

ЖИЗНЬ НА РЕКЕ ПЕРМСКИЙ КРАЙ



АГЕНТСТВО ПО ДЕЛАМ АРХИВОВ ПЕРМСКОГО КРАЯ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ ПЕРМСКОГО КРАЯ

ЖИЗНЬ НА РЕКЕ ПЕРМСКИЙ КРАЙ



2025

УДК 930.253
ББК 79.3+63.3(2Рос-4Пер-2Пермь)+4 ПК
Ж714

К 20-летию образования Пермского края

Рекомендовано к изданию Научным советом
Государственного архива Пермского края

Рецензенты:

канд. ист. наук, заведующий группой исторической географии Института истории
и археологии Уральского отделения Российской академии наук
Михаил Викторович Михеев;

канд. геогр. наук, профессор кафедры гидрологии и охраны водных ресурсов
Пермского государственного национального исследовательского университета
Александр Борисович Китаев

Составители: Ю.А. Кашаева, канд. ист. наук, науч. ред., И.В. Демина,
Е.В. Шестакова, канд. полит. наук, О.А. Огородова, В.А. Арестов

Жизнь на реке. Пермский край / Государственный архив Пермского края. –
Ж714 Пермь, 2025. – 208 с.

ISBN 978-5-6051556-5-2

Сборник архивных документов раскрывает как популярные, так и малоизвестные страницы истории жизни пермяков на берегах рек Пермского края. Река Кама и ее притоки придают географическое своеобразие и целостность территории Пермского края. В 20 разделах книги представлены разнообразные архивные документы 1638–1990 гг. из фондов Государственного архива Пермского края. Цель издания – через архивные документы показать, как в разные исторические эпохи пермяки осваивали речные пути и берега, ловили и изучали рыбу, строили суда, работали на реке, транспортировали грузы, перевозили пассажиров, возводили пристани, мосты, перевозы, попадали в происшествия, задумывали и реализовывали масштабные речные проекты. Издание адресовано широкому кругу читателей.

ISBN 978-5-6051556-5-2

УДК 930.253
ББК 79.3+63.3(2Рос-4Пер-2Пермь)+4 ПК

© Ю.А. Кашаева, вступ. статья, 2025
© Государственный архив Пермского края, 2025

12+

СОДЕРЖАНИЕ

| | | |
|-----|--|-----|
| КАК | О РОЛИ РЕК В ИСТОРИИ ПЕРМСКОГО КРАЯ..... | 4 |
| | РЕКИ ГРАНИЦАМИ ЗЕМЕЛЬНЫХ ВЛАДЕНИЙ БЫЛИ..... | 6 |
| | СОЛЬ И ЖЕЛЕЗО ПО РЕКАМ СПЛАВЛЯЛИ..... | 14 |
| | СУДА И СУДЕНЬШКИ СТРОИЛИ..... | 26 |
| | ГОРОДСКИЕ БЕРЕГА ПРИСТАНЯМИ ОБРАСТАЛИ..... | 41 |
| | ПЕРЕПРАВЫ ОРГАНИЗОВЫВАЛИ И МОСТЫ ЧЕРЕЗ РЕКИ ВОЗВОДИЛИ..... | 52 |
| | НА ПАРОХОДАХ И ПРИСТАНЯХ РАБОТАЛИ..... | 57 |
| | СЕВЕРО-ЕКАТЕРИНИНСКИЙ КАНАЛ ВОЗВЕЛИ И ЗАБРОСИЛИ..... | 64 |
| | С РАЗРЕШЕНИЯ И ПО ПРАВИЛАМ РЫБУ ЛОВИЛИ..... | 76 |
| | ПАРОХОДЫ ХОДИЛИ И ЗИМОВАЛИ И ЧЕМ ПАССАЖИРОВ УГОЩАЛИ..... | 80 |
| | ЛЕС ПО РЕКАМ СПЛАВЛЯЛИ..... | 94 |
| | МАСТЕРСКИ РЫБУ УДИЛИ..... | 104 |
| | КАМУ С ПЕЧОРОЙ СОЕДИНЯЛИ..... | 112 |
| | ЗА ЛЕДОХОДОМ НАБЛЮДАЛИ И ОТ ПОЛОВОДЬЯ СПАСАЛИСЬ..... | 121 |
| | НА ПАССАЖИРСКИХ ПРИСТАНЯХ ПЕРЕВОЗА ОЖИДАЛИ..... | 132 |
| | РЕКА МЕСТОМ ПРОИСШЕСТВИЯ БЫЛА..... | 138 |
| | ПЕРМСКИЕ РЕЧНИКИ В ГОДЫ ВОЙНЫ ГЕРОИЧЕСКИ ТРУДИЛИСЬ..... | 150 |
| | КАМСКОЕ И ВОТКИНСКОЕ ВОДОХРАНИЛИЩА СОЗДАВАЛИСЬ..... | 155 |
| | БОЛЬШУЮ И РЕДКУЮ РЫБУ ЛОВИЛИ..... | 160 |
| | ПЕРМЯКИ ПО РЕКАМ ПУТЕШЕСТВОВАЛИ И В КРУИЗАХ ОТДЫХАЛИ..... | 164 |
| | ИСТОРИЕЙ РЕК И СУДОХОДСТВА УВЛЕКАЛИСЬ..... | 192 |
| | ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ | 204 |
| | ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ | 205 |
| | СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ФОНДОВ..... | 206 |

О РОЛИ РЕК В ИСТОРИИ ПЕРМСКОГО КРАЯ

Река, извилистая лента, прорезающая ландшафт, всегда была больше, чем просто водный путь. Она – источник жизни, свидетель истории и немой наблюдатель человеческих судеб. Сегодня река продолжает играть важную роль в жизни людей – она по-прежнему источник воды и энергии, транспортная магистраль и место отдыха. Главная река Пермского края – река Кама – величественно несет свои воды через живописные просторы, определяя судьбу селений и людей, живущих на ее берегах. История Прикамья тесно переплетена с речными путями. Именно по Каме, Чусовой и Вишере когда-то прибывали купцы, исследователи и первопроходцы, осваивая эти земли. Река служила не только транспортной артерией, но и источником пропитания. Жизнь современного Пермского края по-прежнему течет в ритме реки. Жизнь на реке – это не просто география, это часть души Пермского края.

Настоящее издание приоткрывает страницы «речной истории» Пермского края. Реки в XVI–XVIII веках были главными пограничными ориентирами земельных пространств и владений. Так, Строгановы по царским жалованным грамотам получили земли «по рекам Каме и Чусовой и их притокам». Реки были главным путем, по которому шли караваны с солью, железом и чугуном. Это обусловило бум строительства речных судов в Прикамье, жители отдельных населенных пунктов становятся профессиональными судостроителями и судоводителями, а по инициативе владельцев частных заводов в этой сфере осуществляются технологические прорывы. Речные пристани, мосты, переправы и перевозки являлись важными средствами коммуникации и связи территорий. Во время разрушительных наводнений пермяки объединялись для помощи пострадавшим. В период навигации пароходы на Каме с середины XIX века становятся неотъемлемой частью речного ландшафта. Путешествия на пассажирских пароходах, лодках, плотках, теплоходах, скоростных судах оставили в памяти пермяков и архивных документах множество ярких историй. Такие поездки вдохновляли на изучение истории судоходства, увлечение фотографией, создание семейных и тематических фотоальбомов, написание дневников и воспоминаний. Еще с конца XVIII века речные пути рассматривались как возможность соединения Чердынских и Соликамских земель с Печорским краем. А в середине XX века перекрытие Камы и строительство двух гидроэлектростанций образовали два водохранилища – Камское и Воткинское. Река отразила и общественно-политическую историю региона – здесь прятали типографский шрифт, восстанавливали разрушенные политическими противниками мосты и переправы. Несколько сюжетов этой книги связаны с темой рыбалки как сферы обеспечения пропитания, профессионального изучения и вида отдыха. В год 80-летия Победы важно узнать и о героических подвигах пермских речников.

Представленное издание подготовлено к 20-летию образования Пермского края. Опубликованные документы датируются периодом 1638–1990 гг., географические рамки ограничены современной территорией Пермского края. В 20 разделах книги представлены разнообразные архивные документы: делопроизводственные документы, планово-отчетная документация, статистические данные, письма, воспоминания, научные статьи, фотографии, рисунки, карты, планы и чертежи. Всего опубликовано 212 документов из 52 фондов, архивных коллекций Государственного архива Пермского края.

Подготовка книги осуществлена в соответствии с Методическими рекомендациями по публикации архивных документов в печатном виде (Росархив, ВНИИДАД. М., 2022. 314 с.). Настоящее издание является научно-популярной тематической документальной публикацией. Внутри разделов документы расположены главным образом по хронологическому принципу, а также тематическому. При наборном способе передачи текста приводится общее изображение документа (части документа). При фотографическом способе передачи документа дается его расшифровка для облегчения прочтения текста документа. В квадратных скобках вписаны недостающие слова, части слов, уточненные архивистами данные; курсивом – оригинальные подписи или рукописные вставки текста в машинописных документах; при незначительных зачеркиваниях в документах применяется зачеркнутый шрифт; при авторских подчеркиваниях текста – подчеркивание слов. Неразборчивые части слов отмечены как *нрзб.*, утраченные – как *утрч.*

В состав научно-справочного аппарата входят предисловие, комментарии, сопровождающие архивные документы, именной и географический указатели, список использованных фондов. В комментариях к архивным документам приводятся пояснения по географическому расположению рек, краткие биографические справки, поясняются специфические и устаревшие слова, в том числе судостроительная профессиональная терминология, характеристика органов власти и должностных лиц, сюжет описываемой в документе истории из других документов, не представленных в книге.

Выражаем благодарность за консультирование Ю.В. Бушмакиной, С.В. Пигалевой, О.А. Баталовой, Л.А. Беловой, П.В. Фадееву, Н.Н. Токаревой, К.А. Останину.

*Научный редактор издания, канд. ист. наук,
директор Государственного архива Пермского края
Ю.А. Кашаева*

КАК РЕКИ ГРАНИЦАМИ ЗЕМЕЛЬНЫХ ВЛАДЕНИЙ БЫЛИ

Велва – река в Пермском крае, левый и самый большой приток реки Иньвы, длина 199 км.

Сюзь-Позья – деревня на реке Велве, притоке реки Иньвы, в Соликамском уезде.

Пожня – пожниво, покос, луг.

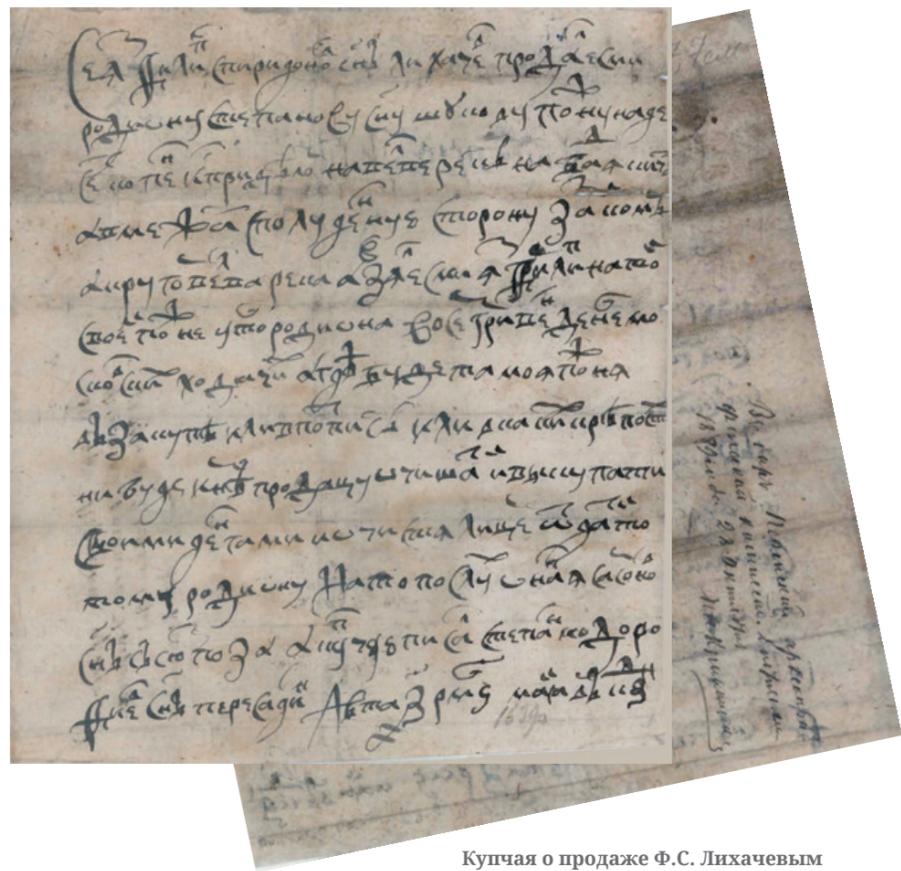
Межа – граница земельных участков, узкая полоса необработанной земли между соседними сельскохозяйственными наделами.

Копна – устаревшая мера площади сенокосов, равная одной десятой десятины.

Гривна – счетная единица в денежной системе Московского государства в XVI и XVII веках, означала 20 денег или 10 копеек, в физическом виде ее не существовало.

Послук – свидетель, очевидец.

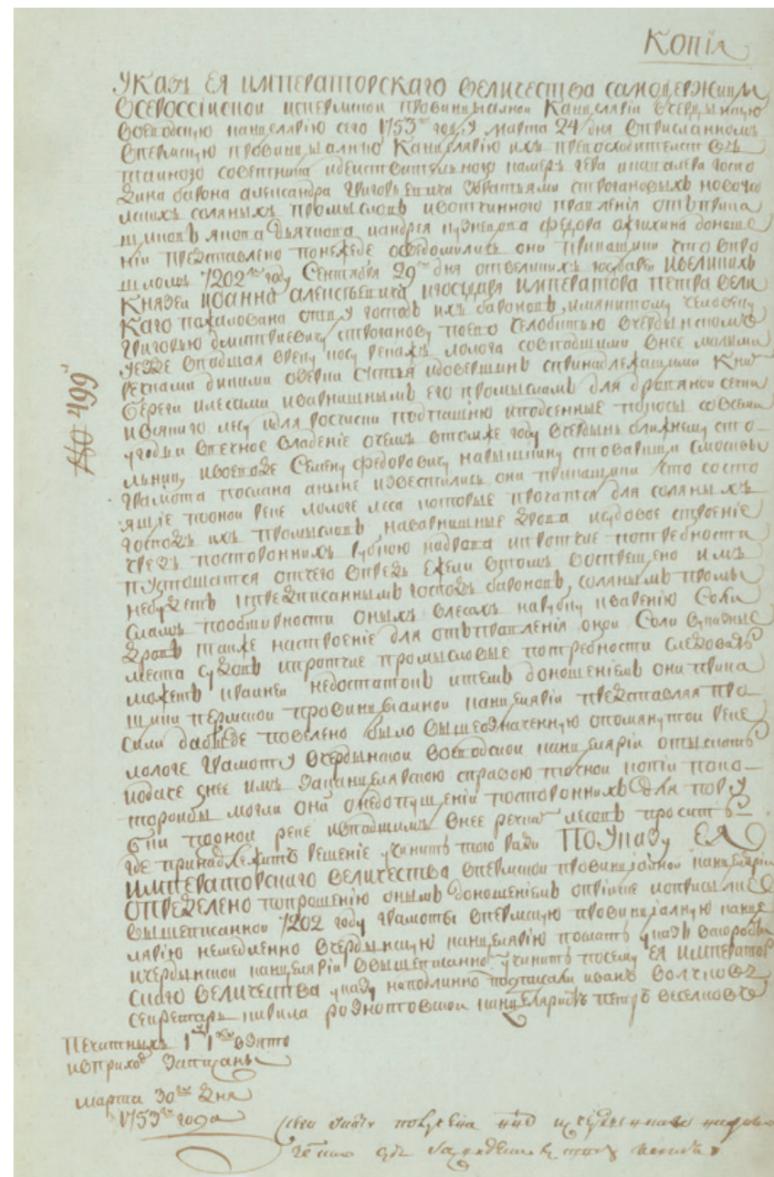
Иван Яковлевич Кривошеков (1854–1916) – географ и картограф Пермской губернии, краевед, общественный деятель. В течение 25 лет – лесничий Пермского имения Строгановых. С выходом на пенсию в 1907 г. работал в земских учреждениях, в 1909–1916 гг. проживал в г. Перми. Автор серии географических словарей уездов Пермской губернии: «Указатель к карте Соликамского уезда» (1897), «Словарь Верхотурского уезда» (1910), «Словарь географическо-статистический Чердынского уезда» (1914).



Купчая о продаже Ф.С. Лихачевым Р.С. Шукову пашни на реке Велве. 27 мая 1638 г.
Подлинник, рукопись, свиток.
ГАПК. Ф. 715. Оп. 1. Д. 10.

Си яз Филип Спиридонова сын Лихачев продал есми Родиону Степанову сыну Шукову пожню на десат копен и с приделом на Велве реке на бадякиших, а в межах с полуденную сторону за замком, а кругом Велва река, а взял есми яз Филип на тои своеи пожне у того Родиона восем гривен денег московских ходячих, а где буде та моя пожня в закупе или подписях или в каких крепостях ни буде, и ему продавцу очищать и выкупати своими денгами и очистя лицем отдати то тому Родиону на послук Онаня Самосонов сын с Сюзь-Позья, а купчую писал Степанко Дорофиев сын Пересадин лета 7146 мая в день 27 Филька продал и руку приложил.

В дар Пермской археографической комиссии с почтением 1889 года 28 октября
Ив. Кривошеков.



Указ Ея Императорскаго Величества Самодержицы Всероссийской из Пермской провинциальной канцелярии в Чердынскую воеводскую канцелярию сего 1753 году марта 24 дня о присланном в Пермскую провинциальную канцелярию их Превосходительств тайного советника и действительного камергера и кавалера господина барона Александра Григорьевича с братьями Строгановых Новоусольских соляных промыслов и вотчинного правления от прикащиков Якова Дьякова и Андрея Кузнецова, Федора Ожгихина доношении представлено понеже де осведомились они прикащики, что в прошлом, 7202-м году сентября 29-го дня от великих государей и великих князей Иоанна Алексеевича и государя императора Петра Великого пожалована отцу господ их баронов, именитому человеку Григорию Дмитриевичу Строганову по ево челобитью в Чердынском уезде впадая в реку Косу река ж Лолога со впадшими в нее малыми речками, дикими озера с устья и до вершин с принадлежащими к ним берега[и] и лесами и варнишным его промыслам для дровяной сечки и всякого лесу и для расчисти

Григорий Дмитриевич Строганов (1656–1715) – крупный русский промышленник, землевладелец, финансист и политический деятель из рода Строгановых. В 1695–1697 гг. захватил солеварни гостей Шустовых и Филатьевых (Ленвенские промыслы), в 1701 г. получил в вотчину казенные Зырянские соляные угодья.

Александр Григорьевич Строганов (1698–1754) – камергер, генерал-поручик из рода Строгановых. Крупнейший солепромышленник и землевладелец Российской империи. В 1722 г. Александр и его братья за заслуги предков, оказанные русскому государству, Петром I были возведены в баронское достоинство.

Указ Пермской провинциальной канцелярии в Чердынскую воеводскую канцелярию 1753 г. о поиске и изготовлении копии с царской грамоты, выданной Г.Д. Строганову на землю по реке Лолог. 1753 г.

Копия 1805 г., рукопись.
ГАПК. Ф. 176. Оп. 1. Д. 225.
Л. 2.

Река Лолог, левый приток реки Косы, длина реки 137 км, протекала по территории Чердынского уезда, сейчас по территории Кочевского, Гайнского и Косинского муниципальных округов Пермского края.

Река Коса, правый приток Камы, длина реки 267 км, протекала по территории Чердынского уезда, сейчас по территории Юрлинского, Кочевского и Косинского муниципальных округов Пермского края.

По грамоте, данной Григорию Дмитриевичу Строганову 29 сентября 1694 г., «в вечное владение» в Чердынском уезде были пожалованы земли по реке Лолог со всеми угодьями: со впадающими в нее речками, озерами и с прилегающими лесами.

Отдать в оброк – отдача правительством в арендное содержание всякого рода угодий и пустых, никем не возделываемых земель, лугов и лесов.

Подъяческая припись – подписи лиц, ответственных за содержание документа, в делопроизводстве XV–XVII веков являлись специальными средствами защиты текста и придавали ему юридическую силу. Подъячие с приписью обладали правом подписывать (приписывать) государственные документы.

под пашню и под сенные покосы со всеми угодья в вечное владение, о чем в том же году в Чердынь ближнему стольнику и воеводе Семену Федоровичу Нарышкину с товарищи с Москвы грамота послана, а ныне известились они прикащики, что состоящие по оной реке Лологе леса, которые прочтятся для соляных господ их промыслов, на варнишные дрова и на судовые строения чрез посторонних рубкою на дрова и прочие потребности пустошатся, отчего впредь ежели в том воспрецено им не будет и предписанным господ баронов соляным промыслам по общирности оных в лесах на рубку и варению соли дров также на строение для отправления оной соли в указные места судов и прочие промысловые потребности следовать может крайней недостаток и тем доношением они, прикащики Пермской провинциальной канцелярии, представляя, просили, дабы де повелено было вышеозначенную о помянутой реке Лологе грамоту в Чердынскую воеводской канцелярии отыскать по даче с нее им за канцелярскою справою точной копии, по которой бы могли оной о недопущении посторонних для порубки по оной реке и впадшим в нее речках лесов просить, где принадлежит решение учинить того ради. По Указу ея Императорского Величества Пермской провинциальной канцелярии определено по прошению оным доношением о пришке и о присылке вышеописанной 7202 году грамоты в Пермскую провинциальную канцелярию немедленно в Чердынскую канцелярию послать указ вскорости и Чердынской канцелярии в вышеописанном учинить по сему ея Императорского Величества указу, на подлинном подписали Иван Волчков, секретарь Кирилла Разнотовской, канцелярист Петр Веселков.

Печатных 1 р[убль] 1 ко[пейка] взято и в приход записаны

Марта 30-го дня 1753 года.

Сего указу получена [копия] из Чердынского нижнего земского суда нрзб.

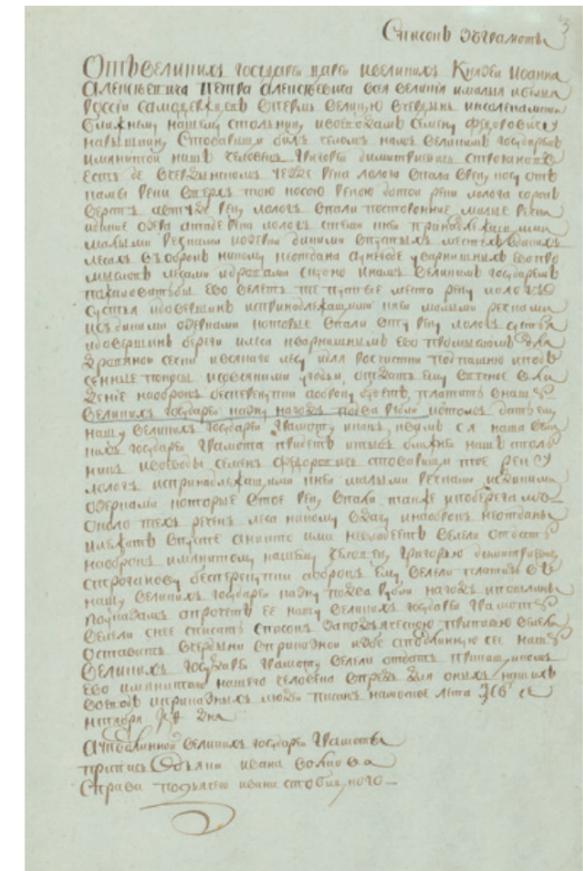
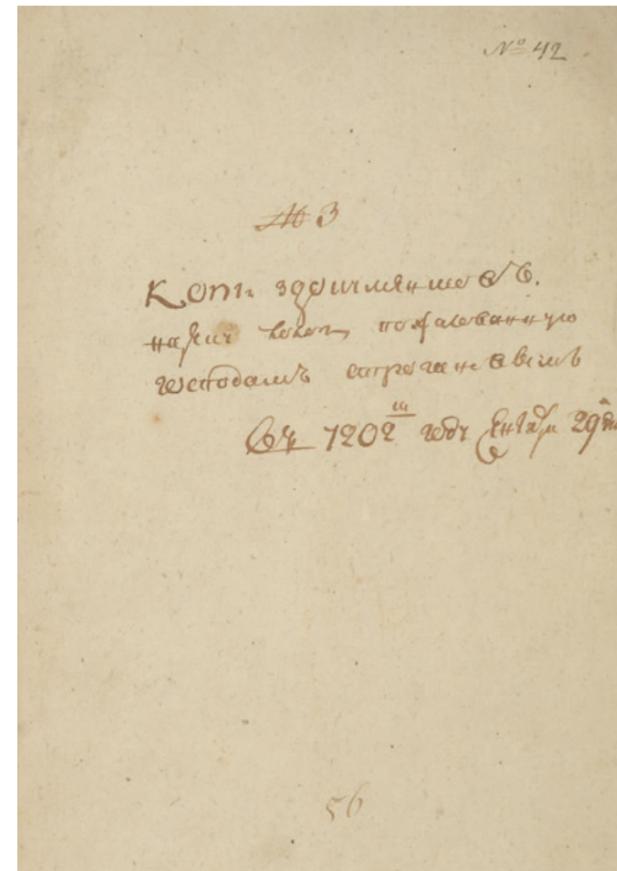
Список с грамоты на земли по реке Лолог, пожалованные в 1693 г. Григорию Дмитриевичу Строганову

г. Москва

1693 г.

