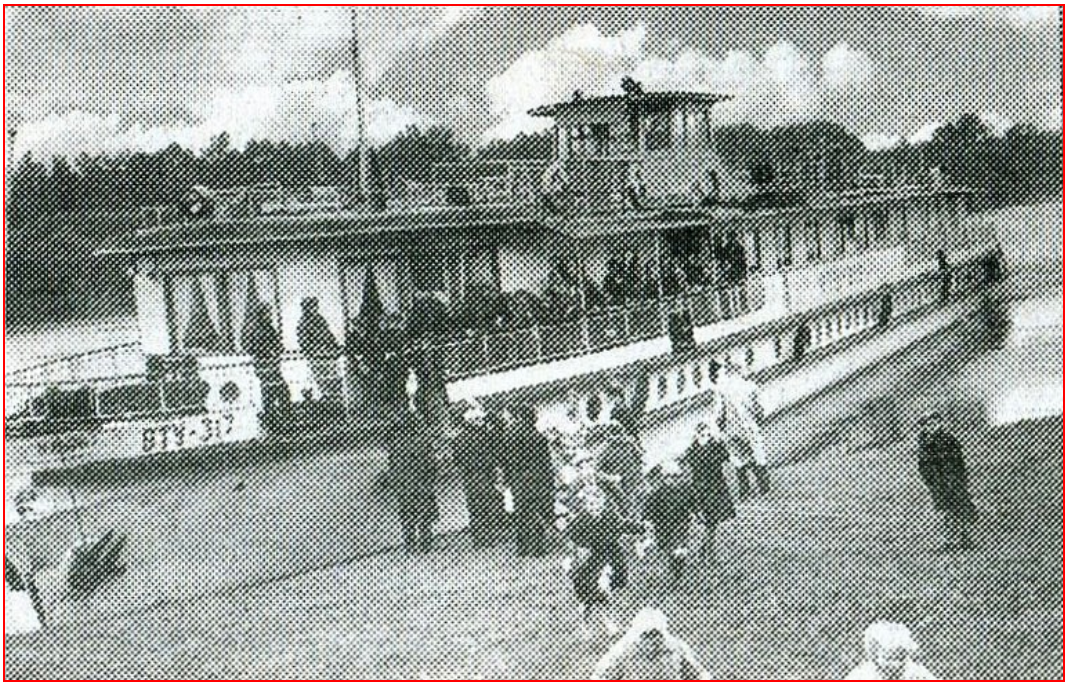
*В годовом отчёте по г.Коврову за **1852** г. уже отмечается наличие в Коврове **хлебной пристани**, через которую город имел связь и торговлю с Саратовом, Нижним Новгородом, Гороховцом, Шуей, Чебоксарами, Балахной, Муромом, Моршанском… И.Н.Зудина»* [«Рожд. сборник №1», 1994].

==========

«Город-порт Ковров. Это не шутка. Уже мало, кто помнит, но ещё 40-50 лет назад Клязьма была судоходной.

Даже в Большой Советской Энциклопедии издания 1952 г. отмечено: ***Ковров – пристань на реке Клязьма****. Река в то время – оживлённая транспортная артерия. Бутовый камень и лес для новостроек Владимира и Горького – основной груз, который перевозят ковровские речники.*

Помимо катеров с баржами, по реке ходят и пассажирские суда. Вот выдержка из ковровской газеты за март ***1963*** *г.: «Жители нашего района увидят в эту навигацию на Клязьме комфортабельный пассажирский теплоход ВТУ-317 Московского речного пароходства. На борту теплохода могут разместиться 170 пассажиров. К их услугам все удобства – каюты с мягкими и жёсткими местами, буфет – ресторан с салоном, радиоузел. Судно будет бороздить голубую дорогу по маршруту Ковров-Горький».*



[«КВ», 08.09.2007]

Для бесперебойного речного сообщения необходимо было постоянно чистить фарватер. В этих целях на реке всю навигацию работали земснаряды и корчкран, очищавший русло от топляка – брёвен, затонувших при лесосплаве. В 1970-е гг. использование Клязьмы для грузоперевозок сошло на нет. И лишь катера на воздушной подушке ещё некоторое время совершали прогулочные рейсы» [«КВ», 08.09.2007].

