

*В. Д. Захарченко,*  
главный редактор журнала  
«Техника — молодежи»

## Дорогами Урала

Для нашей страны особенно важно выявление и сохранение памятников науки и техники. Ведь основой бурного развития нашего государства как раз являются научно-технические достижения. Технические памятники первых пятилеток, уже ставшие историческими, переносят нас в романтическую атмосферу становления материальных основ нашей социалистической Родины. Это — своеобразные корни того гигантского, цветущего дерева, которое выросло, широко раскинув могучие ветви тяжелой индустрии, энергетики, космических проблем, атомного дела, транспорта и многих многих других областей.

В некоторых странах созданы замечательные музеи, ставшие вместилищами научно-технических достижений, истории становления крупнейших ученых и изобретателей. Знаменитый музей Форда, например, включает в себя экспонаты, характеризующие научно-техническое развитие на протяжении столетий. Некоторые автомобильные музеи частных

владельцев включают в себя свыше 600 экземпляров уникальных машин. Широко известен Натурмузей в Мюнхене, авиационный музей в Париже.

К сожалению, мы с запозданием обратились к проблеме сохранения научно-технических реликвий. Многие из них безвозвратно утеряны, многие сохранились только в чертежах. Мы не задумывались об исторической и социальной ценности экспонатов, утверждающих приоритет нашего Отечества. Достаточно вспомнить судьбу ползуновской паровой машины, место установки которой сохранилось, но до сих пор, к сожалению, ничем не отмечено.

Подобные примеры можно было бы продолжить, но не о них сейчас речь. Надо признать, что мы, наконец, стали поворачиваться лицом к проблеме сохранения научно-технических реликвий. В 1979 году прошла Всероссийская конференция по охране памятников по науке и технике. В Центральном совете, краевых и областных советах ВООПИиК созданы секции

науки и техники. В настоящее время создана и существует развернутая карта научно-технических памятников страны. Опубликовано большое количество статей на эту тему. Ленинградская студия научно-популярных фильмов выпустила неплохой фильм «Музей, которого нет», посвященный благородной цели сохранения научно-технических реликвий.

У нашего талантливого и любознательного народа обострился интерес к памятникам науки и техники. Нельзя обойти вниманием прекрасную инициативу таллинского клуба «Уник», поставившего целью коллекционировать антикварные машины — автомобили, отдаленные от нас полувековой толщей времени. Уже восстановлено свыше 70 старинных автомобилей, представляющих исключительную историческую ценность. Такие клубы существуют в Москве, Риге, Вильнюсе, Одессе.

Во многих городах нашей страны спонтанно возникли самодельные клубы аквалангистов, поставившие перед собой задачу извлекать со дна озер, рек, морей и даже болот боевые машины времен Великой Отечественной войны. Молодые патриоты не только выявляют имена погибших воинов, но восстанавливают самолеты, танки, боевые катера, поднимая их как памятники на пьедесталы во многих городах нашей страны. Эта патриотическая работа исключительно важна. Самодельные группы аквалангистов, а в стране таких групп свыше 40, нуждаются в объединении в организацию, работающую по единому плану.

Один из латвийских колхозов под Ригой также поставил перед собой задачу выявлять и восстанавливать технику прошлого — локомобили, тракторы, сельхозмашины. Энтузиасты колхозники работают с большим успехом и уже собрали значительную коллекцию.

Нельзя не упомянуть имя И. А. Фоминых — любителя-коллекционера, проживающего в Ленинграде. Он собрал исключительно ценную коллекцию домашней техники прошлого, пишущих машин, телефонов и т. п. Сегодня, став научным сотрудником Музея истории Ленинграда, он добился выделения специальной территории для сбора более крупной техники и с

успехом продолжает коллекционировать трамвайные вагоны, автомобили, легкие суда прошлого века и периода становления Советской власти.

Сегодня при многих заводах, производящих станки, автомобили и другую продукцию, также стали возникать музеи. В них концентрируются образцы того, что выпускал и выпускает завод. И это замечательно, так как в стране уже поднят вопрос о создании в будущем Всесоюзного музея научно-технических реликвий и экспонатов героического труда нашего народа.