Семен Федорович Нарышкин – воевода в Соликамске в 1692–1694 гг. Двоюродный брат царицы Натальи Кириловны. Сменил на посту воеводы своего племянника – Ивана Ивановича Нарышкина. Выполнял управленческие функции: административно-хозяйственные, полицейские, судебные. Сосредоточивал управление территорией Соликамского и Чердынского уездов в воеводской, или приказной, избе, которая размещалась в каменном здании, ныне известном как «Дом воевод».

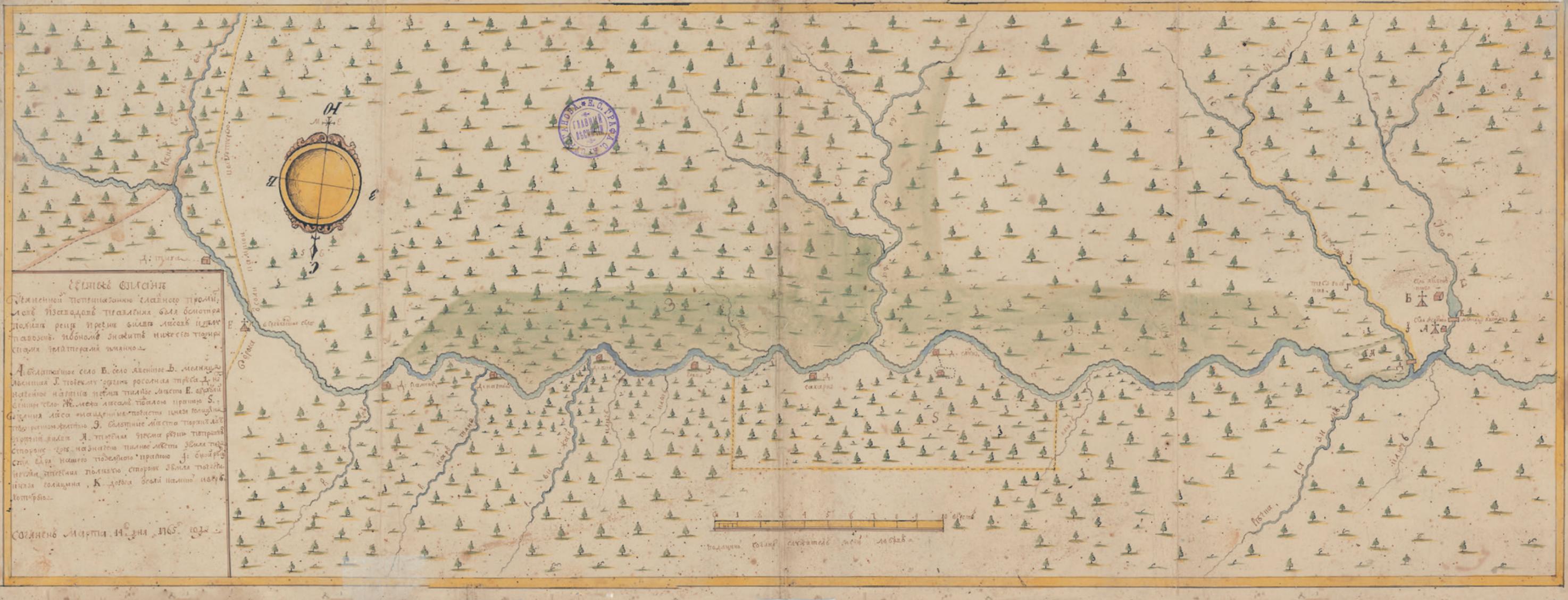
От Великих Государей царей и Великих князей Иоанна Алексеевича, Петра Алексеевича Всея Великия и Малыя и Белья России самодержцев в Пермь Великую в Чердынь и к Соликамской ближнему нашему стольнику и воеводам Семену Федоровичу Нарышкину с товарищи бил челом нам великим государем именитый наш человек Григорей Дмитриевич Строганов есть де в Чердынском уезде река Лолога впадала в реку Косу от Камы реки вверх тою Косою рекою до той реки Лолога сорок верст, а в ту де реку Лолог впадала посторонние малые речки и дикие озера, а та де река Лолог с теми к ней принадлежащими малыми речками и озерами дикими в пустых местах в диких лесах в оброк никому не отдана, а у него де у варнишных его промыслов лесами и дровами скудно и нам великим государем пожаловать бы его велеть те пустые места реку Лолог с устья до вершин и с принадлежащими к ней малыми речками и с дикими озерами, которые впадала в ту реку Лолог с устья и до вершин берега и леса к варнишным его промыслам для дровяной сечки и всякого лесу и для расчистки под пашню и под сенные покосы



и со всякими угодья, отдать ему в вечное владение на оброк без перекупки и оброку будет платить в нашу Великих Государей казну на год по два рубли и потом дать ему нашу Великих Государей грамоту и как и вам ся наша Великих Государей грамота придет и ты б ближней наш стольник и воевода Семен Федорович с товарищи тое реку Лолог и с принадлежащими к ней малыми речками и с дикими озерами, которые в тое реку впадала также и по берегам около тех речек леса никому в дачу и на оброк не отданы и лежат впусе, а никто ими не владеет, велели отдать на оброк именитому нашему человеку Григорью Дмитриевичу Строганову без перекупки, а оброк ему велели платить в нашу Великих Государей казну по два рубли на год и пошлины по указам, а прочем ее нашу Великих Государей грамоту велели с нее списать список за подъяческою приписью велели оставить в Чердыни в приказной избе, а подлинную сее нашу Великих Государей грамоту велели отдать прикащикам Его именитого нашего человека впредь для оных наших воевод и приказных людей писан на Москве лета 7202 года сентября 29 дня.

А к подлинной великих государей грамоты припись дьяка Ивана Волкова, справа – подъячего Ивана Сто[л]вицкого.

Копия 1805 г., рукопись. ГАПК. Ф. 176. Оп. 1. Д. 225. Л. 4.



Чертеж местности по рекам Яйве и Вильве Соликамского уезда. Составлен по приказанию Главного промыслов и заводов правления служителем Исайей Лобовым. 14 марта 1765 г.

Печать главного лесничего графа С.А. Строганова.
Копия 1773–1784 гг., рукопись.
ГАПК. Ф. 716. Оп. 2. Д. 1267.

Канцелярия главного заводов правления – орган управления горнозаводской промышленностью Урала во второй половине XVIII века. В подчинении канцелярии находились рудники и заводы. Упразднена в 1802 г., функция управления горными заводами была разделена на три горных начальства – Екатеринбургское, Гороблагодатское и Пермское.

Князь Михаил Михайлович Голицын (1731–1804) – горнозаводчик, владеец Пермского имения. В 1757 г. женился на Анне Александровне Строгановой, старшей дочери барона Александра Григорьевича Строганова. Основатель Архангело-Пашийского завода, владелец железодельных заводов, в том числе Нытвенского и Кусье-Александровского (совместно с князем Б.Г. Шаховским).

Булатово – село на речке Усолке, левом притоке реки Яйвы, упоминается по переписи Перми Великой

Ивана Яхонтова 1579 г., в Никольской церкви хранился дар братьев баронов Строгановых – наперстольный серебряный крест, пожертвованный в 1745 г. Главным занятием жителей было земледелие, а также заготовка и сплав леса по рекам Яйве и Каме, работы на рудниках и соляных промыслах.

Яйвенское – село на реке Усолке, в XVII веке здесь были соляные варницы, старые рассолоизвлекающие трубы в долине реки Усолки в 1888 г. фиксировал геолог А.А. Краснопольский.

Верх-Яйвенское – село на правом берегу реки Яйвы и бывшей Бабиновской дороге, первая церковь здесь была сооружена в 1616 г. По переписи Михаила Кайсарова 1623–1624 гг., в селе был Введенский мужской монастырь, упраздненный в 1764 г. Население занималось земледелием, скотоводством, охотой и рыболовством.

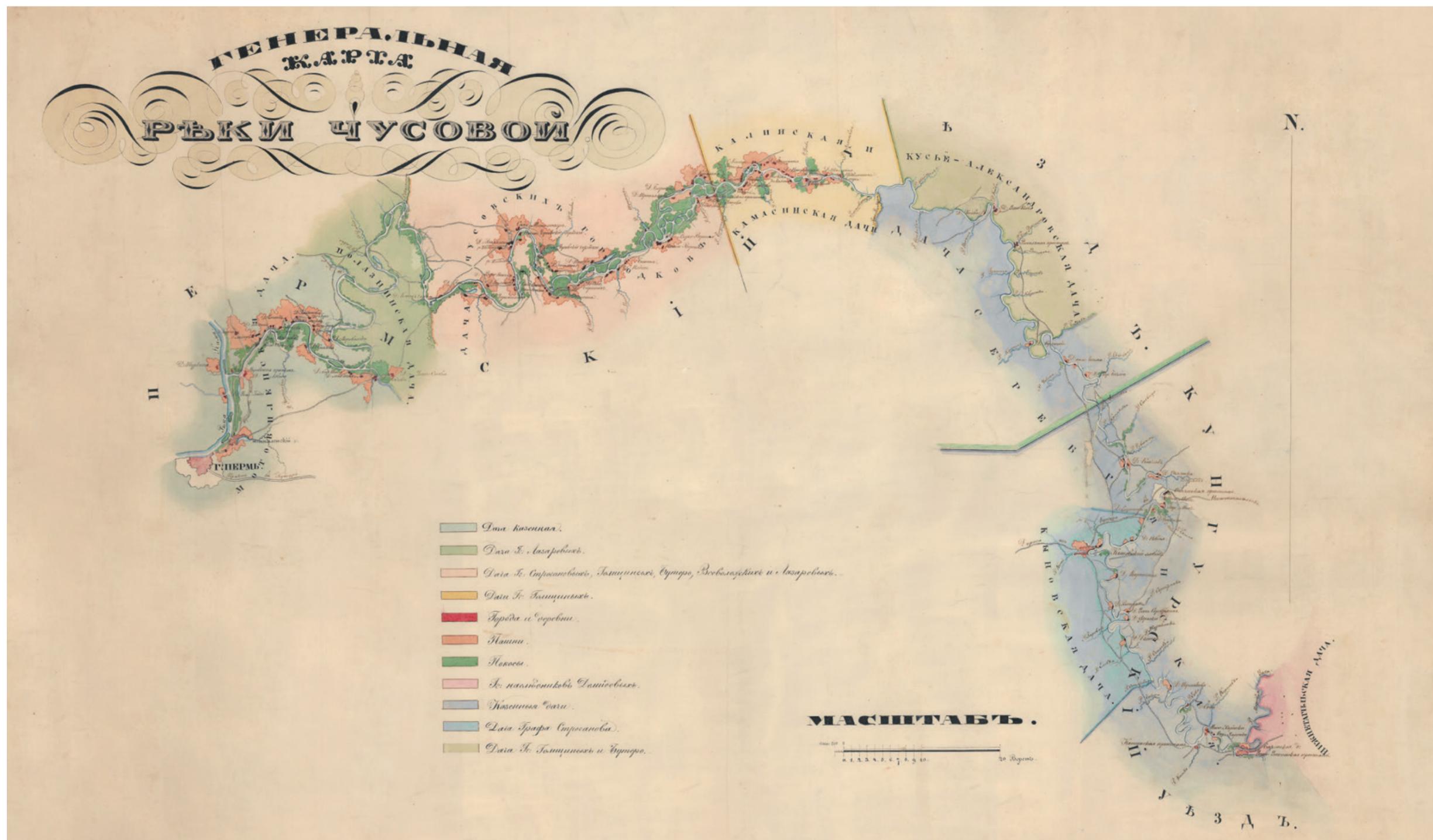
Чертеж в плане, сочиненный по приказанию Главного промыслов и заводов правления для осмотра по Яйве реке и речке Вильве лесов и делу повозок и об оном значит ниже сего под красками и литерами именно:

- А. Булатовское село.
 - Б. Село Яйвенское.
 - В. Мельница Яйвенская.
 - Г. По сему речке рассольная труба.
 - Д. Назначенное на речке Игуме пыльное место.
 - Е. Верх-Яйвенское село.
 - Ж. Межи лесам и алой краскою.
 - З. Дельные леса, найденные по части князя Голицына, под краскою желтою.
 - З. Болотные места по реке Яйве и речке Вильве.
 - И. Течение Игума речки по правой стороне, где назначено пыльное место, земля по части государя нашего под зеленою краскою.
 - Л. Оной речку Игума течения по левою стороне земля по части князя Голицына.
 - К. Дорога от Соли Камской к Верхотурью.
- Сочинен марта 14-го дня 1765 года.

Река Вильва – левый приток Яйвы, во время весеннего половодья до постройки железной дороги по реке сплавливались барки с металлами.

В XVIII – начале XX века сплав барж, взводка плотов и парходство по реке Яйве было возможным до деревни Усть-Игум. Река Игум впадала в Яйву в селе Усть-Игум, выше устья реки Усолки.

Дорога из Соли Камской в Верхотурье, Бабиновская дорога, проходила через Урал в Сибирь. Открыта посадским человеком Соли Камской Артемием Бабиновым в 1597 г. Верхотурская таможня в 1763 г. была закрыта, тракт официально упразднен.



Генеральная карта реки Чусовой с показанием расположенных на ней населенных пунктов и владельцев земель. 1840–1860-е гг.

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 716. Оп. 2. Д. 1264.

В XVIII веке произошло дробление единой вотчины Строгановых и возникновение на ее основе ряда новых горнозаводских хозяйств. В 1740 г. три сына Григория Дмитриевича Строганова, Александр, Николай и Сергей, разделили поровну его собственность в Москве, а в 1747 г. пермская вотчина была поделена по жребию на три почти равные части. В 1749 г. между тремя братьями были разделены Новоусольские, Ленвенские, Зырянские и Чусовские соляные промыслы. В результате продажи владений и заключения браков во второй половине XVIII века значительная часть строгановских владений перешла в руки Всеволожских, Голицыных, Лазаревых и Шаховских. К концу XVIII века во владении Строгановых остались так называемое «баронское» (наследника Н.Г. Строганова барона Григория Александровича) и «графское» (наследника С.Г. Строганова графа Александра Сергеевича) имения.

КАК СОЛЬ И ЖЕЛЕЗО ПО РЕКАМ СПЛАВЛЯЛИ

№ 253 Получено сентября 29 дня 1777 году, записав доложено.

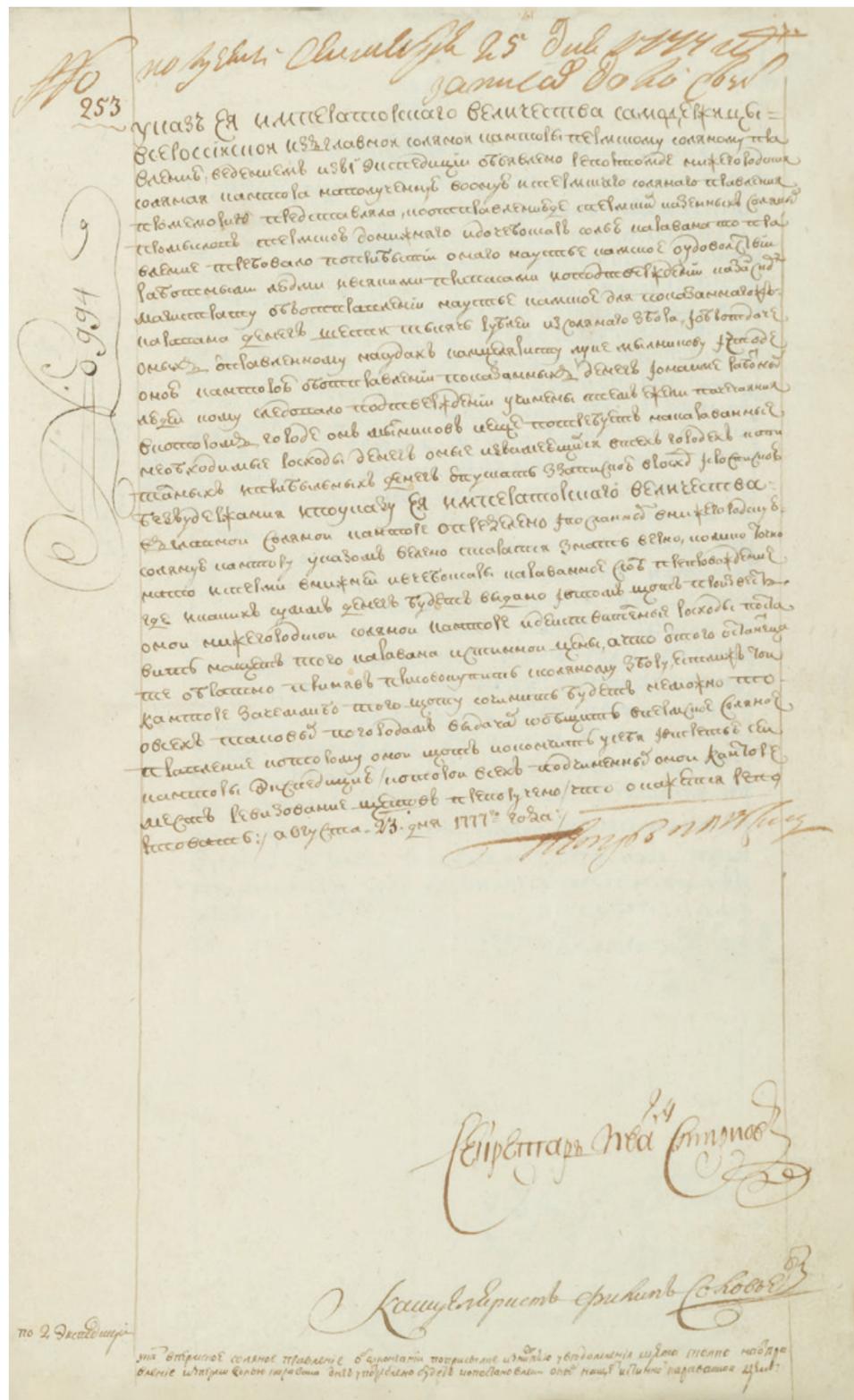
Указ Ея Императорского Величества Самодержицы Всероссийской из главной соляной конторы Пермскому соляному правлению ведением из 1-й экспедиции объявлено рапортом, Нижегородская де соляная контора на полученные в оную из Пермского соляного правления промемории представляла на отправленные де Пермских казенных соляных промыслов от пермско[го] до Нижнего и до Чебоксаров соль каравана, то правление требовало по прибытии оногo на устье Камское о довольствии работными людьми и всякими припасами и о подтверждении казначейскому магистрату об отправлении на устье Камское для показанного же каравана денег шесть тысяч рублей из соляного сбора и отдаче оных отправленному на судах канцеляристу Луке Мыльникову и что де оное конторою об отправлении показанных денег и о найме работных людей кому следовало подтверждению учинены с тем ежели паче чаяния в котором городе он Мыльников и еще потребует на караванные необходимые расходы денег оные из имеющихся в тех городах капитальных прибыльных денег отпускать с запиской в расход и с росписью без удержания, и по указу Ея Императорского Величества в главной соляной конторе определено и посланном в Нижегородскую соляную контору указом велено стараться знать верно, сколько точно на то из Перми в Нижней и в Чебоксары караванной соли препровождению, где и каких сумм денег будет выдано и в том счет произвести оной Нижегородской соляной конторе и действительные расходы поставить на счет того каравана истинной цены, а что от того останется, те обратно приняв присовокупить к соляному сбору, если же той конторе зачем либо того счету сочинить будет не можно, то о всех таковых по городам выдачах сообщить в Пермское соляное правление, которому оной цеты и окончить у себя и впреть сей конторы экспедицию (которой всех подчиненных оной конторе мест ревизование цетов препоручено) что окажется рапортовать (августа 23 дня 1777 года).

Петр [Птицын]
Секретарь Иван [Сатропов]
Канцелярист Филип Соловьев

Указ в Пермское соляное правление об окончании по присылке из Нижнего уведомления счета, сколько на отправление из Перми солью каравана денег употреблено будет и о постановлении оных на счет истинной караванной цены.

Главная соляная контора – это государственное учреждение Российской империи, которое отвечало за государственную монополию на торговлю солью. Вся добытая в государстве соль, в том числе и на прикамских землях, свозилась в Нижний Новгород. Доставка пермской соли велась по воде караванами.

Промемория – вид делопроизводственного документа XVIII века, применялся в переписке между равными по административной значимости учреждениями. Служила для напоминания о необходимости исполнения указов, а также для требования отчетов.



Указ Главной соляной конторы Пермскому соляному правлению о предоставлении сведений о расходах на отправку соляных караванов. 1777 г. Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. 179. Оп. 1. Д. 8. Л. 51.

Рапорт Пермской казенной палаты генерал-губернатору Пермского и Тобольского наместничества А.А. Волкову о происшествии с соляным караваном на пристани села Слудка

г. Пермь

4 августа 1794 г.

Его высокопревосходительству господину генерал-поручику, правящему должность пермского и тобольского генерал-губернатора и кавалеру Алексею Андреевичу Волкову
Из Пермской казенной палаты

Присланными в здешнюю казенную палату двумя рапортами: первым – казенный комиссионер, поставивший соль для Обвинского округа в Слудский окружной магазин прапорщик Бабушкин, а вторым – обвинский земской исправник Пушкин объявляет комиссионеру Бабушкину, что в 22-е число минувшего июня поутру часу в третьем с полночи с приплавленной им в село Слудское солью судно, за выгрузкою в магазин одиннадцати тысяч трех сот шестидесяти двух пуд, отвалившеюся от берега нечаянно земляною глыбою с боку раздавило, ивы ломило с самого верха до дна доски, о чем от него и к обвинскому земскому исправнику донесение с нарочным послано, а исправник Пушкин, прописывая означенное комиссионера Бабушкина донесение, с таковым притом прибавлением, что оставшую в судне соль всю разнесло, он, Пушкин, нимало не мешкав, 23-го числа поутру прибыв в село Слудское, нашел донесение Бабушкина справедливым и, учиня подлежащее свидетельство и отобрание о сем несчастном приключении сведение, при том рапорте представил, с тем что и по осмотру иного местоположения (как то бывает при истоке, которое по большеводию ныне неприступно, да и провоз от него несравнительно грязен, так что и десять пуд лошади вывезть не уповательно) способнее не было, а в приложениях значит, в свидетельстве, подписанном исправником Пушкиным за отбытием уездного стряпчего секретарем Бердюгиным, комиссионером Бабушкиным и соляным приставом Клевакиным, что отвалившаяся от берегу неожиданно превеличайшая глыба, так как судно подведено к крутому берегу месту, пав на бок судна, от носу в дву[х] с половиною саженьх сделался от самого судна доверху длиною по судну сажени в три пролом, отчего всю соль водою и размыло; в допросах, учиненных села Слудского крестьянам Андрею Кожевникову, Дмитрию Гилеву, Данилу и Михайлу Демидовым, Леонтию Мудрых, Ивану Разумнову и Александру Демидову по приводе к присяге, что они у комиссионера Бабушкина соль в магазин с берегу, что повыше земской избы, а после по спуске ниже сажени десять, возили из платы по четыре рубли с тысячи пуд, а на 22-е число июня поутру каким образом от берегу большая глыба отвалилась, того не знают, потому что они, набежав на сделанной гвалт к принятию предосторожности, нашли уже то судно потопшим и проломленным, берег же прежде был безопасным.