«***<u>По Клязьме-реке</u>***

Река Клязьма в то время была судоходной. Навигация начиналась в 20-х числах апреля. К ней тщательно готовились. Чтобы не унесло мост, около него закладывали динамит. Гремели взрывы, дрожали стекла в окнах. Лёд взрывали, раскалывали, чтобы оттащить мост к берегу. Кстати, этим льдом закладывали городской холодильник (впоследствии здание медицинского вытрезвителя). Ведь в то время холодильников не было, поэтому городские запасы мяса и рыбы держали здесь и отсюда распределяли по магазинам. Чтобы лёд не таял, его посыпали опилками.

По Клязьме в 1920-1930-е гг. ходили два парохода – «Шторм» и «Робеспьер». В предвоенные и послевоенные годы в низовьях реки было налажено регулярное движение и пассажирских речных трамвайчиков. Это катера «Отважный», «Быстрый», «Владимир», «Алексей Лопатин», «Николай Гастелло». В выходные дни катера стояли с утра до вечера около пристани и отвозили народ на прогулки на левый берег реки, где была прекрасная дубовая роща, на массовые гуляния на Дунаевскую дачу. Многие фабричные рабочие тоже совершали экскурсии и прогулки за город с гармонями и задорными плясками. И, самое главное, что никто тогда не напивался, и все гуляния проходили без спиртного. За рекой очень следили, постоянно чистили. Кустарника, который сейчас растёт по берегу, не было. На реке везде были расставлены бакены. Когда отплывали пароходы, их прово-

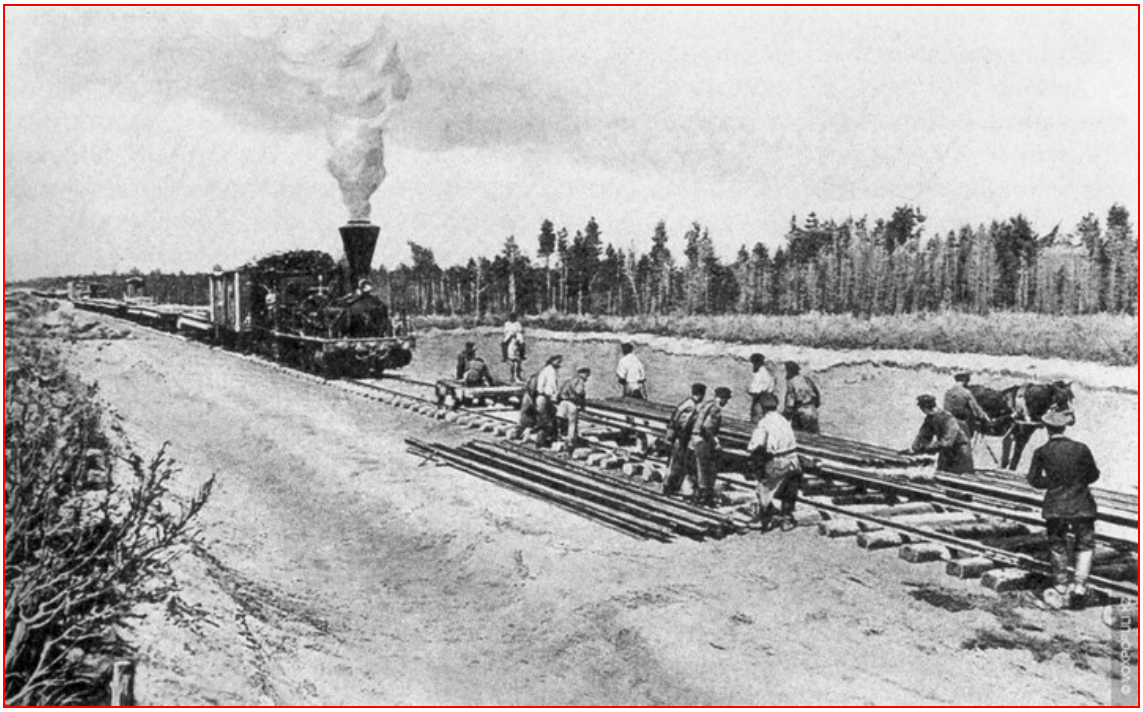
жал духовой оркестр. Все тёплые дни каникул ребята ул.Набережной проводили на островке – так любовно называли остров напротив фабрики и домов №№18, 19, 20. Тогда это был цветущий остров с множеством птичьих гнёзд, с отличным пляжем. Сколько там было цветущего шиповника, запах распространялся над всей округой. Сейчас остров обезображен, всё заброшено и забыто, а наша красавица Клязьма всё больше мелеет и засоряется…