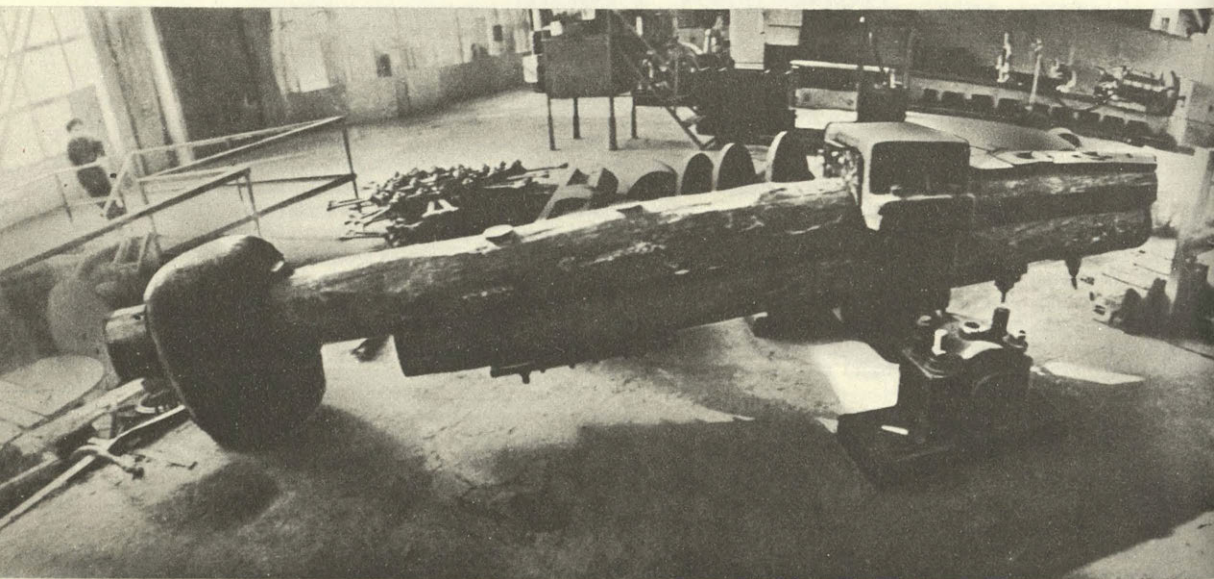
Еще нет специальных территорий для сбора этих реликвий. Еще не создана система передачи бесценных восстановленных экспонатов от частных умельцев государству. Но энтузиасты создания Всесоюзного музея уже думают о том времени, когда наиболее интересное из того, что сохранено и восстановлено, сконцентрируется под сводами единого здания и на смотровых площадках вокруг, чтобы потомки наши могли видеть, как совершалась научно-техническая революция.

Наряду с этим встают вопросы сохранения недвижимых памятников научно-промышленного творчества нашего народа. Древний завод петровских времен — это тоже экспонат далекого прошлого. Старинная плотина с ее, пускай первобытными, но остроумно устроенными водяными механизмами, — ее тоже следует сохранить для потомков. Старинные корабли — это пример самой высокой техники отечественного судостроения. Но, увы, все это не поместить под своды музея.

Вот почему, естественно, встает вопрос о сохранении не только отдельных объектов, но целых исторических комплексов, способных стать интереснейшим местом туристического паломничества. Более того, молодежь должна знать, где и как формировался в нашей стране рабочий класс, сумевший совершить Великую Октябрьскую революцию, построить первое в мире социалистическое государство.

Таких районов в нашей стране не так уж много. В первую очередь это Урал и Алтай. Здесь родилась и развилась отечественная

Урал.  
Верх-Исетский  
металлургический  
завод  
имени  
В. И. Ленина.  
Старинный  
молот,  
реконструированный по  
проектам  
студентов.



металлургическая промышленность, еще тогда, в далекие времена, опережавшая промышленность таких стран, как Англия и Пруссия.

Огромную по своим масштабам работу по созданию комплексов, включающих в себя большое количество древних производств, охватывающих своеобразнейшую технологию далекого прошлого, невозможно проводить одновременно во всех промышленных районах страны. Вот почему естественно начинать с какого-то наиболее интересного комплекса, по значимости своей не уступающего знаменитому Золотому кольцу.