А по справке оказалось: по присланной в здешнюю казенную палату от обвинского соляного пристава Клевакина за минувший май месяц

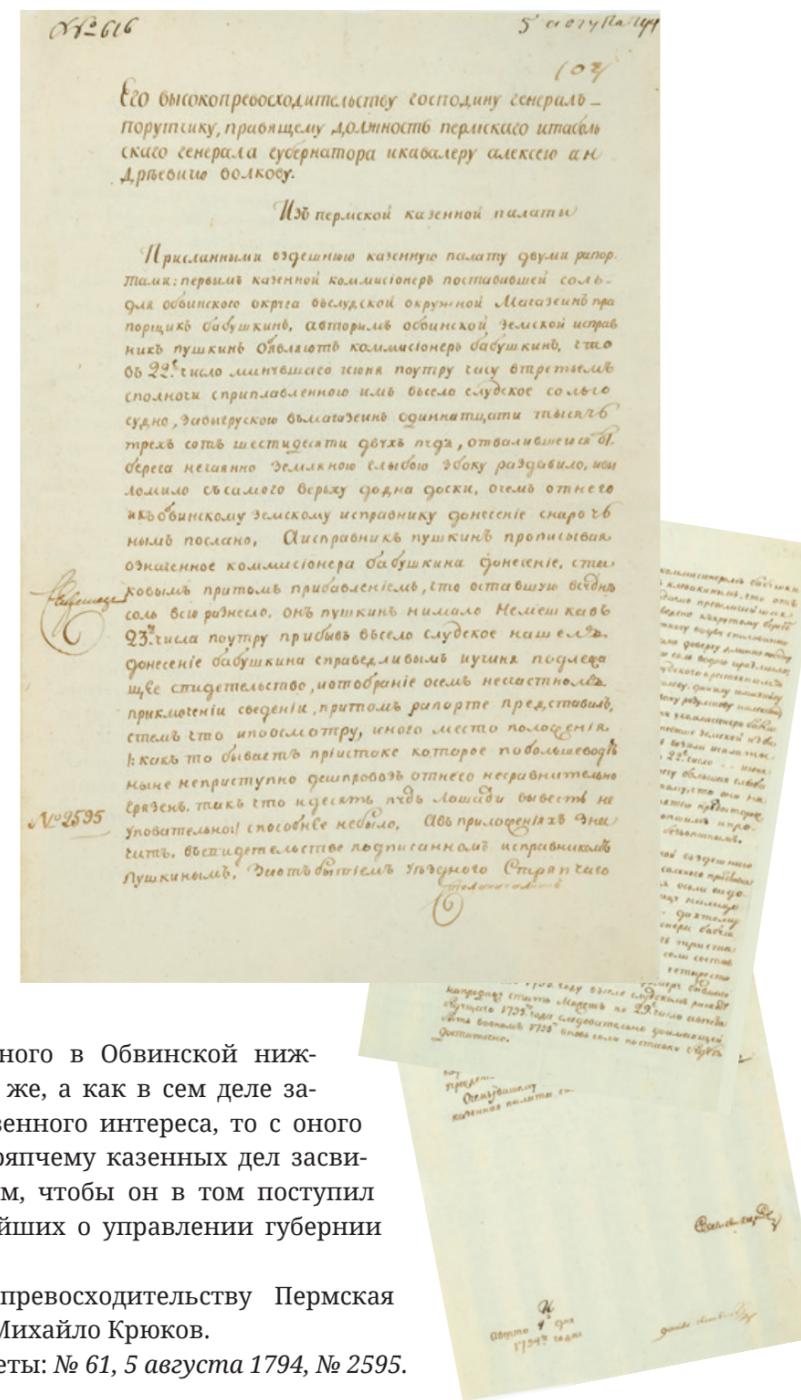
о соли ведомости показано оной к июню месяцу налицо двадцать тысяч сто восемь пуд[ов], да к тому как выше значит от комиссионера Бабушкина принято одиннадцать тысяч триста шестьдесят два пуда. И так всей соли составляет тридцать одна тысяча четырехста семьдесят пуд[ов], оной соли по примеру бывшего с прошлым 1793-м году в селе Слудском расходу на продажу стать может по 29-е число августа будущего 1795-го года, следовательно, до имеющей быть в оном 1795-м вновь соли поставки будет достаточно.

На что по указу Ея Императорского Величества в Пермской казенной палате определено: комиссионеру Бабушкину предписать указом, чтобы он оставшее у него судно со всеми к нему принадлежностями, равно и бывшие на нем снасти, якоря и прочее припасы, отдал в хранение по реестру Обвинскому нижнему земскому суду, и тот реестр за общим подписанием представил при рапорте в здешнюю казенную палату, да и сам бы для надлежащего счета явился во оную немедленно, о приеме же от него, Бабушкина, всего вышеписанного в Обвинской нижней земской суд послать указ же, а как в сем деле заключается знатный ущерб казенного интереса, то с оного и дать на иск губернскому стряпчему казенных дел засвидетельствованные копии, с тем, чтобы он в том поступил по должности своей в высочайших о управлении губернии учреждении предписанной.

О чем и вашему высокопревосходительству Пермская казенная палата сим доносит. Михайло Крюков.

Пометы: № 61, 5 августа 1794, № 2595.

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 316. Оп. 1. Д. 127. Л. 104–105.



Алексей Андреевич Волков (1738–1796) – генерал-поручик, генерал-губернатор Пермского и Тобольского наместничества с 1788 по 1796 г.

Комиссионер – посредник в торговых сделках.

Село Слудка расположено на излучине рек Обвы и Камы. Слудка была одним из центров Пермской вотчины Строгановых и их речным форпостом. С XIX века главным промыслом жителей села стала служба на речных судах на Каме и ее притоках, на Волге и сибирских реках.

Обвинский уезд образован в 1781 г. в составе Пермской области Пермского наместничества. Административным центром уезда был город Обвинск (ранее деревня Верх-Язьва). В 1796 г. Обвинский уезд был ликвидирован, а Обвинск получил статус заштатного (безуездного) города в составе Соликамского уезда Пермской губернии.

БИЛЕТЪ

Приимтои:

Имя
Вѣтъ
Во на головѣ
ло бородѣ
сы и усихъ
Брови
Глаза
Носъ
Ротъ
Подбородокъ
Ауца

Предъавителю сего Пермской Губер-
нии
Ихъ Святельствѣ Господѣ Графѣ
Строгановыхъ
крестьянинѣ

на
караванъ въ работѣ до
по минованіи въ немъ надобно-
сти, уволени въ свое жителство, а пото-
му Те. на заставкахъ команду илюю-
щій, на основаніи № 9 ст. 9 тома Св.
Зак. (изданія 1844 г.) благоволятѣ крестъ-
янину
дѣлать свободный пропускъ до мѣста
сего жителства, въ удостовѣреніе чего
и данъ ему сей билетъ съ приложені-
емъ гербовой печати. Ихъ Святельствѣ
дѣлать тысяча восемь-
сотъ пятьдесятъ
года



† оставитъ не лишнее
мѣста для изорѣ,
печатающа снѣговикъ.

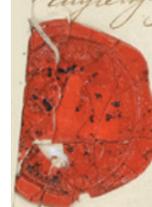
А. Косвенцовъ Селенского 3 Авг 1847 года

БИЛЕТЪ.

Предъавители сего, Пермской Губерніи Селенского
уѣзда, Господь Дѣйствительныхъ Статскихъ Совѣтниковъ, Двора
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Камергеровъ и Ка-
валеровъ Ивана Екимовича и Христофора Екимовича Лазаре-
выхъ Села Рождественскаго Крестьянинъ Дементію
Степановича Косвенцова поименованные на оборотъ
въ спискѣ, десять человекъ, бывшіе съ Пермскихъ Ихъ
Превосходительствъ, послѣднихъ годовъ на жезле-
номъ караванѣ въ работѣ до сего времени отпущены
въ свои дома; почему благоволятъ Господа, команду илюющіе
въ городахъ, на заставахъ и въ другихъ селеніяхъ чинить снѣгъ
людямъ въ слѣдующемъ пути свободный пропускъ, до мѣста
ихъ жителства, не продолжая срока отъ нижесказаннаго числа
болѣе пятидесяти дней. Данъ съ приложеніемъ печати гер-
ба Гг. Лазаревыхъ въ Нижнемъ-Новгородѣ, отъ
Нижнегородскаго Губ. Канцелярскіи Проводима
Сего, тысяча восемьсотъ сорокъ седьмиса года
Августа пятнадцатыхъ дня. Подписавшіи Се.
Лазаревыхъ Андрейхъ Зельновъ

№ 106.

У сего билета печать
Канцелярскіи Проводима



Канцелярскіи Иванъ Зургановъ

Бланк билета крепостного крестьянина графов Строгановых для проезда с каравана до места жительства. 1850-е гг. Подлинник, рукопись, типографский бланк. ГАПК. Ф. 280. Оп. 1. Д. 1241. Л. 6 об.

Билет, выданный крестьянину села Рождественского Дементію Степановичу Косвенцову для проезда с железного каравана Лазаревых из Нижнего Новгорода в Рыбинск. 15 августа 1847 г. Подлинник, рукопись, типографский бланк. ГАПК. Ф. 280. Оп. 1. Д. 1241. Л. 11.

Лоцман отвечал за безопасное прохождение судна по сложным участкам реки.

Висимцы – жители села Висим и окрестных деревень, которые в XIX – начале XX века часто нанимались на суда.

Водолазный колокол (водолазный купол) – примитивный инструмент для спуска человека под воду, который представлял собой полый металлический или деревянный резервуар открытого типа.

утоплен, о чем тоже положительно узнать следует от лоцмана, бывшего на этом судне, и кизеловского водолива. На то место, где утоплен чугун, Контора ныне определила благонадежный караул, который и будет оставаться там до особого распоряжения Главного правления.

Управитель Матвей Надуткин
Приказчик Павел Ширкалин

Резолюция: Добычу чугуна я полагаю отдать на подряд, для чего и пригласить желающих, как из людей Его Превосходительства, так и из других владельческих, о чем и дать знать в соседственные места для вызова желающих, между тем лоцмана и водолива-кизеловца требовать к отысканию якоря и снасти. С рапорта сего касательно Кизеловской конторы делать копию. С. Ширкалин, повытчик Николай нрзб., Ф. Чирков.

Между тем прописанные инструменты и плоты надобно приготовить. Получено 11 июля. Н. Сажин.

Подлинник, рукопись, типографский бланк.
ГАПК. Ф. 280. Оп. 1. Д. 1312. Л. 14–15 об.

В Чермозское главное правление
караванного Николая Ширкалина
рапорт

Имею честь донести Главному правлению, что наем людей на караваны из государственных крестьян Вятской губернии я начал. Рядная плата до устья Камы установлена: деньгами 12 руб. 50 коп. сер[ебряных] и хлеба по 3 пуда на каждого человека. Цена эта против прочих нанимателей хотя не совсем низкая, но меня вынудили к тому следующие обстоятельства, во 1-х, поздний мой проезд сюда за наймом людей, тогда как прочие караванные живут здесь с Нового года; во 2-х, неизвестность рабочим наших караванов, пристаней и порядка на них, и 3-х, здешние рабочие потому охотно идут на сибирские караваны и за меньшую плату, что там им не воспрещается приобретать, чрез покупку на пристанях, железо и чугун для продажи в пути каравана, от чего получают больше пользы; у нас же этого решительно не должно быть, что мной и объявлено всем и каждому из наемщиков. Впрочем, назначенную мной вятским платую я нахожу все-таки выгоднее графининских: они просили до устья Камы: деньгами 15 р[ублей], хлеба по 1 пуд[у] 90 [копеек]. [Всего] 15 [рублей] 90 [копеек].



Рапорт караванного Николая Ширкалина в Чермозское главное правление о начале работ по найму крестьян Орловского уезда Вятской губернии на караваны. 30 января 1861 г.

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 280. Оп. 1. Д. 1340. Л. 3–3 об.

А вятские будут стоить: деньгами 12 [рублей] 50 [копеек], муки по 3 п[уда] 1 [рубль] 80 [копеек]. [Всего] 14 [рублей] 30 [копеек]. Сверх того разных расходов на каждого человека хотя по 30 к[опеек]. [Всего] 14 [рублей] 60 к[опеек].

По настоящее время нанято: рабочих 50 человек, но, кажется, есть надежда нанять до 300 человек, если не больше.

На сибирские караваны нанимают до Лаишева: демидовские: деньгами 11 [рублей] 50 [копеек], муки по 4 пуд[а]. Яковлевские: деньгами 10 [рублей] 50 [копеек], муки по 4 пуд[а], баранины по 30 ф[унтов]. Турчаниновские по той же цене, как и яковлевские.

Об успехе найма людей буду доносить Главному правлению каждую неделю. Караванный Н. Ширкалин.

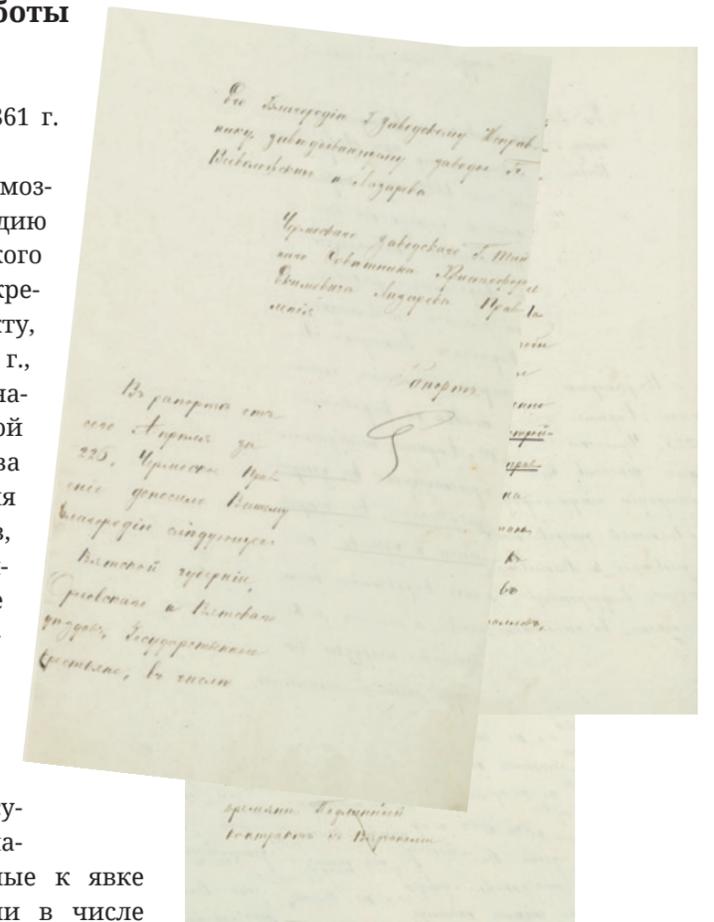
30 января 1861 г.,
г. Орлов

Рапорт Чермозского заводского правления заводскому исправнику и заведующему заводами Всеволожских и С.С. Лазарева о вятских крестьянах, нанятых на караваны и отказывающихся выполнять работы по контракту

[Чермозский завод] 12 апреля 1861 г.

В рапорте от сего апреля за № 226 Чермозское правление доносило Вашему Благородию следующее: Вятской губернии, Орловского и Вятского заводов, государственные крестьяне, в числе 230 человек, по контракту, заключенному 20-го февраля сего 1861 г., по[д]рядились поступить в нынешнюю навигацию в караванную работу на соляной и железные караваны господина Лазарева с тем, чтобы по явке на караваны 1-го апреля немедленно приступить к устройству судов, к исправлению и уделке на них караванного такелажа, а потом и самой погрузке в суда соли и металлов, но если кто будет делать ослушание в исполнении караванных работ, в таком случае делать у таковых или даже и из артельной платы вычеты по 30 коп. сер[ебряных] за день.

Вследствие такого обязательства государственные крестьяне (из числа означенной 230 человек артели), назначенные к явке в Чермозскую и Полазненскую пристани в числе 99-ти человек, хотя к определенному сроку и явились,



В Лаишеве, уездном городе Казанской губернии, в начале XX века в мае – июне проводилась караванная ярмарка, где торговали чугуном и лесом.

Владельцы уральских заводов Демидовы, Яковлевы, Турчаниновы сплавливали караваны по Чусовой, Каме и Волге.

Князю Семену Давыдовичу Абамелеку принадлежали Чермозский, Ползненский, Хохловский и Кизеловский заводы.

На коломенках использовались бревна-быки в качестве опор. Быки, установленные по парам от одного борта к другому, держали корпус барки враспор, не давая ей рассыпаться от бокового удара.

Александр Всеволодович Всеволожский (1794–1864) – с 1849 г. владелец Пожевских заводов на Урале. Никита Всеволодович Всеволожский – помещик, владелец угодий и золотых приисков на Северном Урале.

но в то же время противу контракта начали оказывать непослушание и явное упорство в первоначальном устройстве судов, состоящем, обыкновенно, в проконопатке оных с обтяжкой стене так называемыми быками, объясняя, что в контракте не упомянуто об этих предметах, и хотя со стороны заводского управления было им внушаемо, что в этом именно состоит устройство судов, которые без конопатки и приделки быков, как необходимых принадлежностей всех судов коломеночной конструкции, не могут быть спущены на воду для погрузки железа, но вятчане не перестают упорствовать и, не приступая к конопатке коломенок, отдалают тем благовременное снаряжение железных караванов.

Вследствие чего Правление просило Вас употребить законные меры к побуждению вятских наемщиков к деятельной проконопатке судов и прочему оных устройству и тем отстранить убыток имению от запоздалого снаряжения караванов, тем более что на наем других караванных рабочих время уже упущено, а временнообязанные крестьяне Его Превосходительства все находятся на определенных других заводских работах и перекомандировка таковых к снаряжению железных караванов была бы весьма затруднительная и не соответственная обстоятельства настоящего времени.

На рапорт этот от 8 апреля за № 226 Ваше Благородие дали знать, что по силе 6-го пункта контракта, заключенного с вятскими государственными крестьянами по найму их в судовую работу, и на основании 327-й ст[атьи] 12-го т[ома] 1-й части Уст[ава] пут[ей] сообщ[ения] и 1560-й ст[атьи] XV тома 1-й книги Улож[ения] Зак[онов] меры побуждения судорабочих к исполнению своих обязанностей зависят от приказчика или судоправителя по приговору артели.

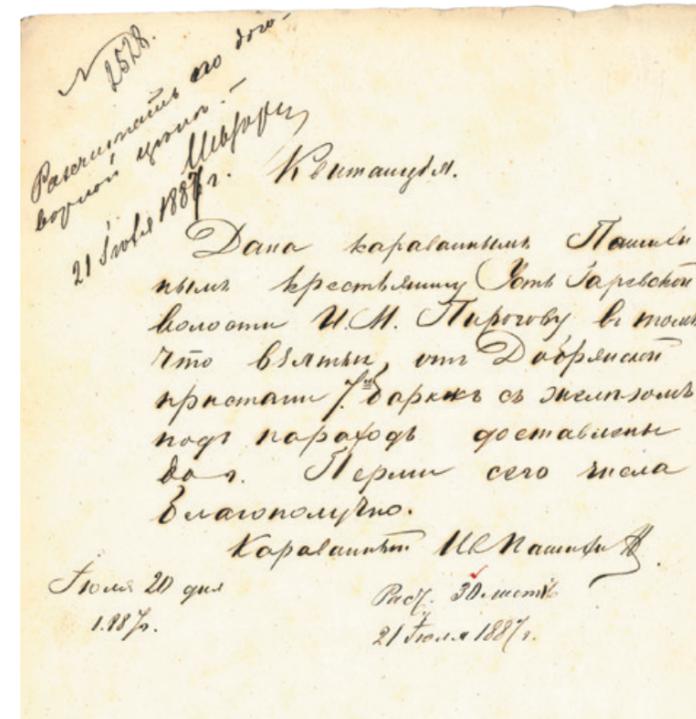
Правление, сообразив вышеприведенные статьи закона, нашло, что оными разрешаются те случаи, когда один или несколько судорабочих из артели окажут ослушание и нерадительность, за которые сама артель определяет взыскание денежной пени от двух до пяти процентов с договорной оплаты в пользу артели. Но в настоящем обстоятельстве не один или не два судорабочих, а целая артель оказывает решительное противоборство во исполнении работ по устройству судов проконопаткою оных и проч. Намечалось даже возвратиться в места своих жилищ, таким же образом и по указываемому в 6-м пункте контракта взыскать пени по 30 к[опеек] за день могло быть применено только к отдельным лицам за отлучку их или непослушание, но не со всей артели, что совершенно немыслимо в настоящее время по неимению у нее никакой еще заработка, а потому Чермозское правление покорнейше просит Ваше Благородие об экстренном прибытии для оказания с Вашей стороны влияния и содействия в принуждении артели к точному выполнению контракта, 10-м пунктом коего судорабочие, точными словами, обязались все изложенное в нем выполнить (взято без всякого отступления), в противном случае подвергают себя законному суждению.

Какое же соизволите делать распоряжение по сему представлению, правление покорнейше просит Ваше Благородие дать ему знать

с выдачею с рапорта сего за свидетельством Вашим копии, которая на сей случай здесь написана и при сем прилагается.

Подписал член правления Ф. Чирков
Письмоводитель Е. Ассовский
Столоначальник Г. Десятов

Отпуск, рукопись.
ГАПК. Ф. 280. Оп. 1. Д. 1340. Л. 25–30.



Караванный – лицо, которое назначалось для сопровождения каравана до пункта назначения. Вел учет всем деньгам и документам каравана. Отчитывался в письменном виде перед владельцем о доставке груза.

Добрянская пароходная пристань находилась в двух верстах от центра заводского поселения, здесь размещались склады железа, ежегодно зимовало 10–20 легких пароходов. От пристани отправлялись пассажирские пароходы в селения, расположенные по реке Косье.

Усть-Гаревская пристань находилась в Пермском уезде при впадении речки Гаревой в Каму. В начале XX века здесь зимовали и ремонтировались небольшие пароходы.

Квитанция, выданная караванным Иваном Пашихиным крестьянину Усть-Гаревской волости И. М. Пирогову, о доставке железа на баржах от Добрянской пристани до г. Перми. 20 июля 1887 г.

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 186. Оп. 1. Д. 748. Л. 1.