В то время на Набережной всегда было много народу: ткачихи, прядильщицы и другие работники спешили на работу на фабрику. С прибытием барж и пароходов на берегу появлялись кипы хлопка, ящики, всевозможный товар… Н.Галаева» [«КН», 22.08.2014].

* *

ГЛАВА 2.5.2. «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА и г.КОВРОВ» (1862 – 2016… гг.)

1857 г. *«В **1857** г. император Александр II подписал указ о строительстве первой в России сети железных дорог, в рамках которой было запланировано сооружение железнодорожной магистрали «Москва – Нижний Новгород». Эта дорога начала действовать в 1862 г. и прошла рядом с Ковровом, обусловив экономический рост и быстрое увеличение численности населения города. Н.Фролов»*



Строительство железной дороги в конце 1850-х гг.

1859 г. *«С весны **1859** г. широко развернулось строительство **железной дороги** на участке Владимир – Нижний Новгород.*

*В **1862** г. было открыто движение на всём протяжении **МН ж/д**, которая прошла через Ковров и его уезд.*

*Позднее, в **1868** г. была открыта **железнодорожная линия** Новки – Шуя – Кинешма – Иваново… И.Н.Зудина»* [«Рожд.сборник №1», 1994].

1862 г. *«Железная дорога недолго служила южной границей города. Вблизи станции Ковров в **1861-1862** гг. были основаны центральные железнодорожные мастерские **Московско-Нижегородской железной дороги**, игравшие значительную роль в починке подвижного состава железных дорог России. Приобретённый у города Главным общест-*

вом Российских железных дорог участок земли начинает активно застраиваться… И.Н. Зудина» [«Рожд.сборник №1», 1994].

1890 г. *«19 октября **1890** г. состоялось открытие второго рельсового пути на Московско-Нижегородской железной дороге между станциями «Ковров-Муромский» и «Вязники».*

* *

ГЛАВА 2.5.3. «АВТОМАГИСТРАЛИ г.КОВРОВА»
(…1778 – 2016… гг.)

* *

Ковровские дороги в начале прошлого века

*«Однажды я пришёл в кабинет картографии Библиотеки имени В.И.Ленина, чтобы установить, где же полтораста лет назад пролегали **основные дороги Ковровского уезда** и как проходила печально известная «**Владимирка**». После долгих поисков в картотеках я, наконец, нашёл то, что было нужно.*

*Библиотекарь подала мне толстую папку-футляр в тёмно-синей, с золотым тиснением обложке и небольшую, наклеенную на марле карту. В футляре тоже оказалась аккуратно сложенная карта, наклеенная отдельными листами на марле длиной около 3 м. Она изображала Российскую империю **1826** г.*

Карта очень красива, с морями и реками, нанесёнными от руки синей акварелью, с малиновыми звёздочками крепостей и зелёными государственными границами. Мелкими, крупными и неизменно изящными буквами обозначались названия городов и рек. Основные дороги, как указывалось, «на насыпях», были окрашены желтым.