Таким промышленным комплексом могут стать города и заводы Урала. Именно здесь пересекаются дореволюционная история с историей становления индустрии социалистической России. Такие исторические центры промышленности, как Златоуст, Нижний Тагил, Каши, соседствуют с Магнитогорском, Челябинском и Свердловском. Редкое и поразительно важное по своему социальному звучанию соседство!

Когда-то металлургическая житница России — Урал стал в наше время, по замечательному выражению поэта Александра Твардовского, «опорным краем державы». Здесь существовала металлургическая промышленность — основа боевой мощи армии Петра Великого и гигантская военная индустрия, обеспечивавшая нашу победу в Великой Отечественной войне. На рубеже XVIII—XIX веков Урал был крупнейшим металлургическим районом мира, а в годы Великой Отечественной войны он был поставщиком всех видов тяжелого вооружения нашей Родины.

Сегодня вполне реально встает вопрос о создании грандиозного музея под открытым небом, незримые стены которого протянутся почти от Казахстана до Заполярья на огромной территории свыше 800 тысяч квадратных километров. Эта уникальная экспозиция комплекса должна объединить памятники техники, истории и культуры, заповедные участки природы областей: Пермской, Челябинской, Оренбургской, Курганской, Свердловской. Все достопримечательности великого Урала должны быть охвачены «Каменным поясом», что создаст колоссальные возможности для экскурсионно-туристической деятельности миллионам советских тружеников.

Такое мероприятие полностью соответствует решениям XXVI съезда партии о широком развитии экскурсий, туризма и отдыха трудящихся.

Каменный пояс, если создать его на уровне с Золотым кольцом, естественно, потребует немалых затрат, но значимость его в истории нашей страны, воспитательная ценность его исключительно велики, — они окупят любые затраты. Для молодежи, для будущих поколений этот сверхграндиозный национальный парк явится своеобразной школой, рассказывающей об истории становления рабочего класса России, об истоках и корнях материально-технического могущества Советского государства.

История возникновения этого грандиозного проекта не так уж стара. Летом 1973 года Свердловский архитектурный институт организовал исследовательскую экспедицию по реке Чусовой. Экспедиция ставила целью исследовать исторические центры горнозаводского дела, заповедные зоны природы, районы ста-

новления отечественной металлургии. Студенты собрали значительный познавательный материал: фотографии, зарисовки, планы и чертежи. Совершенно естественно встал вопрос — не только изучать уникальные памятники этого богатейшего региона страны, но и сохранять их.

Ректор института, заслуженный архитектор РСФСР, профессор Николай Семенович Алферов выдвинул плодотворную идею: нужны не законсервированные развалины, а их вторая жизнь — вот что представляет главную ценность исторического комплекса. Ведь еще В. И. Ленин в свое время указывал на то, что охрана природы не сводится к административным мероприятиям, ставившим цель сохранить отдельные ее объекты. Главная задача состоит в рациональном использовании природы, расширении, воспроизводстве ее богатств для социалистического строительства.

Придать древней и близкой истории новую социальную функцию, внести вторую жизнь в архитектурно-пространственную среду старых уральских заводов, — это задача, стоящая не только перед нашим, но и последующими поколениями.

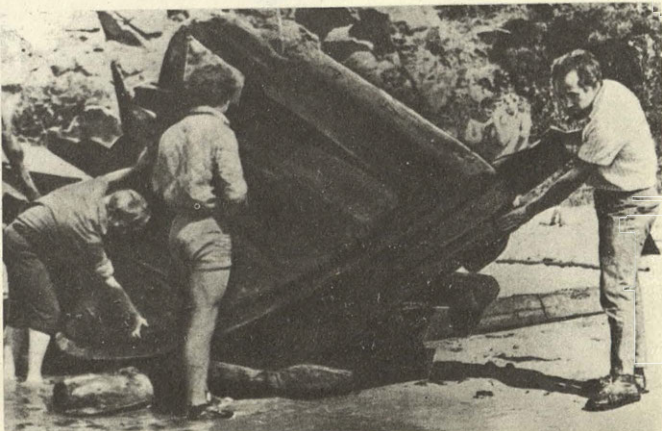
К выполнению этой нелегкой задачи подключились сотни молодых энтузиастов, школьников, студентов, преподавателей и аспирантов. Программа, рассчитанная на многие годы, включает в себя несколько этапов. В первую очередь, составление свода памятников, выявление всего подлежащего восстановлению.