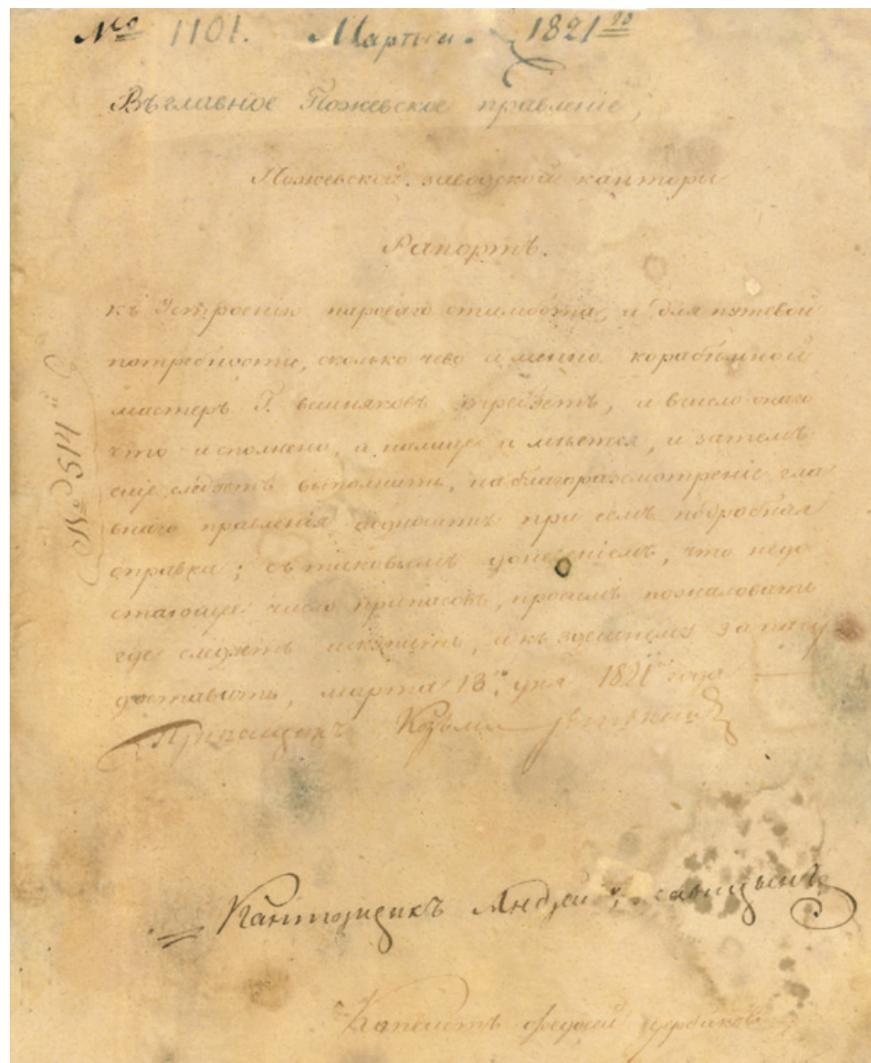
Молебен на судне перед отплытием каравана с железом из Добрянского завода. 1894 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-60. Оп. 60н. Д. 347.

КАК СУДА И СУДЕНЫШКИ СТРОИЛИ

Один из первых в России пароходов был построен на Пожевском заводе в 1817 г. по проекту горного инженера Петра Соболевского. Паровые суда сначала назывались стимботами (от английских слов steam – пар, boat – лодка, судно). Однако английское название за судами с паровыми машинами не закрепилось, такие суда вскоре стали называть пароходами.

Весной 1821 г. на Пожевском заводе Всеволода Андреевича Всеволожского корабельным мастером Вешняковым был построен стимбот с двумя паровыми машинами и направлен в июне в Ярославль. Передать стимбот заказчику было поручено приказчику Николаю Беспалову, крепостному служителю В.А. Всеволожского. Для управления стимботом была подобрана команда из восьми человек: мастер Петр Казанцев с пятью помощниками (3 слесаря, 1 кузнец, 2 столяра), лоцман Иван Казанцев с помощником Иваном Поморцевым.



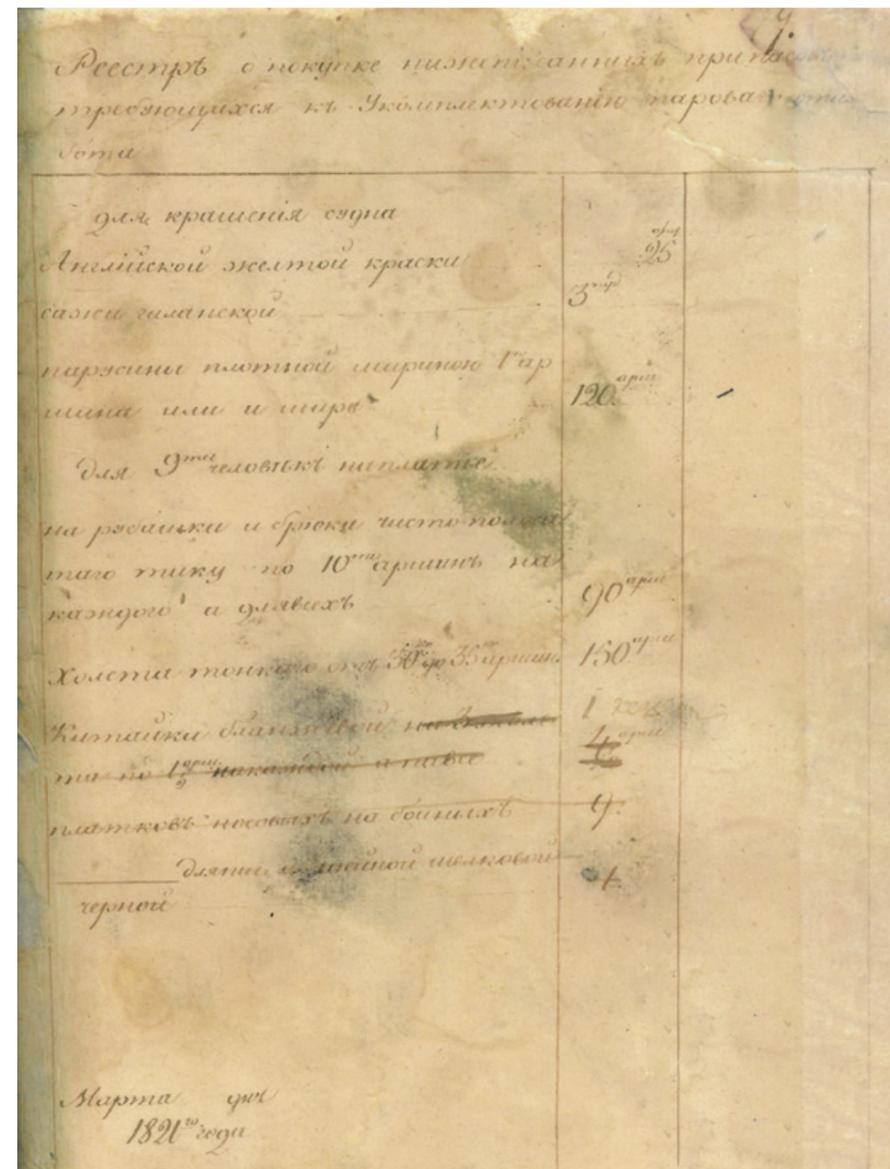
№ 1001. Март 1821 г.

В Главное Пожевское правление
Пожевской заводской конторы рапорт

К устройению парового стимбота и для путевой потребности, сколько чего именно корабельной мастер [господин] Вешняков требует и в число оно что исполнено, и налицо имеется, и затем еще следует выполнить, на благорасмотрение главного правления подносится при сем подробная справка; с таковым донесением, что недостающее число припасов просим пожаловать где следует искупить и к здешнему запасу доставить, марта 18 дня 1821 года. Приказчик Козьма [Р]етькин.

Контрорщик Андрей Рукавицын
Копист Федосей Щербаков
№ 514

Рапорт приказчика Пожевской заводской конторы в Главное Пожевское правление о приобретении недостающих припасов для строительства парового стимбота. 1821 г. Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. 176. Оп. 1. Д. 1006. Л. 7.



Реестр о покупке нижеописанных припасов, требующихся к укомплектованию парового стимбота

Для крашения судна
английской желтой краски 25 фу[нтов]
сажи галанской 3 пуд[а]
парусины плотной шириною 1-го аршина или и шире 120 арш[ин]
Для 9-ти человек на платье
на рубашки и брюки чисто полосатого тикю по 10-ти аршин на каждого и для всех 90 арш[ин]
холста тонкого от 30 до 35 аршин, [для всех] 150 арш[ин]
китайки бланжевой на 3 жилета по 1-^{1/2} арш[ина] на каждый, а на все 4 арш[ина]
платков носовых набойных 9
_____ для прзб. шейной шелковой черной 4.
Марта дня 1821 г.

Китайка – плотный хлопчатобумажный материал с диагональной текстурой в рубчик, в Россию начали массово завозить с середины XVIII века, одновременно развивалось его отечественное производство. Бланжевый – телесно-желтый цвет.

Голландская сажа – сорт сажи, употреблявшийся для приготовления краски черного цвета.

Тик – ткань, распространенная в XVIII–XIX веках, чаще всего была полосатой и использовалась для пошива одежды. В классическом исполнении тик имеет синие-белые или красно-белые полосы.

Реестр покупки припасов для укомплектования парового стимбота. 1821 г. Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. 176. Оп. 1. Д. 1006. Л. 13.

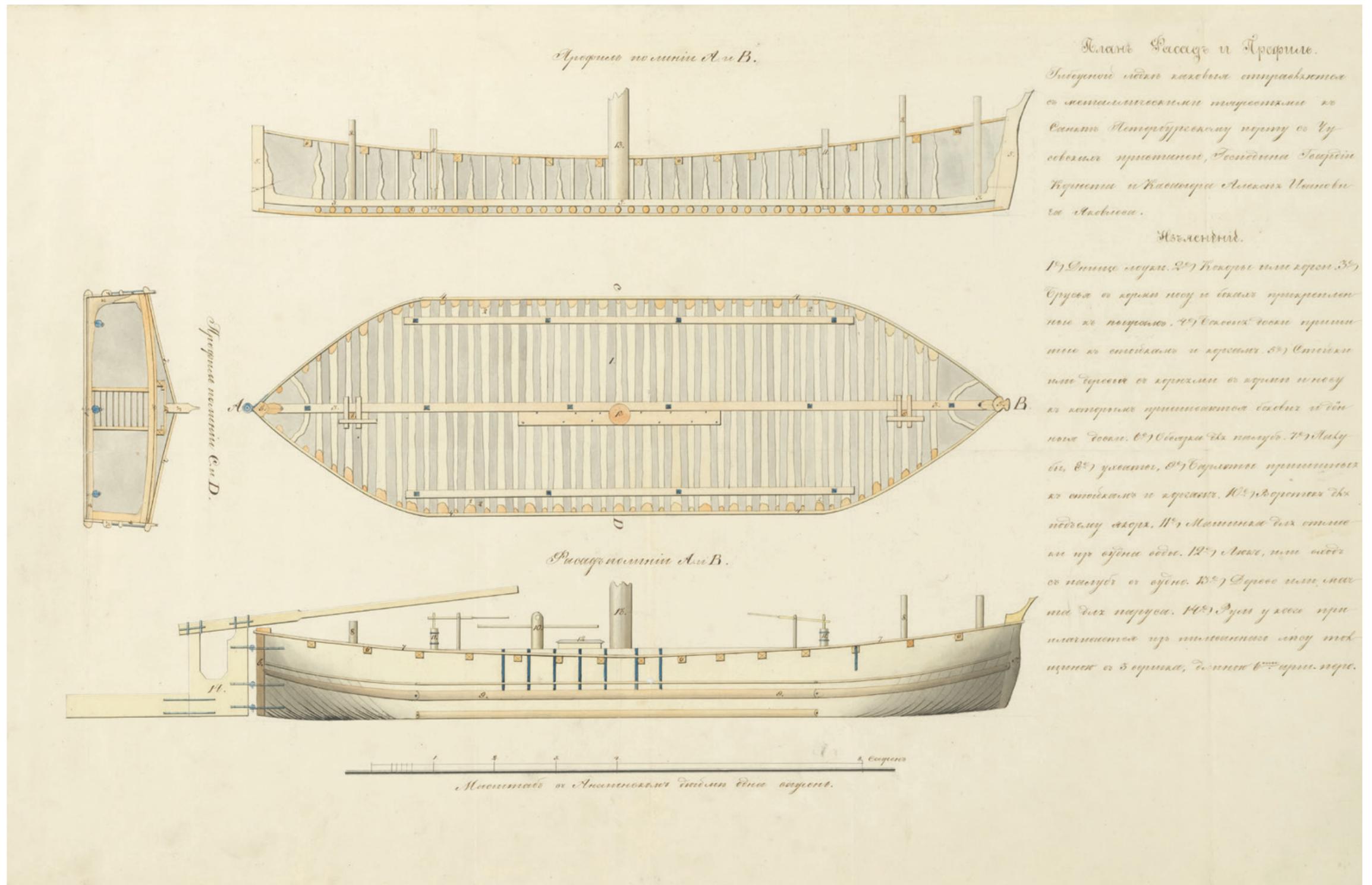
План, фасад и профиль гибежной лодки, каковые отправляются с металлическими тяжестями к Санкт-Петербуржскому порту с Чусовских пристаней, господина гвардии корнета и кавалера Алексея Ивановича Яковлева.

Изъяснение

1-е. Днище лодки. 2-е. Кокоры, или корги. 3-е. Брусья в корме, носу и боках, прикрепленные к пьжам. 4-е. Боковые доски, пришитые к стойкам и коргам. 5-е. Стойки или деревья с корнями в корме и носу, к которым пришиваются боковые и денные доски. 6-е. Обвязки для палуб. 7-е. Палубы. 8-е. ухваты. 9-е. Бархоты, пришитые к стойкам и коргам. 10-е. Вороток для подъему якоря. 11-е. Машинка для отлива из судна воды. 12-е. Люк, или вход с палуб в судно. 13-е. Дерево, или мачта для паруса. 14-е. Руль, у коего приплачивается из пилованного лесу толщиной в 3 вершка, длиною 3-ти арш[ин] перо.

Гибежная лодка – судно исключительно для перевозки продукции уральских металлургических заводов по рекам Чусовой, Каме и Волге до Нижнего Новгорода, где идет в ломку на дрова.

В XIX веке на реке Чусовой существовали пристани разных типов: горнозаводские, рудничные и купеческие. Они были нужны для отправки продукции уральских металлургических заводов в центральную часть России – их называли «железные караваны».



Планъ Фасада и Профиля.
 Гибежная лодка каковая отправляется с металлическими тяжестями к Санкт-Петербуржскому порту с Чусовских пристаней, Господина Гвардии Корнета и Кавалера Алексея Ивановича Яковлева.
 Изъяснителъ.
 1° Днище лодки. 2° Кокоры или корги. 3° Брусья в корме носу и боках прикрепленные к пьжам. 4° Боковые доски пришитые к стойкам и коргам. 5° Стойки или деревья с корнями в корме и носу к которым пришиваются боковые и денные доски. 6° Обвязки для палуб. 7° Палубы. 8° ухваты. 9° Бархоты пришитые к стойкам и коргам. 10° Вороток для подъему якоря. 11° Машинка для отлива из судна воды. 12° Люк, или вход с палуб в судно. 13° Дерево, или мачта для паруса. 14° Руль у коего приплачивается из пилованного лесу толщиной в 3 вершка, длиною 3-ти арш. перо.

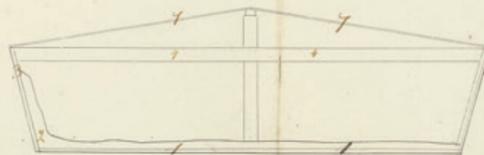
Чертеж гибежной лодки для перевозки металла с Чусовских пристаней до Санкт-Петербургского порта. 1843 г.
 Подлинник, рукопись.
 ГАПК. Ф. 280. Оп. 1. Д. 843. Л. 13.

Коломенка – разновидность речных несамоходных беспалубных барок легкой конструкции. Суда широко использовались с XVI по XIX век на реках Каме и Чусовой для перевозки хлеба и металлопродукции.

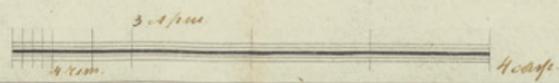
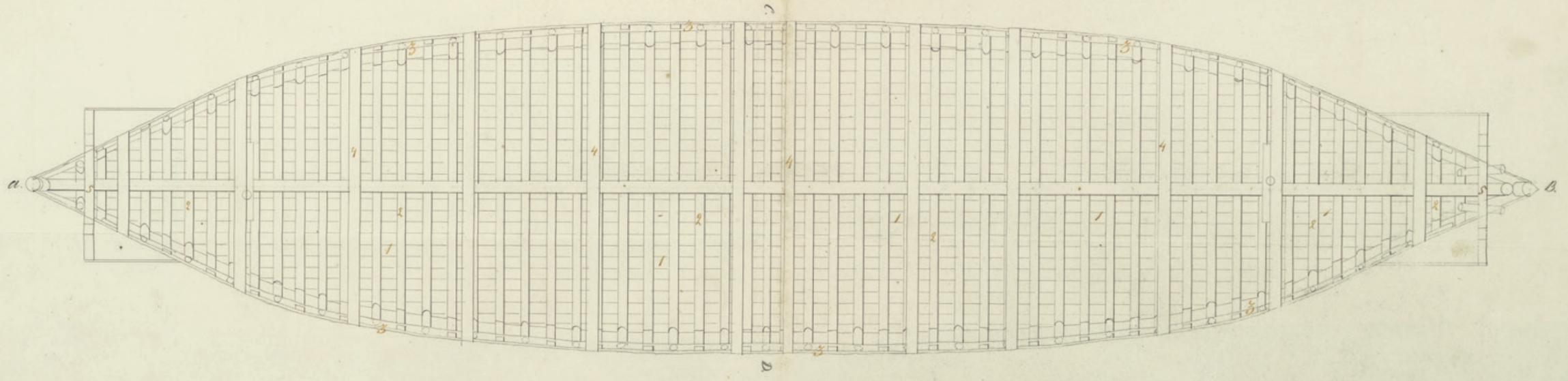
План и разрезы рядовой Коломенки.

Нумерованный рисунок, 1-го судна, 2-го туловища или корпуса, 3-го борта судна, 4-го днища, 5-го борта на его противоположной стороне, 6-го устремления, 7-го носов.

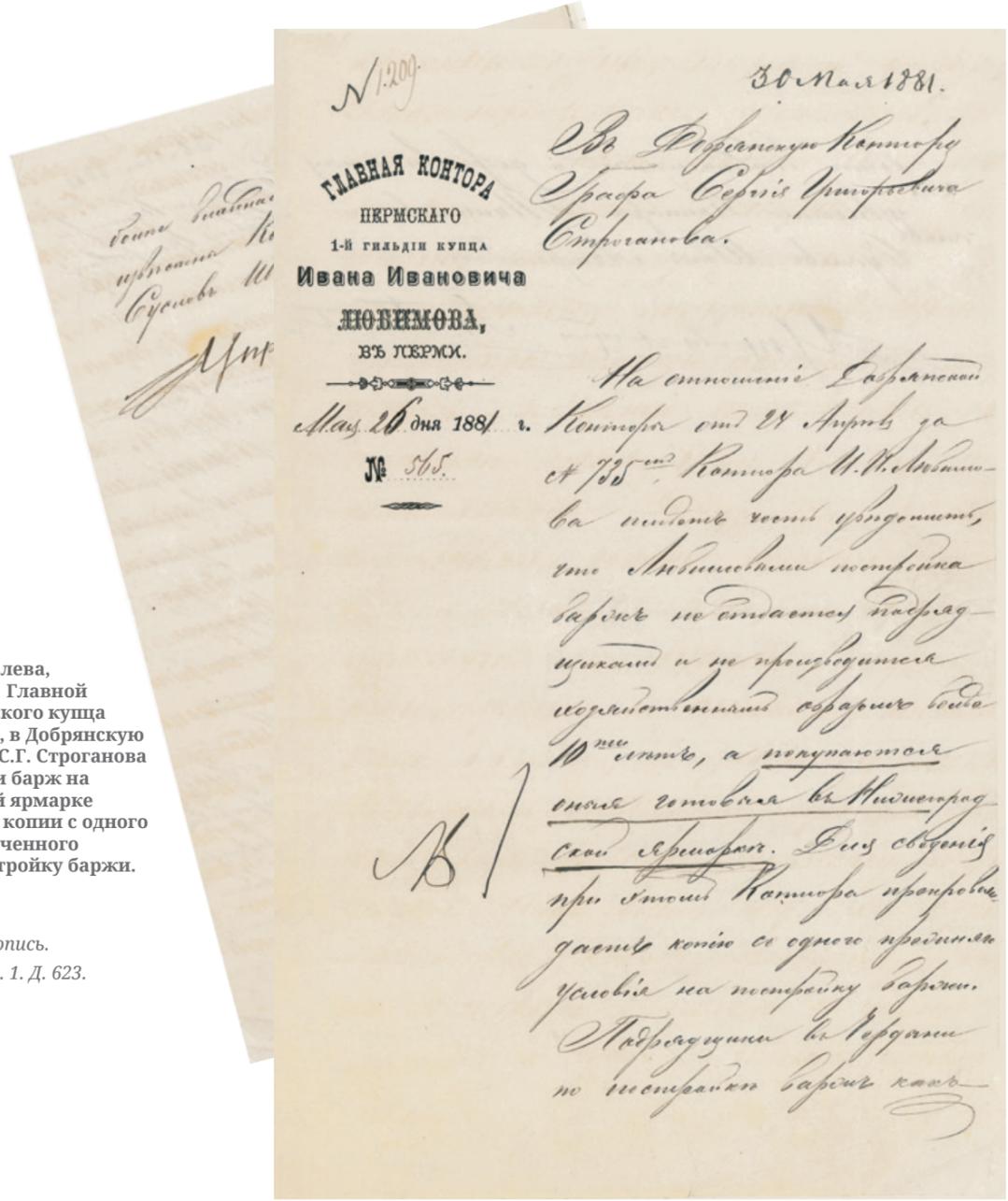
Разрез по линии с.д.



Разрез по линии а.б.



План и разрезы рядовой коломенки. 1843 г.
Чертил Новиков.
Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 280. Оп. 1. Д. 843.
Л. 14.



Письмо Я. Яковлева, управляющего Главной конторы пермского купца И.И. Любимова, в Добрянскую контору графа С.Г. Строганова о приобретении барж на Нижегородской ярмарке и направлении копии с одного из ранее заключенного условия на постройку баржи. 26 мая 1881 г.

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 186. Оп. 1. Д. 623.
Л. 14-14 об.

В Добрянскую контору графа Сергея Григорьевича Строганова

На отношение Добрянской конторы от 24 апреля за № 735-м Контора И.И. Любимова имеет честь уведомить, что Любимовыми постройка барж не отдается подрядчикам и не производится хозяйственным образом более 10-ти лет, а покупаются оные готовые в Нижегородской ярмарке. Для сведения при этом Контора препровождает копию с одного прежнего условия на постройку баржи.

Подрядчики в Чердыни по постройке барж как более благонадежные и добросовестные известны Конторе Тимохов и Суслов Иван Агафонович.

Управляющий Я. Яковлев

Условие (контракт) на постройку баржи

г. Пермь

23 августа 1867 г.

Пермь. Тысяча восемьсот шестьдесят седьмого года августа двадцать третьего дня. Мы, нижеподписавшиеся доверенной от пермской 1-й гильдии купчихи Анны Степановны Любимовой, потомственный почетный гражданин Иван Иванов[ич] Любимов и государственный крестьянин Чердынского уезда Вильгортской волости Алексей Иванов[ич] Пачгин, заключили сей контракт вследствие предварительного условия от 28 мая с[его] г[ода] в следующем:

1, первое, я, Пачгин, обязался выстроить г[осподину] Любимову при сем Вильгорте к открытию навигации тысяча восемьсот шестьдесят восьмого года баржу длиною тридцати пяти сажен, шириною тринадцати аршин и вышиною восемнадцати четвертей. Лес для сей постройки должен быть приготовлен моим собственным Пачгина счетом лучшей доброты – крепкий, без частых крупных сучьев, ветреницы и роскочи, а железные материалы, смола, варь и пакля счетом г[осподина] Любимова.

