

Начать можно с истории междуречья (мезолитическая стоянка Копринская, неолитическая стоянка Алешино, курганный могильник Ильинский, курганный могильник Лопатино, городище горки на Сутке и многие другие). Затем заселение, славянская колонизация Верхней Волги в два этапа и появление Мологского княжества. Из самых известных событий здесь. Конечно, знаменитая битва на р. Сить в 1238 г. Можно дать самые разные точки зрения на место битвы (ясности нет до сих пор, в 1980-е гг. открыли два памятных знака на месте битвы, так они отстоят друг от друга на несколько десятков км). И на значение битвы, мнения специалистов тоже кардинально расходятся. В общем, целый раздел проекта можно этому посвятить.

О памятных местах, связанных с именами известных людей. В междуречье было имение Ягорба Л.Н. Трефолева. В свое время с вологодским историком Л.С. Пановым мы писали о имении Хантоново К. Батюшкова (это есть в Золотаревских чтениях). В 1920-е гг. ярославские музейщики хотели его музеефицировать. Лютеры, Азанчевы, Мусины-Пушкины, Сухово-Кобылины, Морозовы, и др. звучные фамилии в истории России также связаны с Мологским краем.

Мологский краевед Н.В. Чижиков в 1927 г. дал такое описание наводнения, вызванного разливами Волги, Шексны и Мологи: «...Целый день огромные льдины с шумом, давя и ломая друг друга, бесконечной массой лезли на беззащитные деревни. Особенной опасности подвергались жители домов на окраине деревни, ожидая, что их дом может быть раздавлен штурмующим льдом. Просить помощи было не у кого, да и оказать ее не было физической возможности». После разлива, как сообщал краевед, повсюду по полям и лугам можно было видеть «дрова, изгороди, сани, телеги, молотилки, а нередко и крестьянские постройки, главным образом, риги и житницы». Иногда по две недели жители Мологского уезда жили на чердаках своих домов. Скот поднимали на поветь. Сюда же поднимали из ям картофель, семена, дрова, крестьянский скarb.

В Рыбинске воды Волги и Черемхи доходили до Пожарной каланчи, затапливали дома на проспекте Ленина и на улице Свободы. Это было самое настоящее бедствие для людей. В Ярославле под затоплением оказывался правый берег Которосли и левый берег Волги – Тверицы. На старых фотографиях хорошо видно, как по Вологодской улице (ныне проспект Авиаторов) до Пожарной каланчи люди передвигались только на лодках. Ущерб от этих ежегодных наводнений был огромный. И такой опасности подвергалось более 150 тысяч человек – жителей Мологского, Рыбинского, Пошехонского и других уездов. С учетом того, какие миллиардные убытки до сих пор приносят ежегодные наводнения на многих реках России, строительство каскада Волжских электростанций эту проблему навсегда разрешило. А уже в июле (я в свое время беседовал со

многими старожилами Рыбинска) Волгу в районе «Песков» (это район Вечного огня) можно было переходить вброд, так она мелела. Судоходство было невозможно, по крайней мере, от Твери до Ярославля.

Строительство гигантских гидросооружений - это уникальная стройка с точки зрения технической оснащенности и современного гидростроения. В работе участвовали крупные ученые-гидростроители С.Я. Жук, В.Д. Журин, Г.А. Чернилин и другие.

Особенно выделялось путевое хозяйство строящейся Рыбинской ГЭС и Рыбинского гидроузла. Это была уникальная для того времени стройка, на которой использовалось огромное количество разнообразной техники. К зиме 1940 г. «Волгострой» имел в своем распоряжении около 30 подъемных кранов, более 70 экскаваторов, 110 тракторов, 600 автомобилей и массу другой техники. «Волгострой» располагал двумя заводами железобетонных изделий, двумя кирпичными заводами, одним цементным. На строительстве использовалось полторы сотни катеров и барж. Для доставки сюда этой многочисленной техники и строительных материалов была построена собственная железная дорога. Общая длина железнодорожных путей «Волгостроя» составляла около 200 километров. На этой железной дороге постоянно было занято 113 паровозов и 380 вагонов. Не будем забывать, что после окончания строительства уже после войны эта материальная база была использована для создания трех заводов – кабельного, гидромеханизации и Волжского машиностроительного. Из лопат и тачек такие заводы не построить и не оснастить

При строительстве ГЭС были применены самые большие в мире турбины с диаметром рабочего колеса 9 метров. Впервые в СССР была внедрена система бокового наполнения шлюзов, что позволило в два раза увеличить их пропускную способность. На строительстве был применен плотный и экономически выгодный трехкомпонентный цемент, железобетонные оболочки и сварные армированные формы. Пуск в эксплуатацию Рыбинской и Угличской ГЭС привел к тому, что Ярославская область стала крупным центром энергетики.

О Волголаге также можно написать отдельно. У меня была статья в Золотаревских чтениях, там масса цифр и статданных. Можно их взять в дискуссионном плане. У меня, кстати, сохранились записи бесед с очевидцами и участниками событий, жителями Перебор.