Второй этап. Составление Генерального проекта пространственной экспозиции Каменного пояса, охватывающего объекты трудовой, революционной и боевой славы, а также объекты истории промышленности и культуры, археологические и природные.

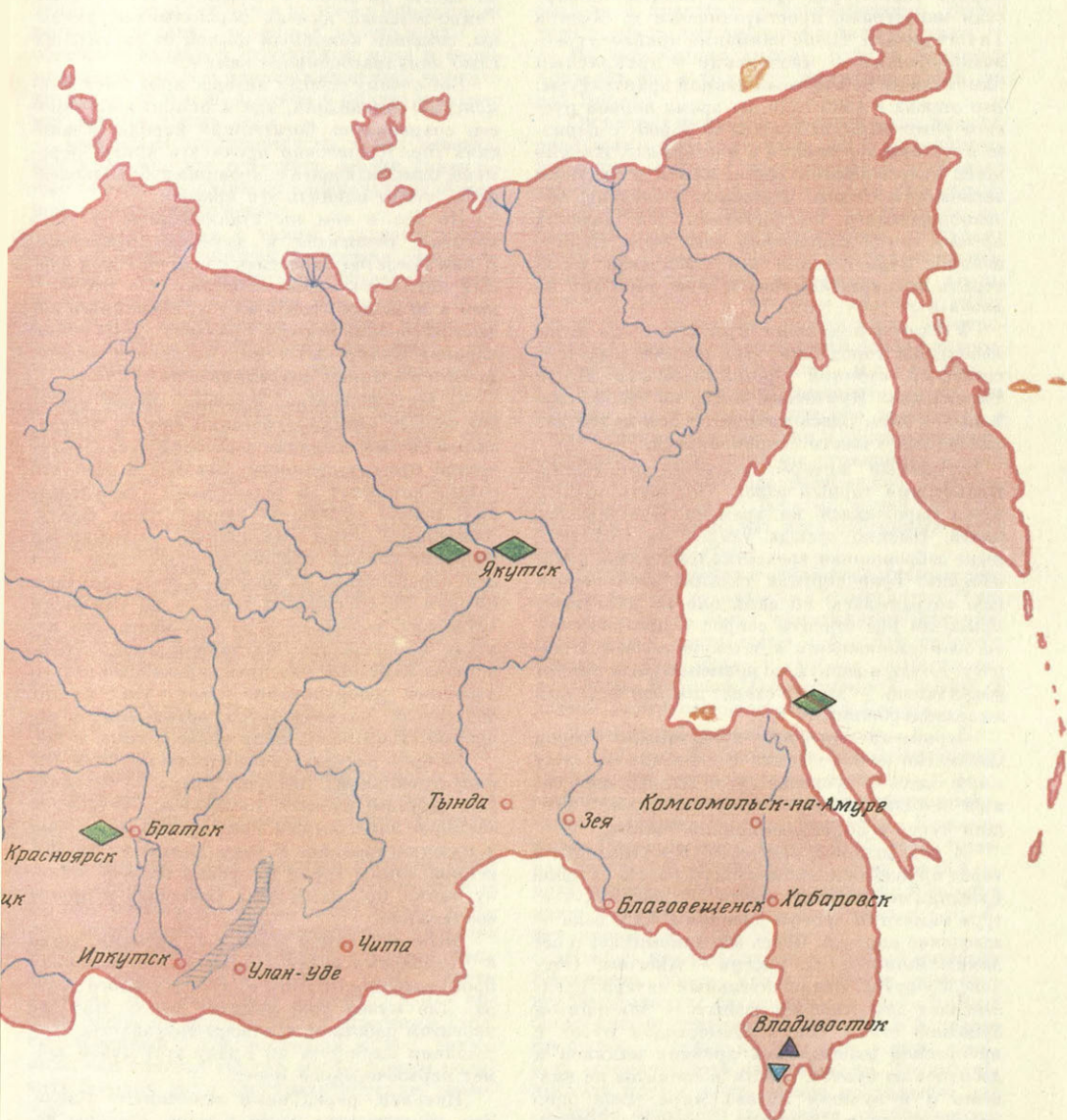
И наконец, третий этап — воплощение проекта «Каменный пояс Урала», который предусматривает реставрационные работы, реконструкцию исторически сложившихся объектов, создание заповедных зон, музеев и т. п.