2, второе. Постройка означенной баржи должна быть произведена мною, Пачгиным, по плану согласно нижеизъясненных правил и размеров, а именно: штевни делать из соснового леса, шириною в отделеке 11 вершков, толщиною 8 вершков, с пришивкою к ним изнутри со смолкою фалстемов, шириною комель 14 вершков, толщиною 5 вершков, килевые лычины из елового леса, толщиною корень восьми вершков, шириною в завороте – 12 вершков. Днище стлать из елового же леса, толщиною в 3 вершка, копани ставить тоже еловые в высоту шириною 6 вершков, толщиною 5 вершков, расстоянием одна от другой 7 вершков. Накурки должны быть плотно с корнями, длиною в аршин, а шириною в размере копани, т.е. по 5 вершков, в заворотах копаней и весь набор изнутри выстрогать горбатым рубанком; шпангоуты на корни копаней навязывать в замок по лекалу. Вершины накурков и шпангоутов должны быть снизу и доверху одинаковые в 5 вершков, при постановке копаней на днища пришивать железными и деревянными сосновыми нагилями со смолою и сверху расклинивать особым клином, а снизу четырехугольным ершом, и после чего немедленно провертывать дыры в пятивершковую доску по одной, а в 6-ти и до 9-вершковую по две, затем подбирать днищевые провисы, чтобы к копаням дно было скреплено плотно.

Косые подводные должны быть из соснового леса, длиною от четырех до восьми сажен, толщиною три вершка, кинселя внутренние делать из соснового же леса средней толщиною в квадрате восьми вершков с накладкою замков в два зуба, длиною 4 аршина и с постановкою на оныя кнеков с корнями; третные же кенселя должны быть толщиною 7 и шириною 6 вершков, заворотные по бокам по три ряда, кругом в 5 вершков, с нарезкою на копани три четверти вершка и с замками на 4 аршина, скрепляя эти кинселя болтами, толщиною в шесть восьмых дюйма, боковая обшивка должна быть соснового леса, шириною пять вершков, толщиною 2,5 вершка. Бархоты тоже сосновые в 3 ряда, толщиною в 5,

Иван Иванович Любимов (1838–1899) – пермский купец 1-й гильдии, городской голова г. Перми в 1871–1874 и 1876–1878 гг., общественный деятель и благотворитель. Построил механико-судостроительный завод, вместе с братом Михаилом открыл крупнейшее в Волжско-Камском бассейне пароходство «И. Любимов и К°». В 1887–1888 гг. на его заводе были построены первые морские шхуны «Васпуракан» и «Князь Пожарский».

Вильгорт – село при впадении реки Цидовки в Колву. Население занималось бурлачеством на судах по рекам Печоре и Волге. В конце XIX века здесь было развито баржестроение, но в 1910-е гг. на плотбищах у села строилось за год только 2–3 судна. Причинами сокращения были выработка судового леса и рост цен на него. Часть судовых мастеров работали на строительстве барж на реках Язьве и Печоре.

Штевни – особо прочная часть корпуса судна, которой заканчивается остов судна на носу и корме.

Фалстем – составная часть форштевня деревянного судна.

Килевая лодка – длинное узкое речное судно с небольшим килем.

Копани – шпангоуты из бревен квадратного сечения, уложенные поперек днищевых досок на деревянных судах баржевой конструкции.

Шпангоуты – поперечное ребро жесткости обшивки корпуса судна (между днищем и палубой).

Накурок – бортовая ветвь шпангоута деревянного судна, снабженная внизу кокорой.

Нагиль – деревянный или металлический стержень, применялся для скрепления частей деревянных судов.

Бимсы – поперечная балка, поддерживающая палубу, часть набора корпуса корабля. Предназначались для придания жесткости перекрытиям, обеспечения поперечной прочности корабля.

Кони – продольные бруссы, проходящие под бимсами палубы над кильсоном по всей длине деревянного судна баржевой конструкции.

Подконник – деревянный брус, который клался в длину деревянного судна под бимсы против боковых кильсонов.

Ватервейс – толстые деревянные бруссы палубного настила, идущие по бортам вдоль всего судна.

Ухват – парная тумба с общим основанием на палубе судна, служившая для закрепления швартового или буксирного троса.

Кнехт – парная тумба с общим основанием на палубе судна, служащая для крепления тросов (швартовов).

шириною 5,5 вершков, с нарезкою на шпангоуты и с приделкою замков в десять четвертей. Запасные доски сверх бархотов положить в 4 ряда, первые два ряда шириною в 5, толщиной в 2,5 вершка, а вторые два ряда – шириною в 5, толщиной в 1,5 вершка. Верхние бархоты, или карнизы, сделать в два ряда, толщиной 4,5, шириною в 5,5 вершков, с замками в накладку на десять четвертей, нарезать по три четверти вершка во всех местах плотно, нижнюю кромку у бархотов отобрать валиками и в ладах профуганить. Привальный брус должен быть сосновый, шириною в семь, толщиной в пять вершков, с нарезкою на шпангоуты по три четверти вершка, замки делать на четыре шпангоута с боку накладкою в крюк, скрепив оной с наружными двумя карнизами гвоздями и чрез два шпангоута болтами какось.

Диагональ и арки в плечах, на каждую четверть по 9 штук, 1-я – 5,5 сажений, 2-я и 3-я – по 6 сажений, 4-я – 6,5, 5-я и 6-я – по 7 сажений, 7-я и 8-я по 8 сажений, 9-я – 9 сажений; наклонные кони 2 штуки длиной по 9 сажений, толщиной в 5,5 вершков, шириною в 6 вершков с двумя встречниками, длиной по 5-ти сажений, и 24-мя короткими распорниками. Кони под палубу тоже поставить сосновые, средний толщиной в 6 вершков, шириною в 5,5 вершков.

К штевням устроить конь с корнями, подконники же сделать шириною в 5, толщиной в 4,5 вершка, с постановкою под оные точеных колонн, толщиной в 5,5 вершков. Бимсы должны быть криворастущего дерева в отделке толщиной в 3,5, шириною – в 4,5 вершка, расстоянием один от другого на один аршин. Против люков положить по два бимса, толщиной в квадрате 5 вершков, поставив под оные подвесные кницы, которые скрепить с бимсами и стеной болтами. К мурьям замочины сделать толщиной в три с половиною вершка, а накрываются люки двойные с лестницами. Палуба должна быть чистого соснового леса, толщиной в отделке два с четвертью вершка – шириною в три вершка. Ватервейса, или поручень глухого борта, сделать сосновый, шириною в восемь, толщиной в 6 вершков с отборами насаживать чрез шпангоут на шипы с замками в шесть четвертей. Ухваты и кнехты построить из соснового смолянистого леса, толщиной в 10 вершков, количеством – ухватов 8, кнехтов 20 и крамболов 3 штуки, с поделкою кокор. Шпилей должно быть 3 в 14 вершков. Руль устроить из плаха о трех головниках толщиной один в 9 и два по 8 вершков, длиной губа или румпель в восемь сажень с корнем, толщиной в 8,5 вершков, под румпель подделать 3 кокоры с корнями.

Верхнюю каюту построить длиной 11 аршин, шириною 4 аршина кругов в вязку из брусьев чистой работы, из самого сухого леса, с 2 переборками, 3 дверями и 5 окошками, в окна поставить рамы со стеклами, а каюте кругом лавочки и нары. Вверху устроить ретирадное место. Внутри баржи обшивать тесом посредине короткими щитами, чтобы отнимать прочь для просушки; ухваты, шпилы и помпы должны быть сделаны моим, Пачгина, счетом, а также обшиты тесом, с постановкою их на места с устройством для них ларей и прочего убора, которые обложить карнизами, а на палубе сделать окладки к помпам. В носовых и кормовых каютах обшить тесом внакладку, сделать переборки глухие из двухвершкового леса, с проконопаткою

с обеих сторон, с нарами и лавочками, в корме отгородить чулан для складки материалов, и с устройством шкафа. Мачту поставить из елового леса, длиной 12 сажень, толщиной на 8 сажень в 6 вершков; для паруса сделать 1 рей, длиной в 5 сажень, толщиной вершина в 4 вершка; для сходен 3 конца длиной по 7 сажень, толщиной в 4 вершка, гребков 30 штук пяти сажень, шестов 50 штук длиной 5 сажень, березовых стягов 50 штук длиной 3 сажень, толщиной вершина 1,5 вершка. Днище пробивать смольною паклею в 5 и 6 прядей и потом загонять в лады деревянную треску до самых заворотных 3 ладов, бока пробивать в 5 прядей, сверх бархотов в 4 и палубу в 3 пряди, заварив варом, кроме того, бока и палубу кругом высмолить с сажей, чтобы не было ни малейшей тяги, и в пяти местах назначить цифрами рейки. В днище на боках, палубе, кнелях, копанях, накурках, шпангаутах и прочих местах не оставлять засок. Нарезку во всех местах запиливать лучковою пилою, а не топором. Замки просмалывать и прокладывать плотно смольным холстом.

3, третье. Вся железную поковку, как то: рулевые петли, ожимины и болты, купленные счетом Любимова, Пачгин обязан поставить на места своими рабочими, не требуя за то от Любимова особой платы.

4, четвертое. Закладка баржи должна быть не позднее первого декабря, и с этого дня Пачгин обязан иметь постоянно полный комплект плотников до окончательной отделки баржи, а если будет замечена медленность в постройке и баржа к назначенному сроку не может быть окончена, то Любимов имеет право нанять для постройки другого подрядчика хотя бы с передачею в цене, каковую передачу, равно и понесенные от несвоевременной постройки баржи убытки, должен я, Пачгин, принять на свой счет, заплатив Любимову наличными деньгами или имуществом без всякого прекословия.

5, пятое. Если во время постройки баржи от непрочности мостков или сходней что-либо случится (чей Боже сохрани), то во всем ответствует Пачгин, не доводя г[осподина] Любимова и мастера ни до каких хлопот.

6, шестое. При замечании мастера о неудобности или непрочности какой-либо штуки и если окажется роскос, синяя болонь, косослой, гнилой, сучек и червотоина, то Пачгин обязан немедленно заменить их другими прочными штуками, в противном случае все это исправится Любимовым за его, Пачгина, счет с вычетом из следующих ему сроковых выдач.

7, седьмое. Вообще всю вышеозначенную работу производить тщательно, чисто и прочно, согласуясь с чертежом и указанием мастера во всем, что будет касаться улучшения постройки.

8, восьмое. За вышеозначенную постройку из всех своих деревянных материалов, кроме гвоздя, железа и пакли, с получением на баржу моим, Пачгина, счетом сплавного билета и сплавом до устья Колвы должен я, Пачгин, получить от Любимова две тысячи рублей серебром, в число коих при написании предварительных условий получено в задаток двести руб. затем в 1-х ч[ислах] сентября с[его] г[ода] получить триста руб., в октябре двести руб., в ноябре двести руб., в декабре двести руб., в январе будущего 1868 г. двести руб., в феврале сто пятьдесят

Крамбол – толстый короткий брус в виде консоли на парусных деревянных судах, использовался для подъема и уборки якоря с поверхности воды.

Кокора – нижняя часть ствола хвойного дерева вместе с перпендикулярным ему крупным корнем, использовался для изготовления изогнутых элементов корпуса судна.

Шпиль – механизм на судне типа ворот с вертикальной осью вращения, служил для вытягивания якорной цепи из воды, использовался для швартовых операций, выбирания троса, перемещения груза, выборки тралов, рыболовных сетей и прочего.

Румпель – часть рулевого устройства судна, специальный рычаг, закрепленный в верхней части баллера (вала) руля, перпендикулярно его оси. Служил для поворота баллера, тем самым – для перекладывания пера руля и поворота судна.

Помпа – нагнетательный насос, который входит в состав корабельных (судовых) систем, служит для перекачки жидкости из одного помещения в другое или для поднятия ее на большую высоту, всасывание воды осуществляется за счет движения поршня или центробежного колеса.

Ретирад – туалет.

Сходни – средство для выхода на берег, переносная доска с планками для предотвращения скольжения обуви.

руб., в марте сто руб., в апреле двести руб. и остальные двести пятьдесят руб. по исправной сдаче баржи, и

9, девятое. Контракт сей заключить на половинных издержках и по явке у маклера сохранить свято и ненарушимо; подлинному находиться у Любимова и мне, Пачгину, иметь с оного засвидетельствованную копию. Читал Петр Манков. 30 мая 1881 г.

Копия, рукопись.

ГАПК. Ф. 186. Оп. 1. Д. 623. Л. 15–17.



Чусовские крестьяне – мастера по строительству барж. 1917 г.

*Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-785. Оп. 1. Д. 131.*

На фотографии крестьяне Калино-Камасинской волости Пермского уезда из деревень Копально – Дмитрий Игнатьевич Шелковников и Егор Николаевич Батанов, Ермаковки – Андрей Иванович Латышев, Антыбары – Дмитрий Чебыкин. Снимок сделан в фотоателье А.А. Якунина в г. Перми. В 1916 г. артель в составе Д.И. Шелковникова, А.И. Латышева и Е.Н. Батано-

ва приобрела за 25 000 рублей буксирный 35-сильный пароход «Смелый». Субсидия на покупку судна была выдана Камским акционерным обществом с условием ежегодного ее погашения с общей заработанной артелью суммы за доставку сплавом по рекам Чусовой и Каме разных грузов, следующих из Чусовского завода в Левшино, Нытву и обратно.

Распоряжение караванному Ивану Ильичу Пашихину из Добрянской заводской конторы графа С.А. Строганова о приемке баржи

с. Усолье

1882 г.

Вследствие остановки в погрузке железа 1-го отделения каравана, Контора предлагает Вам на первом пароходе отправиться в село Усолье и исполнить следующее:

1) По приезду явиться к управляющему Илие Аврамовичу Рогову и просить его распоряжения и содействия к выводке новой баржи с судостроительной площади д[еревни] Мошево, в наивозможно непродолжительном времени.

2) По доставке барж в Усолье Вы в исполнение 6-го пункта договора, заключенного управляющим г[осподином] Роговым с строителем г[осподином] Даниловым, участвуете в осмотре баржи, вместе с командированными г[осподином] Роговым специалистами, и обязываетесь проверить прочность судна, согласно выговоренных кондиций контрактом, о замеченных Вами отступлениях от условия имеете объяснять г[осподину] Рогову и по возвращении доложить потом Добрянской конторе.

3) Спуск баржи из Усоля до Добрянской пристани условлен с соликамским купцом Л.В. Михалевым, и, если последним не сделано никаких распоряжений к немедленному сплаву баржи, Вы должны просить Усольского управляющего нанять в оный пароход, или настоять – доставить за пароходом «Строганов» с соляными баржами. Вообще, ввиду неотложной надобности, стараясь скорейшей забуксировке баржи и спуске ее в Добрянку Вы имеете в этом случае просить усольского управляющего возвысить плату против запроса Михалева, который назначал 150 рублей за доставку баржи.

4) На расходы по поездке получите к отчету деньги от караванного П.И. Манакова для руководства при осмотре копию с договора по постройке баржи.

Подлинник, рукопись.

ГАПК. Ф. 186. Оп. 1. Д. 623.

Л. 43–43 об.



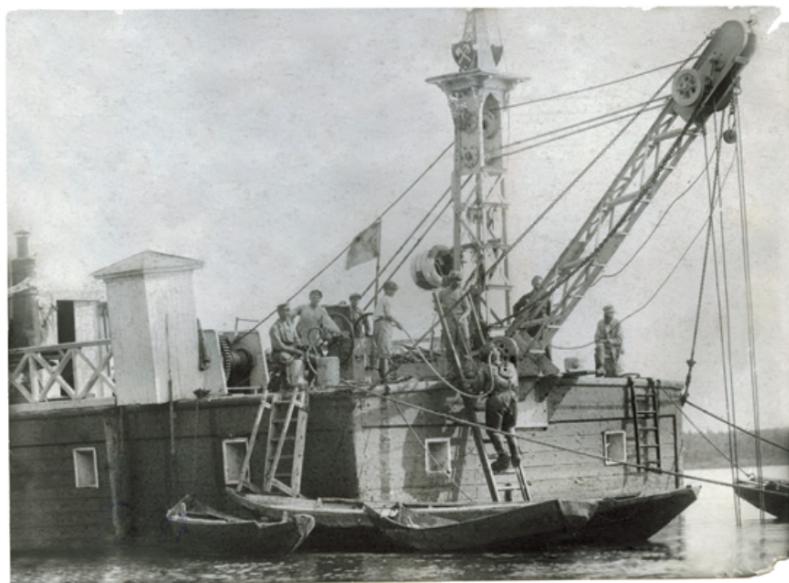
Чердынский купец 2-й гильдии Иван Константинович Данилов в 1881 г. подписал контракт на постройку баржи для Добрянского завода. Торги прошли 5 октября 1881 г. Баржа должна была иметь следующие характеристики: длина 46 сажений, ширина 16 аршин, высота, считая по боковым стенам, 18 четвертей, с соблюдением конструкции и укреплений, вместимость от 90 до 100 тысяч пудов при осадке на 11 четвертей. Условия – лес для строительства баржи должен быть «употреблен лучшей доброты, крепкий, без крупных сучьев и ветреницы», а также железные материалы должны быть самого лучшего качества. К маю 1882 г. баржа не была построена.

Илья Аврамович Рогов (1832–1912) служил управляющим в имении Строгановых, занимался активной общественной деятельностью, работал в земских учреждениях, избирался почетным мировым судьей и председателем Усольского потребительского общества.

Деревня Мошево Чердынского уезда находилась близ впадения реки Мошевицы в Каму. Среди подсобных заработков населения были заготовка леса на сплав и на строительство белян, работы при постройке барж.

Водолазные работы
на Пермской судовой верфи.
1931-1932 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п.
Д. 37.

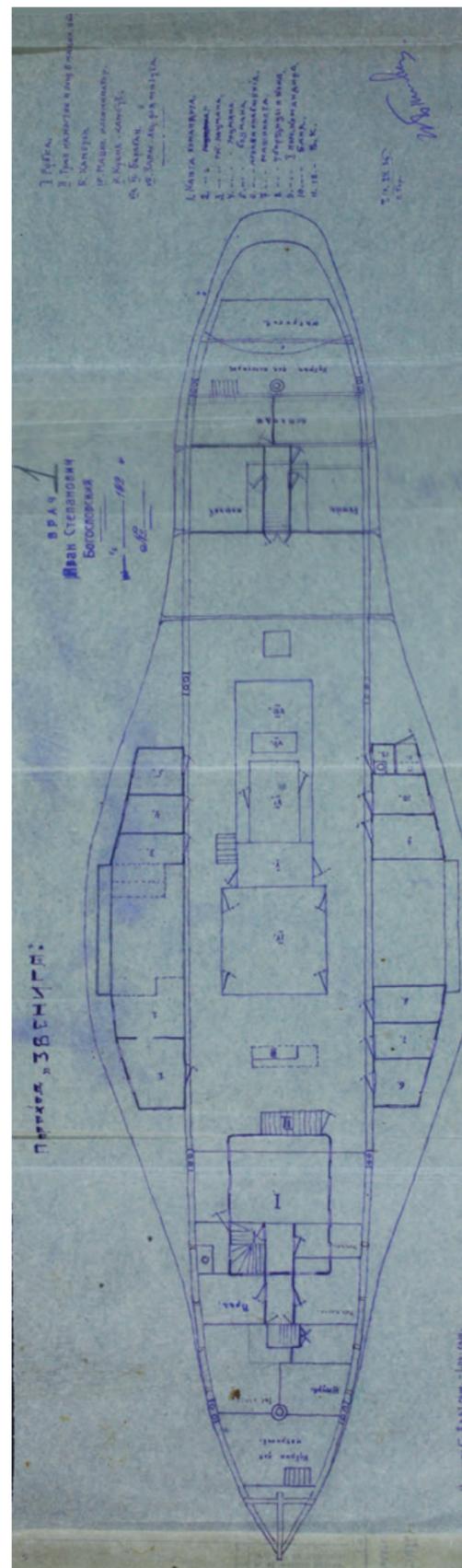


Пароход «Кильмезь»,
построенный на Пермской
судовой верфи. 10 сентября
1932 г.

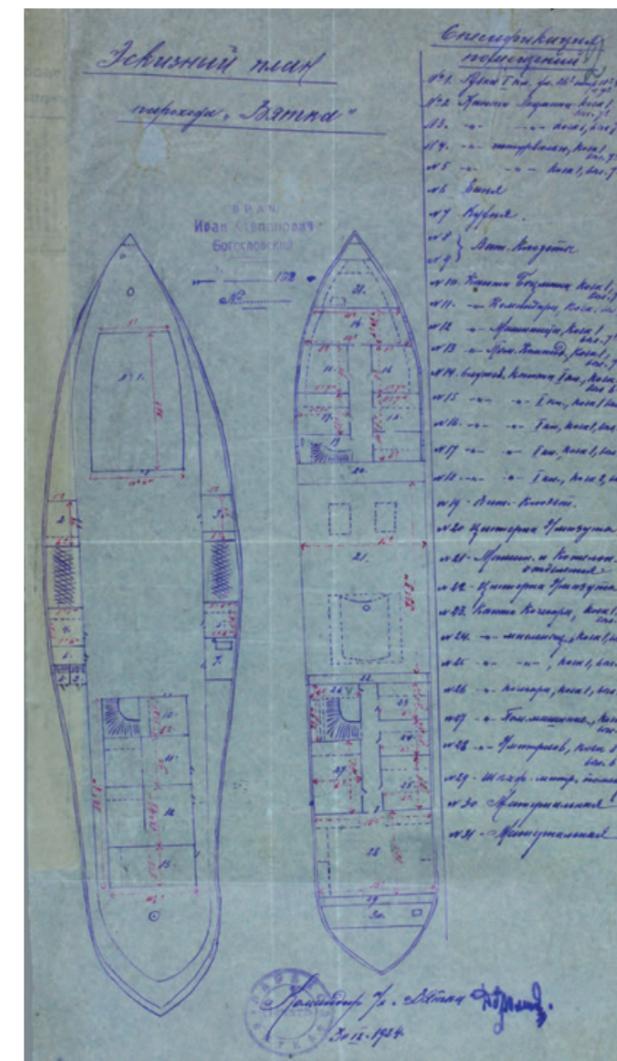
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п. Д. 354.

Переделка корпуса
парохода на Пермской
судовой верфи. 1932 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п. Д. 362.



Пермская судовой верфь была основана в 1931 г., когда был заложен корпус 150-сильного буксирного судна «Пермский первенец». В 1930-е гг. завод производил суда вспомогательного флота (первоначально речные буксирные пароходы, землечерпалки и землесосы, позже – катера, морские буксиры и баржи).



Эскизный план парохода «Вятка».
30 сентября 1924 г.

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1. Д. 201. Л. 2.

Чертеж парохода «Звенига».
7 сентября 1924 г.

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1. Д. 201. Л. 1.

Территория левого берега набережной Камы в г. Перми от границы полигона Пермских пушечных заводов и до завода И.И. Любимова сдавалась Пермской городской управой в аренду частным пароходным фирмам братьев Каменских, Любимова, Мешкова, Ржевина, Курбатова и др. Берег был разделен на отдельные участки, где располагались причалы, деревянные амбары под товары и грузы, лежавшие под навесами.

от него объяснение и о поведении его от комиссионера Ширкалина отзв, о буйных же записку от Павленина потребовать, да и о всех бывших на хлебном караване людях, каково занимались должностями и работали, и не производили ли пьянства, ослушание и грубостей, от комиссионера получить сведения. 7 сентября 1837.

Павленину писано. Начальнику комиссионеру писано.

Пометы: 3 сент. 1837, Долож[ено] главноупр[авляющему].

Подлинник, рукопись.

ГАПК. Ф. 280. Оп. 1. Д. 686. Л. 1-3.

Письмо купца Н.В. Мешкова в Пермскую городскую управу о строительстве пристани на реке Каме в г. Перми

г. Пермь

14 марта 1890 г.