От кружка «Москва» шла на восток, к кружку «Владимир» жёлтая ниточка. Вначале она была прямой, а от Владимира неожиданно поворачивала на юг, на Судогду и Муром, потом на северо-восток, к Нижнему Новгороду и далее на Казань и Сибирь.

А Ковров остался от «владимирки» в стороне, хотя дорога через него была бы прямее. Чем руководствовались тогдашние чиновники министерства путей сообщения, выбирая дуть на добрую сотню верст длиннее, – сказать не могу. Но карта – это документ, с которым спорить не приходится.

Беру другую карту, поменьше. Читаю название: «Генеральная карта Владимирской губернии с показанием почтовых и больших дорог и станций и с расписанием между оными верст; сочинена по новейшим и достоверным сведениям в Санкт-Петербурге в 1829 г.».

И здесь жёлтой ниточкой показана лишь одна, поворачивающая после Владимира на юг, дорога государственного значения – та самая, «на насыпях», по которой гнали несчастных в Сибирь и которую Пушкин назвал «корытом с водой».

*От Владимира на северо-восток, на Суздаль, Шую, Ярославль, шла также единственная губернская дорога, а **уездных**, так сказать, 3 класса, я отыскал на карте несколько. Одна из них вела от Владимира на восток. Первой станцией на ней через 21 версту было Нестерково, следующей, через 27 вёрст, Эдемское, (возле нынешнего Камешкова), потом шли через 16 вёрст Ковров, через 33 – Сарыево, через 27 – Вязники и затем Гороховец. Кончалась дорога в Нижнем Новгороде.*

Ещё до войны я видел, в Камешковском районе её следы – старые берёзы, которыми полагалось обсаживать большие дороги.

Раньше я предполагал, что «большак» через Ковров шёл на Клязьминский Городок, Мстёру, Станки. Там и сейчас идёт дорога, обсаженная старыми берёзами. Но оказыва-

ется, большак этот направлялся через Сарыево. Наверное, в сухую летнюю погоду или по зимнему первопутку выбирали её, как более короткую, те, кто ехал на Нижний и Казань.

Интересно, что летом 1837 г. поэт В.А.Жуковский проезжал через Владимир вместе с наследником престола, будущим царём Александром II. В дневнике поэт называет Вязники, но попасть-то туда можно было только через Ковров!

Были в Ковровском уезде и другие дороги, обсаженные и не обсаженные берёзами, но без станций. Помещики и духовенство ездили друг к другу в гости, крестьян гнала в дорогу нужда, купцов – жажда наживы.

Крестьяне Бельковской волости издавна возили белый камень из-под села Вёликово и деревеньки Мелехово во Владимир, Суздаль, Шую, Иваново-Вознесенскую слободу.

Нет на той карте второстепенных дорог. Нет на ней и спрямленной «владимирки», проложенной позже южнее Коврова. Эту дорогу – нынешнюю автостраду Москва – Горький – жители Коврова хорошо знают. С.Голицын, писатель» [«ЗТ», 04.07.1980].

ГЛАВА 2.5.4. «КОВРОВСКИЙ АЭРОДРОМ»
(…1960-е – 1970-е гг. …)

*«В те же 1960-е – 1970-е гг. в Коврове существовало и **воздушное сообщение**.*

С расположенного вблизи города аэродрома любой житель города и района мог совершить воздушное путешествие в сопредельные области. Даже ковровские студенты, обучающиеся в Иваново или Горьком, в качестве средства передвижения к месту учёбы, зачастую выбирали АН-2» [«КВ», 08.09.2007].

[«КВ», 08.09.2007]

* *