Сейчас существует несколько вариантов маршрутов будущего комплекса. «Уральский меридиан» — маршрут, созданный группой энтузиастов при журнале «Турист», вариант студентов архитектурного института и др. С нашей точки зрения, одним из наиболее интересных является предложение, высказанное доцентом Челябинского политехнического института Кириллом Шишовым. Не отдавая

Студенты в экспедиции.







- Музеи, выставки, клубы.
- Памятники науки и техники прошлых веков.
- Памятники науки и техники советского общества.
- Зоны формирования крупных промышленных районов.

Схема  
расположения  
памятников  
науки и техники  
на территории  
СССР.

предпочтения тому или иному варианту маршрута, расскажем о впечатлениях, которые получит будущий турист, пожелавший ознакомиться с комплексом, следуя советам К. Шишова.

Начнем поездку из Уфы — столицы Башкирии. Через город проходит великая Сибирская магистраль, простирающаяся до берегов Тихого океана. Наше внимание привлекают железнодорожные мастерские — прекрасный памятник нашей промышленной архитектуры. Это отсюда в 1905 году, во время первой русской революции, выходили на борьбу с царизмом железнодорожники и мастеравые. Именно здесь целесообразно организовать в будущем экспозицию старых паровозов и вагонов, железнодорожного оборудования тех далеких времен, когда паровозная тяга была единственной. Ведь сегодня вся Сибирская магистраль электрифицирована или работает на дизельных двигателях.

У самого подножия Уральских гор стоит небольшой город Сим. Это родина создателя советской атомной промышленности Игоря Васильевича Курчатова. Здесь на заводе служил его отец. Здесь находится дом-музей выдающегося ученого современности.

Огромный интерес представляет Катав-Ивановский горный завод. Подумать только, завод зародился во времена Пугачевского бунта. Именно отсюда уходит на Белорецк ныне заброшенная трехсоткилометровая узкоколейка. Транспортная техника этой дороги еще сохранилась, но сама она не действует, призывая нас ставить вопрос о превращении готовой узкоколейки в детскую железную дорогу. Хочется верить, со временем сюда придет новая жизнь — дорога станет школой будущих железнодорожников.

Огромный интерес представляет город Сатка. Когда-то название его гремело по всему миру. Здесь на древесном угле выплавлялся самый чистый в мире саткинский чугун — лучший чугун в дореволюционной России.

И вот, наконец, Златоуст. Прославленный город оружейников и металлургов. На главной площади его поразительный по своей архитектуре памятник первой половины XIX века — заводские корпуса. Здесь все напоминает о великих металлургах России — Аносове, Обухове, Бушуеве. Исключительный интерес представляет дом Аносова, создателя знаменитой булатной стали. Здесь разместились музей с прекрасной экспозицией древних клинков и доспехов из булата. Таких экспонатов не найдешь и в лучших музеях мира. Еще один музей создан в Златоусте — музей художественной гравюры на металле. Сегодня почти утрачен этот замечательный вид искусства, при котором используют травление металла, его золочение.

И вот мы стоим с вами на склонах сопки Александровской, на границе Азии с Европой. Хребты Урал-Тау и Уренга, словно древние створы, разделяют Восток и Запад.

Город Миасс. Он славился в прошлом добычей рассыпного золота и платины. Здесь еще помнят о золотопромывных машинах «брызгалках», работавших на паровом двигателе.

«Сибирским металлом» называли когда-то платину, добыча которой впервые началась на Урале. Ведь единственной страной в мире, чеканившей платиновую монету, была когда-

то Россия. Миасс славится не только драгоценными металлами, но заводами, именами замечательных мастеров и изобретателей.

Все видели, конечно, поразительные по своей красоте вазы, выставленные в Эрмитаже. Они сделаны из яшмы, а добывалась она именно здесь, начиная с середины XVIII века. Темно-зеленый камень обрабатывали умельцы, создавая каменный цветок из гигантских глыб полудрагоценного камня.