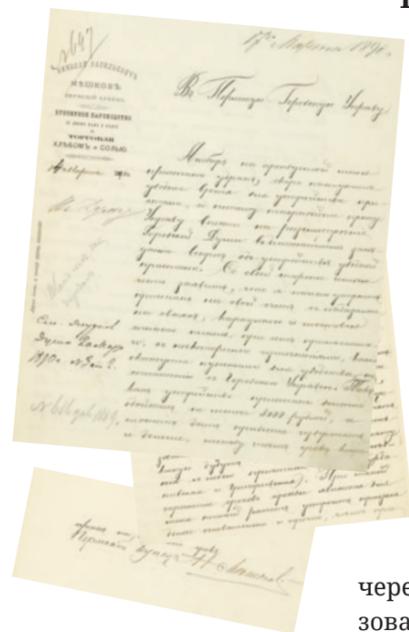
Амбар на арендуемой мною пристани убран; скоро наступит удобное время для устройства пристани, а потому покорнейше прошу управу внести на рассмотрение Городской думы в ближайшем заседании вопрос об устройстве удобной пристани. Со своей стороны имею честь заявить, что я желаю устроить пристань на свой счет с лабазами на сваях, караулкою и мостовою согласно плану, при сем прилагаемому, с некоторыми изменениями, какие окажутся нужными для удобства, по соглашению с городской управою. Так как устройство пристани должно обойтись не менее 3 000 рублей, а может быть придется издержать и больше, между тем срок контракта моего на аренду пристани истекает через четыре года, из коих нынешнее лето мне почти не придется пользоваться пристанью, по случаю предстоящего устройства оной, потому необходимо, чтоб Дума решила оставить эту пристань за мною на следующее пятилетие с арендной платой по тысяче рублей в год, как платят теперь все пассажирские пристани. Все устроенное мною на пристани я предоставляю в пользу города, но если будет продолжаться у меня то же пароходное дело, при котором мне нужна эта пристань, то желательно, чтоб Дума в принципе постановила и на дальнейшее опять пятилетие предоставить в мое пользование эту пристань за такую плату, какую будут тогда платить соседние с моею пристани (ныне Курбатовская и Григорьевская). При такой гарантии сроков аренды является для меня полный расчет устроить пристань более основательно и прочно, чем при аренде на короткий срок.

Пермский купец Н. Мешков

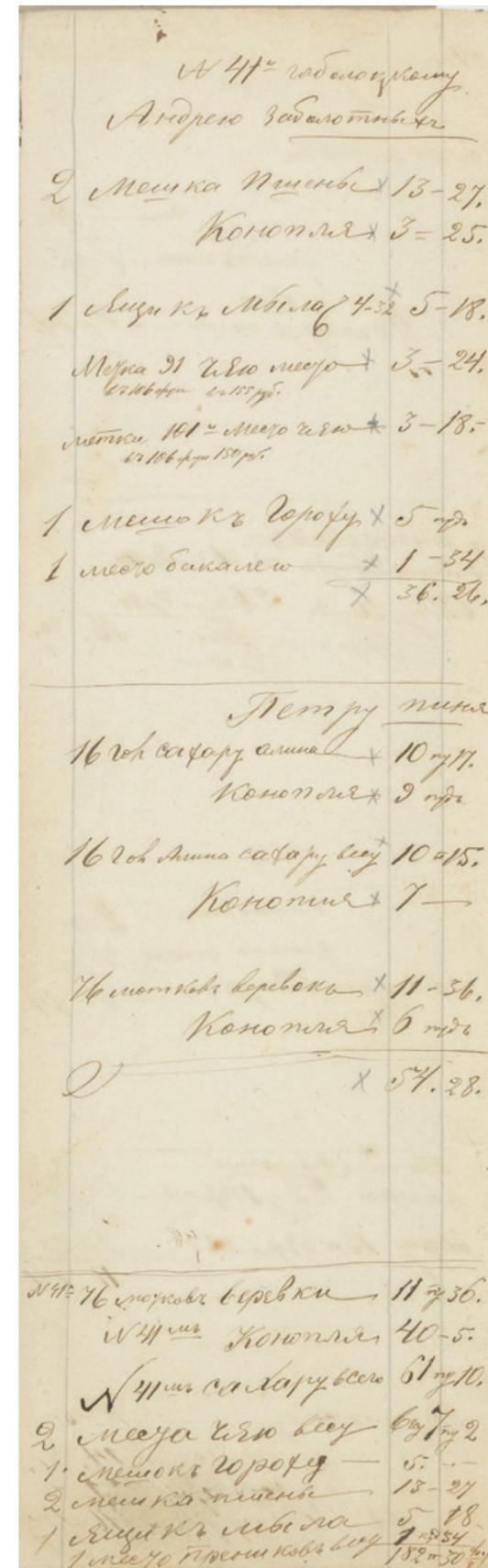
Резолюция чернилами: «В Думу», «См[отри] журнал Думы 20 марта 1890 г. № 3 ст. 2».

Подлинник, рукопись, типографский бланк.

ГАПК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 62. Л. 12-13.



Николай Васильевич Мешков (1851-1933) – купец, предприниматель, общественный деятель, благотворитель. В 1874 г. казанским купцом И.Н. Соболевым был назначен на водные перевозки грузов, а в 1875 г. перешел на службу в крупную пароходную фирму «Товарищество Волго-Невского пароходства». В 1877 г. совместно со своим другом М.И. Шулятиковым арендовал винтовой пароход «Пожва». Вскоре увеличил количество принадлежащих ему пароходов на всей протяженности Волжско-Камского водного пути.



Матвей Елистратович Коротких – купец 2-й гильдии из села Покча Чердынского уезда. Вел торговое дело совместно с братом И.Е. Коротких, торговал мануфактурными и бакалейными товарами.

Торговый путь на Печору от г. Чердыни шел на север по рекам Колве и Вишерке до Чусовского озера, затем по Чусовскому озеру и реке Березовке до Усть-Еловской пристани. Здесь чердынскими купцами были построены несколько амбаров для хранения товаров. От Чердыни до Усть-Еловской пристани грузы сплавлялись в крытых баржах, а на пристани их перегружали на более мелкие суда, чтобы по большой воде сплавить до Печоры. От Усть-Еловской пристани путь шел по речке Вогулке. Проплыв 70 верст, торговцы подходили к Печорскому волоку, который преодолевали обычно на лошадях. Здесь суда и грузы перетаскивали и перевозили на приток Печоры – речку Волосницу, а по ней выходили на Печору. Протяженность всего водно-волокового пути от Чердыни до Печоры составляла 3 000 верст. Главный склад товаров чердынских купцов, предназначенных для сбыта в Печорском крае, находился на Якшинской пристани.

Страница из памятной тетради покчинского купца М.Е. Коротких для записи товаров, предназначенных к отправке в Запечорский край с Якшинской и Усть-Волосницкой пристаней. 1886 г.

Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. 594. Оп. 1. Д. 1. Л. 55 об.



План берегового пространства по реке Каме, принадлежавшего обществу г. Осы, с обозначением пристаней и зданий. Съемка произведена 21 и 22 апреля 1905 г. Составитель – подлесничий Сарапульского уездного округа [Беляков]. 1905 г. Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. 716. Оп. 2. Д. 1313.



План прибрежной части реки Камы в г. Перми с указанием пристаней. Середина 1890-х гг. Фрагмент. Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. 716. Оп. 3. Д. 32.



Пристани на берегу реки Камы в г. Перми. 1900-е гг.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1.
Д. 2308. Л. 60 об.



Пристани на берегу реки Камы в г. Перми. 1908 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1. Д. 2307. Л. 9.

1. Пристань Каменских. Пермь.
2. Пристань Курбатова. [Пермь] — Нижний Новгород.
3. Пристань Любимова. [Пермь] — Нижний Новгород.
4. Пристань Каменских. [Пермь] — Нижний Новгород.
5. Пристань Тупицына. Пермь — Кунгур.
6. Пристань Ржевина. Пермь — Усолье — Чердынь.
7. Пароходство «Русь».



Пристань А. Истомина на берегу реки Камы у железнодорожного моста в г. Перми. 1900-е гг.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1. Д. 2308. Л. 60 об.



На фотографии исследователем судоходства по реке Каме И.С. Богословским ручкой номерами обозначены пристани и подписаны направления движения пароходов.

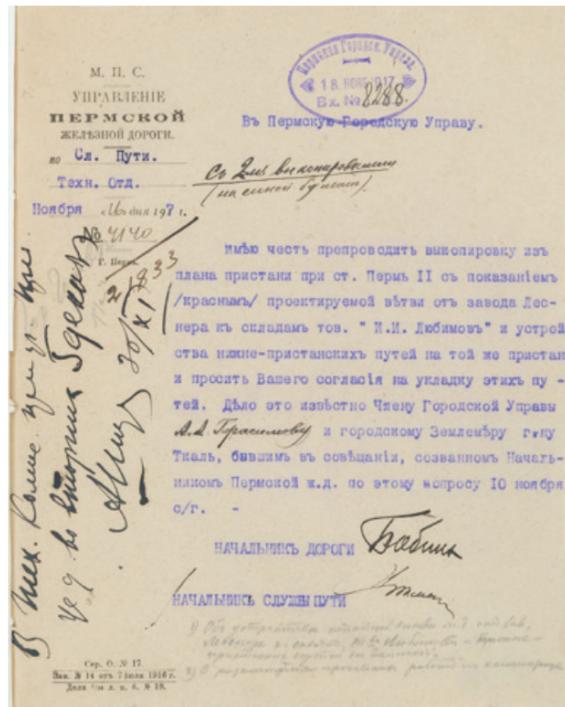
Дачный пароход «Моговилиха» на реке Каме в г. Перми. 1908 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1. Д. 2314.
Л. 5 об.

Письмо начальника Пермской железной дороги в Пермскую городскую управу о направлении выкопировки с плана пристани при станции Пермь II с обозначением проектируемых железнодорожных путей. 16 ноября 1897 г.

Резолюция А. Ширяева: В Тех[ническую] комис[сию] при управе. Заседание во вторник 5 декабря. А. Ширяев, 30/XI.

Подлинник, машинопись, типографский бланк. ГАПК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 393. Л. 6.

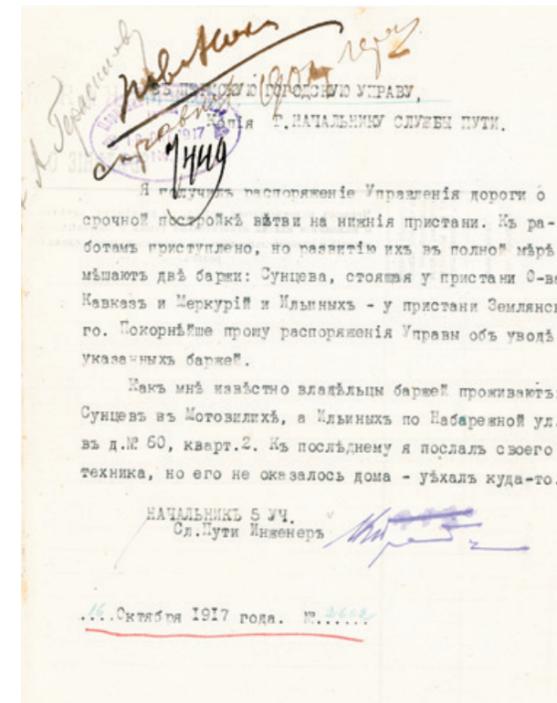


Выкопировка была представлена на совещании Технической комиссии при Пермской городской управе, проходившем 5 декабря 1917 г. Красной линией на плане показана проектируемая ветвь железной дороги от завода Лесснера к складам товарищества «И.И. Любимов».

Густав Арнольдович (Эмиль Густав Арнольд) Лесснер – промышленник и автомобилестроитель. В 1914 г. им приобретен в Перми неработающий завод И.И. Любимова и перепрофилирован к 1916 г. для выпуска дистанционных труб для снарядов, гранат и мин.

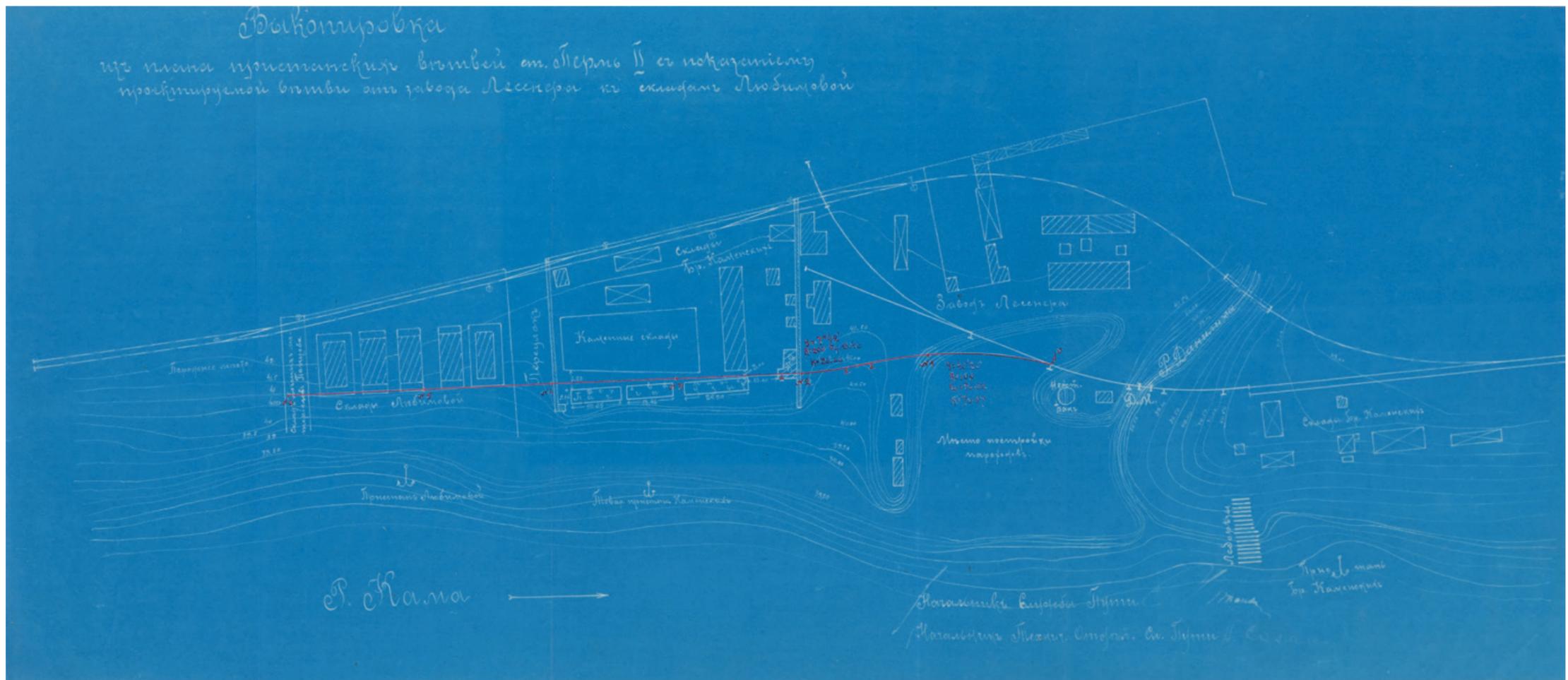
Выкопировка из плана пристанских участков ветвей станции Пермь II с показанием проектируемой ветви от завода Г.А. Лесснера к складам Е.И. Любимовой. 1917 г.

Цианотипия. ГАПК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 393. Л. 1.



Письмо начальника 5-го участка службы пути Пермской железной дороги в Пермскую городскую управу с просьбой об уводе двух барж для проложения путей. 16 октября 1917 г.

Подлинник, машинопись. ГАПК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 393. Л. 2.



ПЛАНЪ
ДАЧИ СЕЛА ВЕРХНИЕ И НИЖНИЕ МУЛЛЫ
 ПРИ УСТЬЕ РѢКИ МУЛЛЯНКИ
 ВЛАДѢНІЯ
 Ея Высочайшаго Преосвященства
Екатерины Андреевны Балашевой
 рожденной графини Шуваловой.

Сей план относится
 къ запродачной записи,
 засвидетельствованной
 у Петербургскаго Нотаріуса
 Кузнецова въ 1917 году по распоряженію
 Ея Императорского Высочайшаго
 Величества Императрицы Екатерины Андреевны Балашевой, рожденной
 графини Шуваловой, вѣдомости
 Императорскаго Собора Императорской
 Высочайшаго Преосвященства
 Братства Купечества, Свѣдѣній
 Братства Купечества, Свѣдѣній
 Братства Купечества, Свѣдѣній

савилен, удостоверяя, что вышена-
 ходящая подлинна на этомъ планѣ
 отдана собственноручно въ при-
 сутствіи моего, Георгія Иларьевича
 Кузнецова, Петербургскаго
 Нотаріуса, въ конторѣ мо-
 ея, Адмиралтейской части, по Ме-
 мерному пр. № 18, Дѣл. От. Сов. Петромъ
 Николаевичемъ БАЛАШЕВЫМЪ, являюще-
 муся членомъ Именной части, по Сергѣ-
 евской ул. № 66, и Директоромъ Распоря-
 жения Правленія Общества Казеннаго
 завода, Степаномъ Яковлевичемъ и Исааки-
 евичемъ Заводовъ "СОСНОВО" Горкимъ
 Исааковичемъ АЛЕКСЕЕВЫМЪ, являющимъ
 членомъ Именной части, по
 по Меморному пр. № 8, лично или чрезъ
 уполномоченныхъ лицъ въ подлинникъ до-
 веренности, дающимъ имя: Валентинъ
 Яковлевичъ Екатерины Андреевны Балашевой,
 членкой у меня, Нотаріуса, 10 Апрѣля 1917
 года, за № 2820, а Меморному -
 Правленію названнаго Общества "СОСНОВО"
 членкой у меня, Нотаріуса, 10
 Августа 1917 года, за № 3823, - 1917
 года, Іюня 8-го дня, по рас-
 поряженію № 3827.

Директора Императорскаго Государственнаго
 Техническаго Вѣдомства: Василій Степановичъ
 Струвѣ
 Николаевичъ Сурженко
 Надворная Екаѳерина Андреевна Балашева
 рожденной графини Шуваловой
 Михайловъ Конодръ-
 тьевичъ Кавкаловъ



ЭКСПЛИКАЦІЯ.

| № | Удобной | | Неудобной | | Всего | |
|---|---------|------|-----------|------|----------------|------|
| | Дек. | Саж. | Дек. | Саж. | Дек. | Саж. |
| 1 | 3 | 779 | | 375 | 4 | 394 |
| 2 | 5 | 2185 | 5 | 376 | 11 | 561 |
| | | | | | Всего: 15 1305 | |

- ОПИСАНІЕ СМЕЖНЫХЪ ЗЕМЕЛЬ:**
- Земли г. Перми.
 - Земли Екатерины Андреевны Балашевой.
- ЦѢПЬ ДѢЛЪ:**
- Земли Муллинскаго общества (Мувиловскаго).
 - Земли Муллинскаго общества (Балашевскаго).
 - Горюхинонскаго общества.
 - Земли Муллинскаго общества (Мувиловскаго).
 - Земли Муллинскаго общества (Мувиловскаго).
 - Земли Муллинскаго общества (Мувиловскаго).
 - Земли Муллинскаго общества (Мувиловскаго).

МАСШТАБЪ 25 САЖ. ВЪ ДЮЙМЪ.

28 сентября 1916 г. Пермская городская управа дала согласие на строительство подъездного железнодорожного пути от станции Пермь II на Заимке к берегу реки Камы с заездом к Балашовскому заводу. Лесопильный завод Екатерины Андреевны Балашовой располагался на западной окраине Перми, в устье реки Мулянки. Это было передовое деревообрабатывающее предприятие, построенное с участием шведских инженеров. Почти весь пиленный материал планировалось отправлять на заграничные рынки, часть водным транспортом, а часть – железнодорожным, через Петербургский порт. 10 ноября и 5 декабря 1917 г. состоялись совещания при Управлении дороги и Технической комиссии при Пермской городской управе, на которых обсуждался вопрос о дальнейшем продлении береговой ветки, примыкающей к путям станции Пермь II в сторону станции Пермь I.

Екатерина Андреевна Балашова (1848–1931), урожденная Шувалова – супруга Николая Петровича Балашова. Принадлежала к высшей петербургской знати. В 1907 г. она приобрела земли по реке Мулянке между Камским железнодорожным мостом и деревней Красавой для строительства лесопильного завода.

План дачи сел Верхние и Нижние Муллы в устье реки Мулянки Пермского уезда владения Екатерины Андреевны Балашовой. 1917 г.

План копировал В. Бесхмельницын. Приложение к купчей. Заверен петроградским нотариусом Георгием Иларьевичем Куцевым.

Подлинник, рукописный. ГАПК. Ф. 716. Оп. 3. Д. 1425.

КАК ПЕРЕПРАВЫ ОРГАНИЗОВЫВАЛИ И МОСТЫ ЧЕРЕЗ РЕКИ ВОЗВОДИЛИ

Железнодорожный мост через реку Усьву был построен в 1877–1879 гг. в ходе строительства железнодорожной ветки Чусовская – Луньевка Уральской горнозаводской железной дороги.

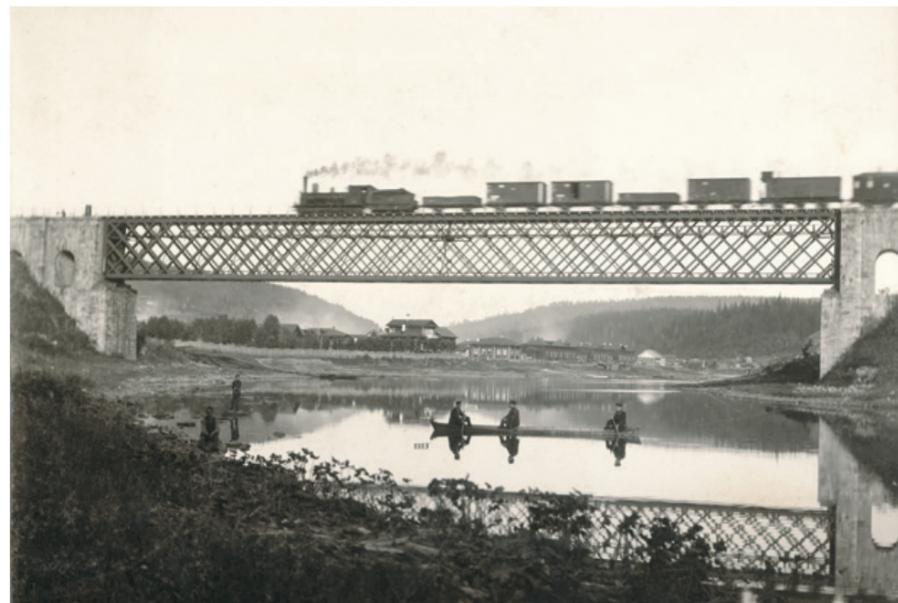
Мост через реку Усьву.

1890-е гг.

Фотоотпечаток.

ГАПК. Ф. ф-60. Оп. 60п. Д. 399.

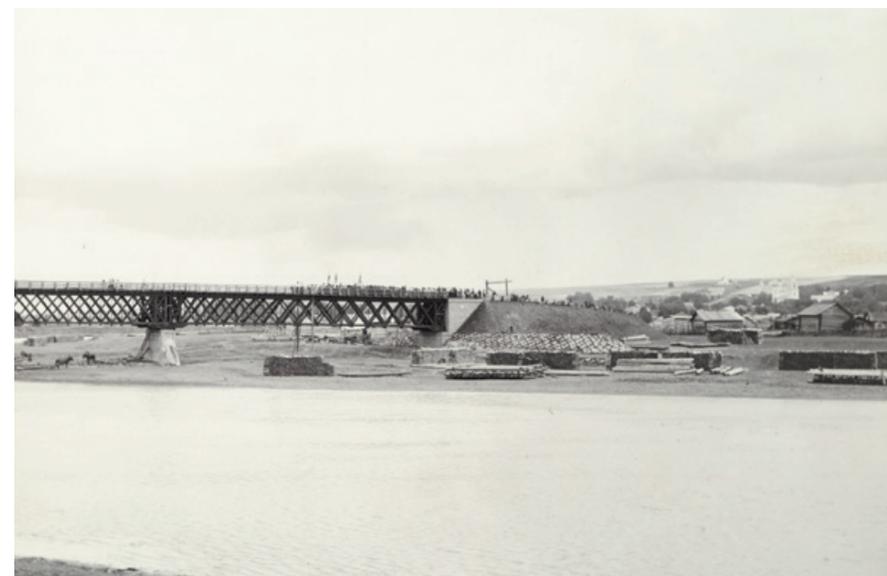
Л. 1.



Перевоз через реку Обву весной 1910 г.

Фотоотпечаток.

ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 337. Л. 1.



Мост через реку Обву. 1910 г.

Фотоотпечаток.

ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 362. Л. 1.