Вот почему особый интерес привлечет Ильменский заповедник, где в неприкосновенности сохранились богатейшие породы Уральских гор. Достаточно прочитать книгу Ферсмана, описывающего сокровище этого заповедника, чтобы оценить его красоту.

Но все, с чем мы сталкивались до этого времени, относится к далекому прошлому. А нам предстоит посетить славный город первых пятилеток — Магнитогорск. Он расположен в 30 километрах к югу от старинного казачьего городка Верхне-Уральска. Здесь жили, охраняя Сибирский тракт, уральские казаки, память о которых сохранилась до сих пор.

О Магнитогорске, конечно, знают все — это первый металлургический гигант, построенный на заре создания советской металлургической промышленности. Сегодня о том, что создал комбинат за годы своего существования, можно судить по одному лишь факту. Знаменитой горы Магнитная, положившей название городу, больше не существует. Вся она переработана на металл, а руду получают сегодня не со склонов горы, а из глубокого котлована, возникшего на том месте, где некогда возвышалась Магнитная гора. Крупнейшие мартовские цехи, прокатные станы, новейшее оборудование — вот что увидят посетители Магнитогорска, возникшего в открытой степи всего лишь полвека тому назад.

Хочется рассказать и о втором крупнейшем индустриальном центре Урала — Челябинске. Детище первых пятилеток, Челябинск всемирно известен как центр тракторостроения и машиностроения. В годы Великой Отечественной войны город выпускал боевую технику, танки, прославленные «катюши» и другое вооружение.

Мы с волнением ждем того времени, когда в Челябинске будет создан музей реликвий промышленности этого индустриального центра. Для музея уже найдено место. Над его проектом работают краеведы-энтузиасты. При создании маршрута по Уралу этот музей займет первоочередное место.

Наконец, перед нами знаменитые Касли. Это единственное место в мире, ставшее колыбелью художественного чугунного литья. Ничто не сравнимо с этим своеобразнейшим видом производства. Чугунные кружева и секреты их изготовления говорят о высочайшем уровне металлургии, утвердившейся здесь с XVIII века.

Одним из самых интересных объектов будущего маршрута станет город Свердловск. В городе создан исторический сквер на месте старого екатеринбургского завода «Монетка». В сквере многое сохранено так, как было когда-то. Реконструированы здание завода, чугунная ограда, плотина с водосбросом. Воссозданы черты старинного уральского города. В здании бывшей «Монетки» создан богатый музей истории уральской архитектуры. Над разработкой проекта музея горного дела, над вос-

становлением старинной шахты работает сейчас профессор Свердловского горного института В. Хохряков. Это очень важная проблема.

Несколько слов о музее, в котором представлены древние механизмы прославленной промышленности Урала. Здесь реконструированные и сохранившиеся молоты с приводом от водяного колеса, старинные инструменты по обработке металлов, воздушные меха и очень многое из того, что поможет молодежи оценить хитроумную мысль предков и индустриальное могущество наших дней.

Последнее проявляется на таких заводах, как Уралмаш, где создаются сейчас уникальные гиганты — шагающие экскаваторы огромной производительности.

И вновь рядом с таким ультрасовременным заводом — детищем пятилетки, мы сталкиваемся с производством 250-летнего возраста — заводом «Русские самоцветы». Корпуса завода недавно восстановлены свердловскими архитекторами. Здесь развернута интереснейшая экспозиция, рассказывающая о выдающихся металлургах прошлого Геннине и Татищеве. Здесь представлен знаменитый чугунный павильон — один из шедевров каменного литья.

Продолжим наше путешествие, направляясь к северу. Впереди места, где работали когда-то знаменитые демидовские металлургические заводы — Невьянск, Нижний Тагил.

Еще в петровские времена здесь дымили трубы предприятия, плавившего «магнит-камень» с горы Высокой. Лучшая руда Урала использовалась для производства лучшего металла, известного в те далекие годы всему миру.

Город славен своей наклонной Невьянской башней, о которой рассказывают легенды и предания. В ее подземельях когда-то скрывали не только производственные секреты, но и трагические тайны рода Демидовых — их предстоит еще раскрывать историкам-энтузиастам.