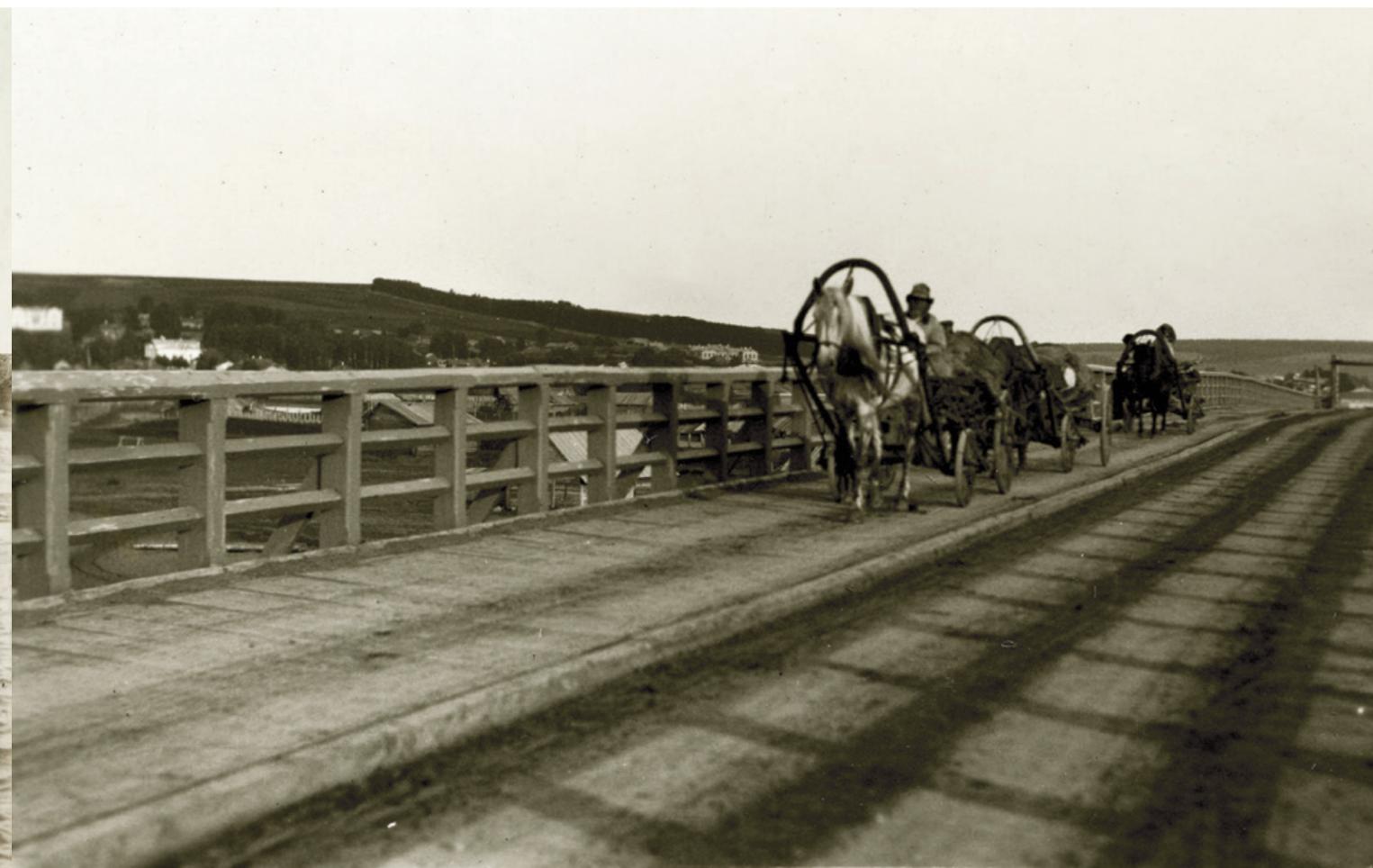
Мост через реку Обву в районе села Ильинского был построен Пермским уездным земством в 1910 г. взамен паромной переправы и временных лав. Из-за ветхости мост был снесен в 1925 г.

Лавы (или лавы) – это временный деревянный пешеходный мост через реку. Обычно устанавливался каждый год заново, поскольку весной его разрушал ледоход. Лавой также называли доску или брус, перекинутый через ручей, настильный пешеходный мостик, небольшой наплавной мост или плот для переправы людей и лошадей.

Мост через реку Обву. 1910-е гг.

Фотоотпечаток.

ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 362. Л. 3.



Из следственного дела о происшествии на реке Иньве, где при переправе утонули крестьянин села Юсьвинского Павел Можаяев с дочерью

г. Соликамск

1855 г.

Уездный суд мнением полагает: Порядок проведенного следствия о настоящем происшествии на основании п[ункта] 44-й ст[атьи] 15-го тома Законов Уголовных издания 1842 г. сим судом обревизован и оказался правильным; из обстоятельств дела видно, что в праздник Рождества Пресвятой Богородицы 8 сентября крестьянин Павел Можаяев с дочерью Аксиной при перевозе их крестьянином графини Строгановой Матвеем Аксеновым через реку Иньву из лодки вывернулись и первые из них двое потонули, а последний ухватился за лодку и был в скором времени спасен крестьянином Иваном Якимовым.

При производстве следствия на спросе пристава 3-го стана без присяги показал Матвей Архипов[ич] Аксенов, что в 8-е число сентября сего года пришел к нему отставной солдат Софронов и просил перевезти его на другую сторону реки Иньвы, на что он согласился и перевез его на своей лодке, и потом вскоре после его пришли на берег крестьянин графини Строгановой Павел по фамилии ему неизвестный с дочерью своей и тоже просили перевезти их через реку Иньву, на что он также согласился и велел им садиться в лодку, но они не сели, а стали оба на колени и таким образом поплыли, но доплыли примерно до середины реки Иньвы, вдруг лодка от неловкого положения крестьянина Павла с дочерью сколыхнулась, и они все трое вывалились в воду, тогда он, Аксенов, умея несколько плавать, старался ухватиться за опрокинутую лодку, что ему и удалось сделать, потом, легши брюхом на дно оной, старался ногами приблизиться к берегу, и наконец, почти лишившись сил, был пойман крестьянином Якимовым, а крестьянин Павел с дочерью утонули. Иван Васильев[ич] Якимов показал, что в 8-е число сентября он пошел искать свою лодку и, идя по берегу к верху реки Иньвы, услышал крик, почему побежал на оный, и, увидав издали пловущую по воде черную массу, думал, что пловец дерево, но, подбежавши ближе, рассмотрел, что на опрокинутой лодке пловец человек, которого бывшие туту крестьяне вместе с ним из другой лодки поймали и привезли вместе с лодкой его на берег, каким же образом утонули крестьянин Павел Аврамов Можаяев с дочерью Аксиной, он не видел. Отставной рядовой Филип Иванов[ич] Софронов и крестьяне графини Строгановой Моисей Анисимов[ич] Баталов и Аввакум Иванов[ич] Баталов же, бывшие свидетели сего происшествия, подтвердили все вышеобъясненное тем, что в намеренном утоплении Можаяевых они крестьянина Аксенова и никого другого не подозревают. По розыску, произведенному приставом 3-го стана Соликамского уезда, тела утонувших Можаяевых 10 сентября были найдены, и по свидетельству на телах Можаяевых никаких знаков насильственной смерти не оказалось. Как родственники Можаяевых, так и сторонние люди в числе 15 человек, сии последние спрошенные по приводе к присяге, в намеренном утоплении Можаяевых никакого подозрения не изъявили, а полагают, что они утонули от неумения их плавать

в небольшой лодке и от собственной неосторожности. А потому случай этот об утонувших крестьянине графини Строгановой Павле Можаяеве с дочерью своей Аксиной, тела которых преданы уже земле по обряду православной церкви, оставить без последствий, о чем объявить родственникам их и Юсьвинской графини Строгановой земской. <...>

Уездный судья Карнаулов

Председатель Смышляев

Читал 28 ноября за заседателя нрзб.

Подписано 28 ноября 1855 г. секретарь Крылов

Фрагмент. Подлинник, рукопись.

ГАПК. Ф. 13. Оп. 1. Д. 978. Л. 11 об. – 14.

Пояснительная записка к обследованию паромной переправы через реку Иньву

г. Молотов

18 ноября 1942 г.

Паромная переправа по дороге з[авод] Чермоз – з[авод] Майкор через р[еку] Иньву расположена на расстоянии 2-х км от д[еревни] Рагозина Чермозского района Молотовской области. Переправа находится в ведении колхоза «Октябрь» Кыласовского с[ельского] с[овета].

Паром состоит из двух плоскостных досчатых шитиков. Размер каждого: длина 12,3 м, высота 0,8 м, ширина в разводе 2,85 м. Шитики расположены в поперечном направлении друг от друга на расстоянии 2,0 м. Скреплены пятью прогонами, по которым уложен досчатый настил, нижний поперечный, верхний – продольный. <...>

К моменту обследования паромная переправа не работала, настил и прогоны парома разобраны. Шитики парома не убраны, замерзли во льду. Мероприятие по разборке настила с прогонами производится ежегодно. Отходы разобранного материала, примерно 20 % от потребного в деле лесоматериала. Вытаскивание шитиков из льда производится ежегодно ранней весной при повышении уровня воды. Конструкция мостков (пристаней) дается в прилагаемом к записке эскизе, которые тоже не разобраны, замерзшие во льду, настил мостков ежегодно разбирается в одно время с шитиками. Грузоподъемность каждого шитика определяется в 6 т, грузоподъемность парома в целом 8 т. Рабочая площадь парома $7,0 \times 7,0 = 49,0 \text{ м}^2$.

Способ передвижения парома – вручную по цинкованному канату д[иа]метром 15 мм при помощи ворота и блока. Блок монтируется на подвижной вилке (вороте) высотой 2,0 м, которая прикреплена между двумя шитиками к крайнему прогону настила парома. Протяжение переправы по канату 120,0 м, по урезу м[инимальной] в[ысоты] – 85 м. Потребное время на передвижку парома вперед и обратно 20 минут, продолжительность работы переправы 20 часов в сутки. Крепление каната на левом берегу при помощи подвижного ворота, который цинковым канатом прикреплен в растущему дереву, а на правом берегу крепление каната при помощи мертвяка, вкопанного в землю.

Мертвяки – железобетонные столбы, которые вкапывали в землю на двухметровую глубину, они служили направляющими для парома.

Майкорский металлургический завод в годы Великой Отечественной войны выпускал качественный чугун, который шел на переработку в сталь на пермских заводах, а также окопные печки для обогрева в походных условиях.

Чермозский завод в годы Великой Отечественной войны производил пластинчатое железо, применявшееся для изготовления патронных гильз. Также предприятие выпускало броневые листы, который использовался для защиты бронекатеров и бронепоездов, малогабаритные сборные чугунные печки (для отопления фронтных блиндажей и землянок), корпуса для авиабомб, корпуса и стабилизаторы для снарядных мин, подковки для армейских сапог.

Крестьянин Павел Можаяев следовал в деревню Аксенову Купросской волости помолиться в часовне по случаю праздника Рождества Пресвятой Богородицы.

Подъезд к береговому мостику (пристани) на левом берегу – грунтовая дорога в выемке с продольным уклоном в сторону реки 10 % на протяжении 20,0 м, ширина 4,0 м. Подъезд к береговому мостику (пристани) на правом берегу – естественная дорога по пойме коренного русла [реки] Иньва с продольным уклоном 5 % в сторону реки на протяжении 57 м.

Во время навигации переправа не работает, временного объездного моста при переправе нет. При переправе имеется одна двухвесельная лодка. На левом берегу имеется домик для ожидания пассажиров, объем которого $4 \times 6 \times 2 = 48 \text{ м}^3$. Спасательные средства и противопожарный инвентарь при переправе отсутствуют. Общее состояние наплавных средств (2 шитиков и 2 береговых мостков) вполне удовлетворительное.

Примечание: Кроме вышеуказанной переправы через [реку] Иньву, в Чермозском районе имеется переправа по дороге Чермоз – Усть-Косьва – Соликамский тракт 426 ДЭК через [реку] Каму, длина переправы по урезу м[инимальной] в[ысоты] – 800 м. Паром состоит из двух плоскодонных шитиков. Грузоподъемность 8 т. Рабочая площадь парома $6 \times 6 = 36 \text{ м}^2$, способ передвижения – вручную при помощи водяного деревянного колеса.

Потребное время на передвижку парома 60 минут. В период бездействия парома (во время навигации) движение осуществляется при помощи весельных лодок. Переправа находится в ведении колхоза «Большой Урал» Усть-Косьвинского с[ельского] с[овета] Чермозского района.

Данные о данной переправе получены путем опроса работников Чермозского райдоротдела.

Составила *Швецова / Швецова*
Проверил *Морозов / Морозов*

Подлинник, машинопись, рукопись.
ГАПК. Ф. р-1040. Оп. 1. Д. 584. Л. 1–1 об.



Группа детей идет по подвесному мосту через реку Сылву в селе Тис Суксунского района. 1963 г. Фотоотпечаток. ГАПК. Ф. р-1599. Оп. 1. Д. 293. Л. 6.

КАК НА ПАРОХОДАХ И ПРИСТАНЯХ РАБОТАЛИ

Заявление пароходовладельца И.А. Зырянова прокурору Пермского окружного суда о расследовании подложной квитанции на чай

г. Пермь

2 декабря 1902 г.

Имею честь заявить Вашему Высочорудию, что после закрытия навигации сего года в г. Кунгуре остался чай в количестве пяти ящиков в адрес предъявителя квитанции моего пароходства. Чай этот сдан на хранение местному жителю Матвею Самойловичу Петрову.

За получением этого чая к Петрову являлись две личности с письмом и с подложной квитанцией моего пароходства, но вид квитанции и письма показался Петрову подозрителен, и потому он чай этим личностям не выдал.

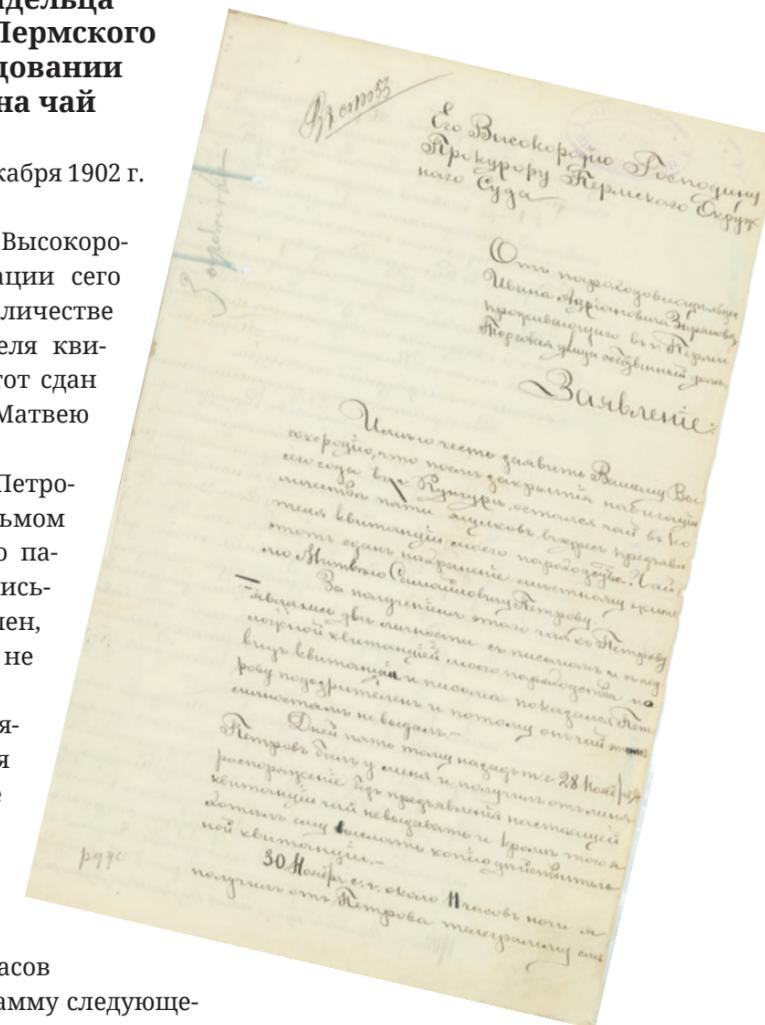
Дней пять тому назад, 28 ноября с[его] г[ода] Петров был у меня и получил от меня распоряжение без предъявления настоящей квитанции чай не выдавать, и кроме того, я хотел ему выслать копию действительной квитанции.

30 ноября с[его] г[ода] около 11 часов ночи я получил от Петрова телеграмму следующего содержания: Пермь пароходчику Зырянову. Вы телеграфировали отпустить чай отвечайте жду Петров.

Я же со своей стороны Петрову никакой телеграммы о выдаче чая не подавал; из этого мне стало ясно, что из Перми в Кунгур Петрову кто-то телеграфировал о выдаче чая, подписавшись моей фамилией, что в действительности так и оказалось по собранным сведениям моим сыном Николаем на Пермской почтово-телеграфной станции.

В прошлом году злоумышленники по подложным письмам в Кунгуре из моего склада получили восемь ящиков чая.

Я предполагаю, что прошлогодние злоумышленники имеют связь с нынешними, а потому покорнейше прошу Вас, Ваше Высочорудие, сделать зависящее от Вас распоряжение об исследовании этого дела и истребовать подложную телеграмму от Пермской почтово-



Как мы узнаем из заключительного постановления судебного следователя Пермского окружного суда 2-го участка Кунгурского уезда, по делу об обманном получении восьми ящиков чая на сумму 600 рублей мерой пресечения для злоумышленников была избрана отсидка под особый надзор полиции, а гражданский иск не был заявлен.

телеграфной станции и вручить ее мне, если это возможно, для сличения с прошлогодними подложными письмами, которые у меня находятся и по сие время.

На полученную от Петрова телеграмму я тотчас же послал ему телеграмму следующего содержания: Кунгур Матвеем Самойловичу Петрову. Отпуск чая не телеграфировал. Кто явится получать чай задержи отпавь в полицию, сделай следствие. Зырянов.

К сему подписуюсь. Пермь. 2-го декабря 1902 г.

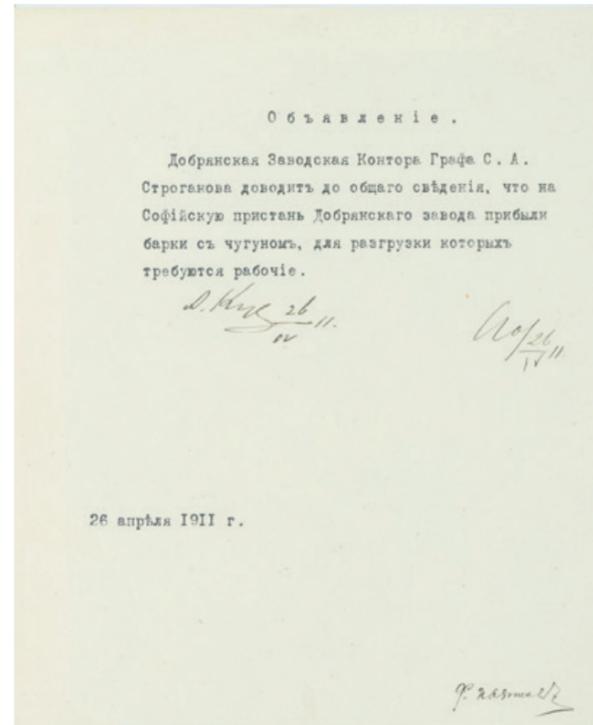
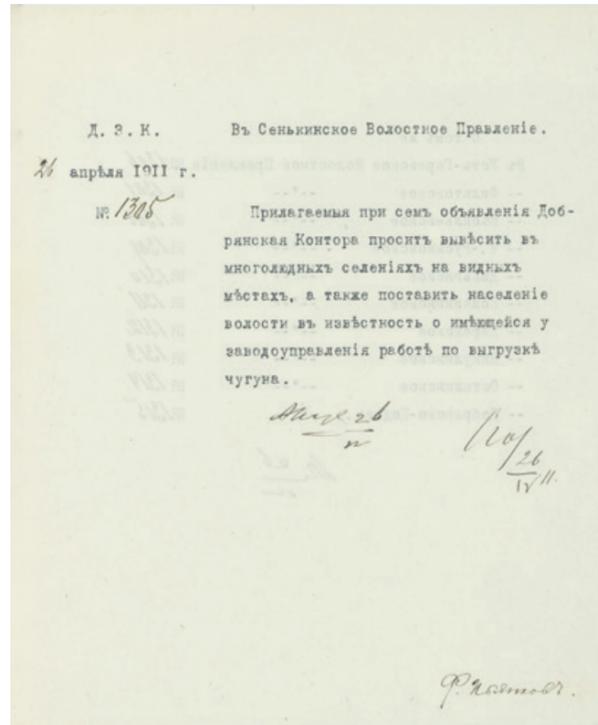
Пермский купец
Иван Адриянович Зырянов

Штампы: Прокурор Пермского окружного суда. 2 дек. 1902; Кунгурское уездное полицейское управление. 9 дек. 1902. № 1349.

Резолюции чернилами: Препровождается в Кунгурское полицейское управление для производства дознания и представления затем мне декабря 5 дня 1902. № 9725 Прокурора нрзб.; Передать полиц[ейскому] надзирателю 1-й части г. Кунгура для надлежащего исполнения и предложения перенести допроиведенным дознанием в сие Управление для направления по принадлежности, 9 декабря 1902 года № 1349, помощник исправника нрзб. Секретарь нрзб.

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 142. Оп. 1. Д. 745. Л. 14-15.

Письма о найме рабочих для разгрузки барж на Софийской пристани были направлены еще в 10 волостных правлений.



Письмо Добрянской заводской конторы в Сенькинское волостное правление о размещении в многолюдных селениях информации о найме рабочих для разгрузки барж на Софийской пристани с приложением текста объявления. 26 апреля 1911 г.

Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. 186. Оп. 1. Д. 3143. Л. 10-11.



Грузчики и грузчицы станции Левшино, члены Всероссийского профессионального союза транспортных рабочих. 8 июля 1923 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п. Д. 217.

Заявление временно исполняющего обязанности управляющего и заведующего техническим бюро Серёговской судостроительной верфи А.Ф. Могильникова линейному механику Пермского района в технический отдел Волжского государственного речного пароходства о предоставлении отпуска

с. Серёгово

4 июня 1928 г.

В течение минувшей зимы здоровье мое, которым не обладал я и раньше, сильно расстроилось на нервной и сердечной почве, как говорят врачи, от переутомления. Дальше начинать и вести порученное мне дело не смогу, а потому, чтобы не оставить его в один момент без руководителя, прошу назначить на Серёговскую верфь и выслать заменяющее меня лицо – управляющего; мне же для восстановления издерганного здоровья, если будет возможно, дать полагающийся отпуск, которым я не пользовался и прошлый год.

Серёговская судовой верфь – верфь деревянного судостроения, располагавшаяся в селе Серёгово Чердынского района. На предприятии строили несамоходные суда, деревянные баржи, дебаркадеры, карчеподъемные краны.

Новому лицу нечего сомневаться в настоящее время, что он встретится с запутанным делом, которое пришлось бы исправлять. В этот момент вся строительная программа и другие задания на верфи закончены. Душевно спокойным может быть и за всевозможные материалы, которые сохранены все полностью, несмотря на бывший высокий подъем воды, во время которого все плавало. Остается одно – проверить фонд остатков разных материалов от постройки и выявить себестоимость выпущенных с верфи судов; что также начато и в недалеком времени, если не приостановят отпуском кредитов, закончим. Всякий снова может ставить работу сам как хочется.

Во время отдыха, в котором, надеюсь, что Вы мне не откажете, я, думаю, все же восстановлю свое здоровье, хотя бы не полностью, и снова могу быть полезным. После отпуска, если он разрешится, попрошу Вас дать мне работу-службу, если будет возможно, где-нибудь в другом месте, а не в Серёгове. Можно и не на постройке; я думаю, что не меньше пользы смогу принести и при заготовках лесных и других материалов, и здесь я надеюсь оправдать Ваше доверие ко мне.