Не меньше удивительного в Нижнем Тагиле, сумевшем задать немало неразгаданных загадок ученым нашего времени. Каким образом достигались необыкновенные свойства сверхстали с маркой «Старый соболь»? Ведь из нее можно вязать тройные узлы, плести кружева. Как достигнута исключительная чистота меди, из которой отлит огромный стол, выставленный в краеведческом музее? Такую медь, как показал анализ, мы не можем получить сегодня даже электролитическим способом.

Именно здесь, в Нижнем Тагиле, был построен в свое время первый в России паровоз братьев Черепановых. Стоит задуматься о том, чтобы восстановить древнюю железную дорогу, сделав ее транспортным средством для многочисленных туристов.

В Нижнем Тагиле родились наиболее прогрессивные методы обработки металла: пудлингование по методу Швецова, прокатка стали на стане Кузнецова, производство чугуна в домне конструкции Грум-Гржимайло, протяжка проволоки на стане Шейтаева.

Мы рассказывали больше о технике и технологии, забывая о том, что маршрут «Каменного пояса» пролегает по красивейшим местам Урала, среди озер, предгорий и долин с густой растительностью, в шуме ручьев и звоне водопадов. Он пересекает места, сравнимые с луч-

шими горными курортами Европы. Эти районы и сейчас называют Уральской Швейцарией. Здесь находится Кунгурская ледяная пещера — одна из крупнейших и красивейших в мире. Простираясь на десятки километров, цепочка гротов поражает воображение своей сказочной красотой и разнообразием. Этому чуду природы нет аналогов в нашей стране.

Из небольшого города Кунгур маршрут приведет нас в большой индустриальный город Пермь.

Он славен не только современными индустриальными предприятиями, но и реликвиями прошлого, которых насчитывается несколько десятков. Среди них известный на всю страну музей старинной деревянной скульптуры, собравший шедевры произведений уральских резчиков. Пермь вырастила многих умельцев, инженеров, техников и ученых, чьи труды навсегда войдут в историю нашей страны. Среди них, например, изобретатель электросварки Славянов, положивший основу нового метода обработки металла.

Завершая маршрут Каменного пояса, мы посетим город Ижевск, широко известный в стране своими мотоциклами и легковыми автомобилями. Но и здесь мы столкнемся с прошлым. В центре города расположен Арсенал, в котором развернут богатый музей, не вмещающий, к сожалению, всех собранных энтузиастами экспонатов.

Мы рассказывали в основном о промышленных и научно-технических памятниках Урала. Но ведь он богат памятниками истории, реликвиями, связанными с борьбой рабочего класса за свои права и свободу, боевыми реликвиями Великой Отечественной войны и других исторических сражений России.

Даже такой небольшой городок, как Елабуга, казалось бы ничем не примечательный, имеет свои исторические реликвии. Здесь, например, сохранился дом и памятник знаменитой девушки-гусара Надежды Дуровой, героя Отечественной войны 1812 года. Славная биография ординарца Кутузова легла в основу кинофильмов, пьес, волнующих и сегодня наше воображение. Будущий маршрут пройдет, видимо, и через Елабугу.

Отнюдь не отстаивая изложенный маршрут Каменного пояса Урала, хочется отметить исключительную насыщенность этого района богатейшими реликвиями далекого и близкого прошлого. Буквально каждый город насыщен историческими памятниками. Трудно подыскать другое место, более подходящее для создания будущего комплекса, раскрывающего истоки нашего индустриального могущества.

Как уже говорилось, разработкой комплекса заняты в настоящее время несколько организаций. Для решения проблемы необходимо объединение всех заинтересованных сил. В первую очередь это касается молодежной туристической организации «Спутник» и отдела туризма ВЦСПС, имеющих значительный опыт в создании «Золотого кольца». Свою роль должно сыграть и Всероссийское общество охраны памятников истории и культуры.

Летом этого года журнал ЦК ВЛКСМ «Техника — молодежи» провел по маршруту Каменного пояса Всесоюзный автомобильный пробег с целью привлечь внимание общественности к новым возможностям развития целенаправленного туризма.