В подтверждение нужной действительности подкрепления здоровья прилагаю при сем Акт освидетельствования меня врачами № 52, которые давно дают мне совет переменить службу, но я не мог допустить и мысли об этом, оставить неоконченным вполне порученное мне дело, пока мог. В 1925 г. я был инвалидом труда 2-й группы. С первых чисел мая того года работал поделно, и в Нижнем Новгороде врачебно-контрольная комиссия допустила меня на работу в августе месяца при известных условиях; которые находятся в правлении. После чего с 1 августа 1925 г. был назначен инструктором по баржестроению, с 1 января 1925 г. в дополнение и лесным заготовкам. Теперь мне не хочется добиться снова опять до полной инвалидности и быть отстраненным от родного мне дела.

Временно исполняющий обязанности
управляющего [и] завед[ующего]
тех[ническим] бюро А. Могильников

Копия, рукопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 294. Л. 515–515 об.



АКТ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ № 52.

" 11 " М А Я 1928 года

фам. **МОГИЛЬНИКОВ**
имя **Александр**
отч. **Фадорович**
Год рождения **55 лет.**

Губ. В-Камского
уез. Чардынского
вол.
дерев.
----- Могильниковой
город

Национальность **Русский грамотен, грамотен, окончил Городские училище.**

Предприятие, Учреждение,
хозяйство, в котором
был занят до наступления
инвалидности. -

а/ Наименование . судовой верфь.
б/ Роль производителя.
в/ Адрес /местонахождение/ С. Серёгово.
г/ Мастерская, отделение, цех.
д/ Полнота. - Завест. Завед. Судовой
верфи на Зав. Тех. -Веро.

Сколько лет /месяцев/ работал в данном предприятии 3-й год в данной должности 1-й год.

В каком возрасте начал работать по найму с 13 лет.

Перечислить в последовательном порядке все занятия до наступления инвалидности:

| Наименов. занят. професс. | сколько лет. | |
|--|--------------|--|
| 1/ Преподаватель Начального Наредия. училища. Чардын. Завества. | 5 лет. | 5/ Заготовка и сплав леса у Гублянского Уполном. Шт. |
| 2/ Товарам. приказчик по заготовке леса и баржам у Галинова | 4 г. | тоже сплав леса при колчаке. 5м-ц. |
| 3/ Также у Соликамского купца ММ челкина и его владения лесная загот. и баржестроение. | 17 лет. | 1/ Тасотник заготовки леса Томского Начевака "Красно Армия" 10 мц |
| 4/ Пермского купца Мейкова выполнял заказам. | 4 год. | 7/ Начальн. Чудым. верфи Зав. Орлов. затона Томс. Рунс. и Западного Сибирского Г-ва. 4г. |
| | | 8/ Инструктор по баржестроению и лес. загот. Зав. т-п. и Зав. вв. н. с. Управляющего В. Г. Р. П. при Серёговской верфи 3 год |

ПРИЧИНЫ ИНВАЛИДНОСТИ:

В. Профессиональное заболевание:
Лущиме жарким помещением, с большим количеством рабочих.

В. Общие заболевания: включил непрофессиональные /увечья/
Перенесенный продолжительный шварт.

Акт освидетельствования А.Ф. Могильникова. 11 мая 1928 г.
Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 294а. Л. 113 об.

Строительство Камской ледяной железной дороги через реку Каму в г. Перми. Ноябрь – декабрь 1919 г.

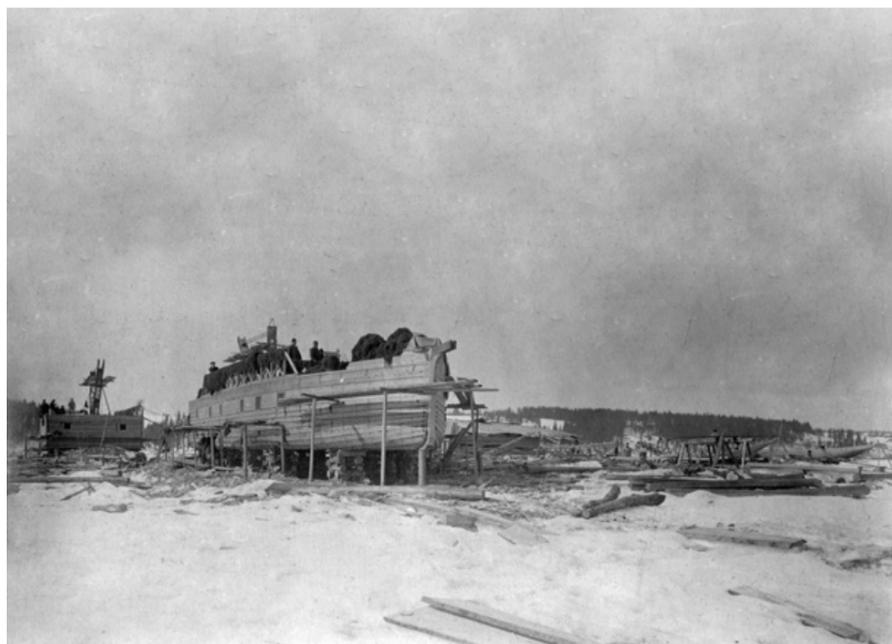
Копия. Фотоотпечаток. ГАПК. Ф. ф-29. Оп. 29п. Д. 84. Л. 2.



В декабре 1919 – феврале 1920 г. ледовая железная дорога временно заменила камский железнодорожный мост, разрушенный летом 1919 г. армией А.В. Колчака при отступлении. Артели ставкивали огромные бревна и укладывали их на расчищенном льду на середине реки. Другая группа расчищала лед от обломков и снега, третья вырыла 60 ям для станков конюшни, четвертая – сняла около шести кубов земли на берегу. Ледовая переправа строилась с привлечением военнопленных и мобилизованных крестьян. Открытие камской ледяной переправы состоялось 21 декабря 1919 г. в 12 часов дня.

Строительство барж на реке Чусовой зимой 1926–1927 гг.

Копия. Фотоотпечаток. ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п. Д. 2044.



28
28 сентября 1928 г. № 20521

УПРАВЛЯЕМУ СЕРЕГОВСКОЙ СУДОВЕРЬЮ
В. Г. Р. П.

КОПИ: ЭКСПЛУАТАЦИОННОМУ ОТДЕЛУ ПРАВЛЕНИЯ ВГРП.

Заведывающий пристанью Чердынь своей служебной запиской № 164917 сообщает так:

"Настоящим сообщаем, что стянку дебаркадера у товарного лабаза в Серёвске Судоверьё недопустила, которым пришлось спать ниже и встать на лугах. Место стянки дебаркадера в 1-х в скатке, что не безопасно от прохидивших сверху мимо плотов и судов, во 2-х стали к берегу против поста, место кассов, сырое, болотистое, для складки грузов весьма ограниченной, во время дождей это место превращается в форменное болото, другого места для стянки дебаркадера нет и в 3-х подъездной путь совершенно не всможен. Складка грузов производится в лабаз и около его, а стянка дебаркадера в другом, что требуется для охраны грузов особая вахта, а следовательно и особые люди. А потому, если Судоверьё в прошлом году и выжила нас от склада, то у нее были более основательные факты, именно: была постройка барж и был много разделанного лесоматериала, по спуске же барж на воду, она снова пустила дебаркадер к лабазу.

В настоящее время постройка барж и лесоматериала не имеется, Судоверьё стараясь оставить место у лабаза за собой и хочет поставить плавучую лесопилку, от которой обрезками древесины засорять у лабаза берег и впоследствии подход к лабазу будет для выгрузки судов небезопасен.

Об уборке дебаркадера от лабаза Судоверьё выставила вполне необоснованные мотивы, якобы "пассажиры будут ходить по Судоверьё и курить", что опасно в пожарном отношении". С нашей стороны находим мотивы эти совершенно не основательными, потому что подъездной к лабазу сделан один и безопасный в пожарном отношении. Кроме того на Судоверьё имеется вооруженная охрана, которая не дает прохода по Судоверьё. А потому этим действием Судоверьё наносит нам громадный ущерб. Кроме того Судоверьё заявила, что дебаркадер к лабазу поставит можно, при условии выгородки дороги расстоянием до 20 сажен, тогда как при наличии у ее горбин и тесу выгородку ей произвести ничего не стоит.

А потому до сведения до Вашего сведения просим сказать содействие для выгородки дороги Судоверьё и постановке дебаркадера к лабазу. Зав. пристанью /подпись/".

Основываясь на которой, просим не препятствовать и допустить стянку дебаркадера у лабаза, огорожив дорогу к пристани от территории Судоверьё, имеющимися в Вашем распоряжении материалами.

Принимая во внимание осеннюю большую заброску грузов на зиму в Чердынь, хорошая и удобная пристань необходима, учитывая же интересы одной близкой друг к другу организации, также враждебное отношение недопустимо. С всеможным осенним паводком пристань из Серёгова будет переведена в Чердынь и пользование местом вблизи Судоверьё отпадает.

Просим Эксплуатационный Отдел воздействовать на Управляющего Судоверьё через Правление, с необходимыми уступки и ликвидации враждебных отношений.

Д. № 31...

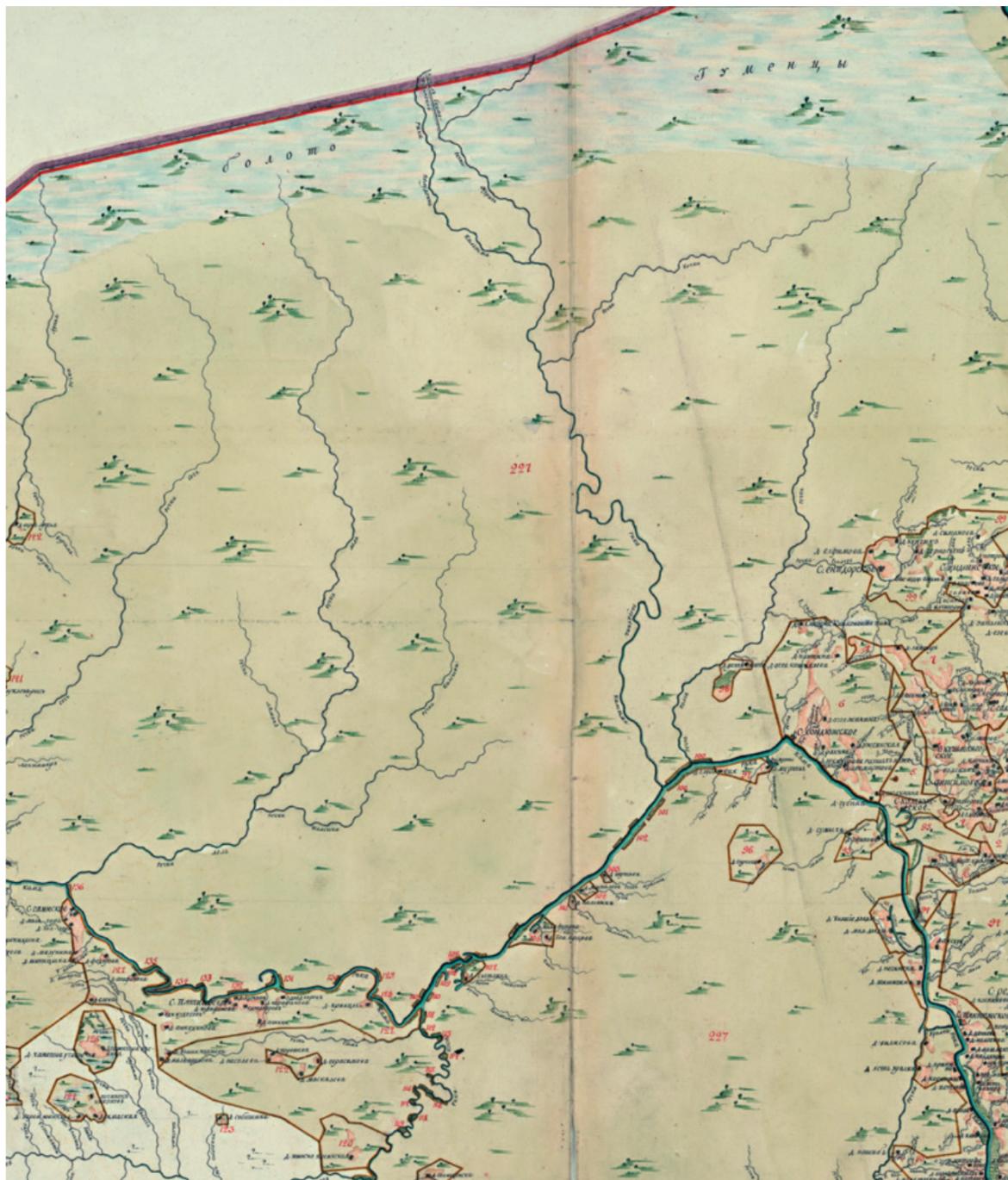
ПОМ. УПРАВЛЯЮЩАГО *И. Кошечкин* с/звеник св/

Лабаз – помещение для продажи или хранения зерна, муки и некоторых других товаров.

Письмо помощника управляющего М. Кожевникова управляющему Серёговской верфью и в эксплуатационное отделение правления Волжского государственного речного пароходства об оказании содействия в постановке дебаркадера у лабаза в селе Серёгове. 28 сентября 1928 г.

Подлинник, машинопись. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 294а. Л. 164.

КАК СЕВЕРО-ЕКАТЕРИНИНСКИЙ КАНАЛ ВОЗВЕЛИ И ЗАБРОСИЛИ



Карта Чердынского уезда Пермской губернии. Часть 1. 1800 г.
Фрагмент. Рукопись, акварель, тушь, чернила.
ГАПК. Ф. 716. Оп. бэ. Д. 1. Подлинник: РГИА. Ф. 1350. Оп. 312. Д. 24. Л. 25 об. – 26.

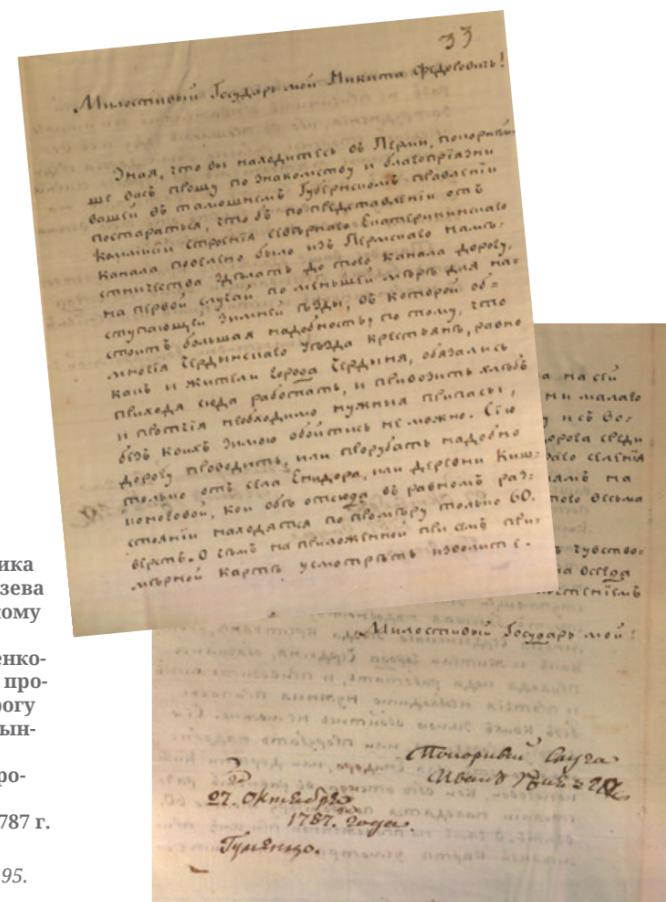
Милостивый государь мой Никита Федорович!

Зная, что вы находитесь в Перми, покорнейше вас прошу по знакомству и благоприязни вашей в тамошнем губернском правлении постараться, чтоб по представлении от комиссии строения Северо-Екатерининского канала повелено было из Пермского наместничества сделать до того канала дорогу, на первой случай по меньшей мере для наступающей зимней езды, в которой обстоит большая надобность потому, что многие Чердынского уезда крестьяне, равно как и жители города Чердыни, обязались, приходя сюда работать, и привозить хлеб и прочие необходимо нужные припасы, без коих зимою обойтись не можно. Сию дорогу проводить или прорубать надобно только от села Енидора или деревни Кишконоговой, кои обе отсюда в равном расстоянии находятся по промеру только 60 верст, о чем в приложенной при сем примерной карте усмотреть изволите. Объявляя впрочем, что сия работа на сей раз не причинит обывателям ни малого затруднения, ибо в прошлом году и с вологодской стороны рублена была дорога среди самой зимы расстоянием до первого селения 95 верст, и что самим обывателям на все следующее время будет от того весьма большая польза во всех случаях.

Таковое ваше одолжение крайне чувствовать будет пребывающий вам навсегда с непрерывным и истинным почтением

*Милостивый государь мой,
покорнейший слуга Иван Князев*

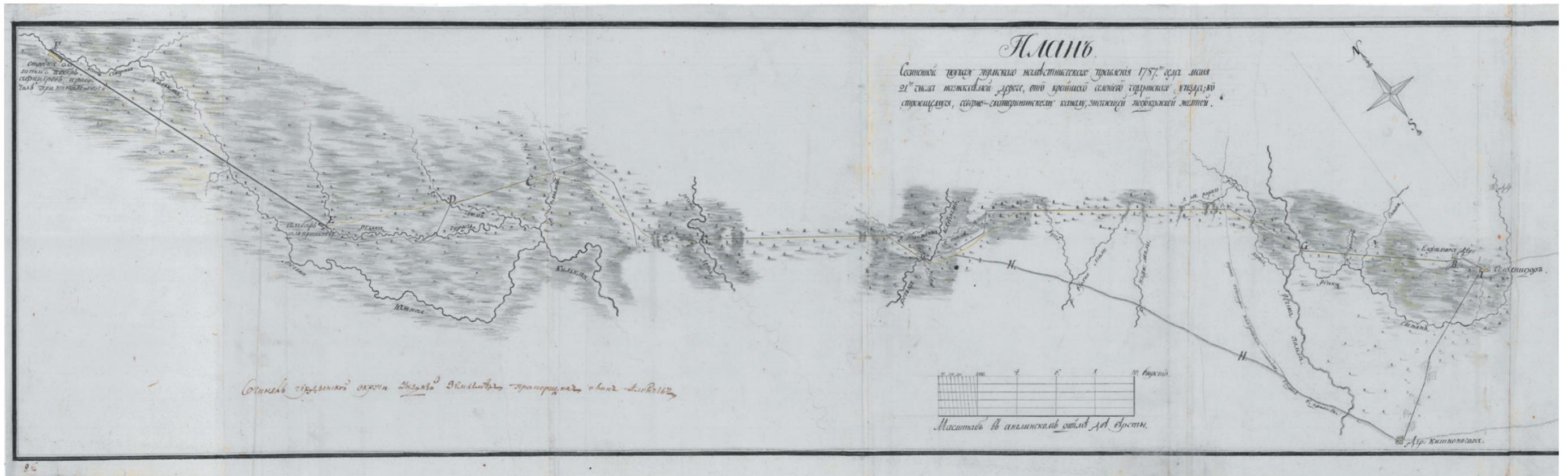
27 октября
1787 года,
Гуменцо.



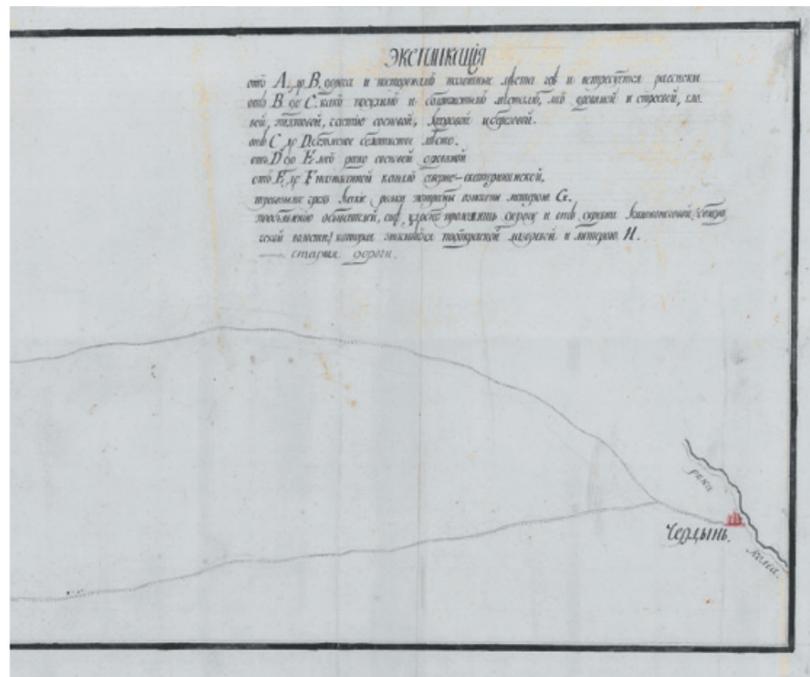
Письмо подполковника и кавалера И.И. Князева пермскому губернскому землемеру Никите Федоровичу Мелещенкову о необходимости проложить зимнюю дорогу от села Янидор Чердынского уезда к строящемуся Северо-Екатерининскому каналу. 27 октября 1787 г.
Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 316. Оп. 1. Д. 95.
Л. 33–33 об.

Иван Иванович Князев (1754–1829) – помощник Петра фон-Сухтелена по строительству Северо-Екатерининского канала, в 1788 г. – инженер-полковник, главный строитель канала, с 1815 г. – рязанский губернатор.

Северо-Екатерининский канал – уникальное гидротехническое сооружение, соединившее бассейны Северной Двины и Волги в конце XVIII – начале XIX века. Идея создания водного пути, способствующего развитию торговли и экономики Российской империи, принадлежала Петру I, однако была реализована только при Екатерине II. Строительство канала началось в 1785 г. и продолжалось более 35 лет. Проект, разработанный инженером Яковом Рейнсом, предполагал создание системы каналов, плотов и искусственных водохранилищ, обеспечивающих судоходство между реками Шексной (бассейн Волги) и Сухоной (бассейн Северной Двины). Канал протянулся на 182 версты, включал в себя 34 деревянных плотов и несколько плотин. Открытие Северо-Екатерининского канала в 1828 г. стало значимым событием. Он позволил значительно сократить время и стоимость транспортировки грузов между центральными и северными регионами России. По каналу перевозили хлеб, соль, металл, лес и другие товары. Однако с развитием железнодорожного транспорта значение Северо-Екатерининского канала постепенно снижалось. В начале XX века он практически перестал использоваться для судоходства.



План назначаемой дороги от границы Чердынского уезда к строящемуся Северо-Екатерининскому каналу. 1787 г. Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. 316. Оп. 1. Д. 95. Л. 37.



Экспликация

от А до В — дорога и по сторонам пахотные места, где и не требуется расчистки;
от В до С — как по сухим и болотистым местам, лес дровяной и строевой, еловый, пихтовый, частью сосновый, кедровый и березовый;
от С до Д — безлесное болотистое место;
от Д до Е — лес редкососновый дровяной;
от Е до F — назначенный канал Северо-Екатерининский;
перевозы же, чрез какие реки потребны, означены литерою G;
по объявлению обывателей, еще удобно проложить дорогу и от деревни Киликоноговой (Бондюжской волости), которая значится под краской лазоревой и литерою H;
===== старые дороги.

Гуменцо — обширное болото (более 100 верст в длину) в Соликамском уезде Пермской губернии и Усть-Сысольском Вологодской губернии, дающее начало левым притокам Камы: Весляне, Лунье, Леману и Южной Кельтме.

При Екатерине II были начаты работы по строительству Северо-Екатерининского канала, который предполагалось провести от Северной Кельтмы через болото Гуменцо к реке Джурич, притоку Южной Кельтмы.

Письмо главного директора водных и сухопутных сообщений Георга Гольштейн-Ольденбургского с разрешением пермскому генерал-губернатору К.Ф. Модераху увольнения от надзора за работами на Северо-Екатерининском канале

г. Тверь

26 марта 1810 г.

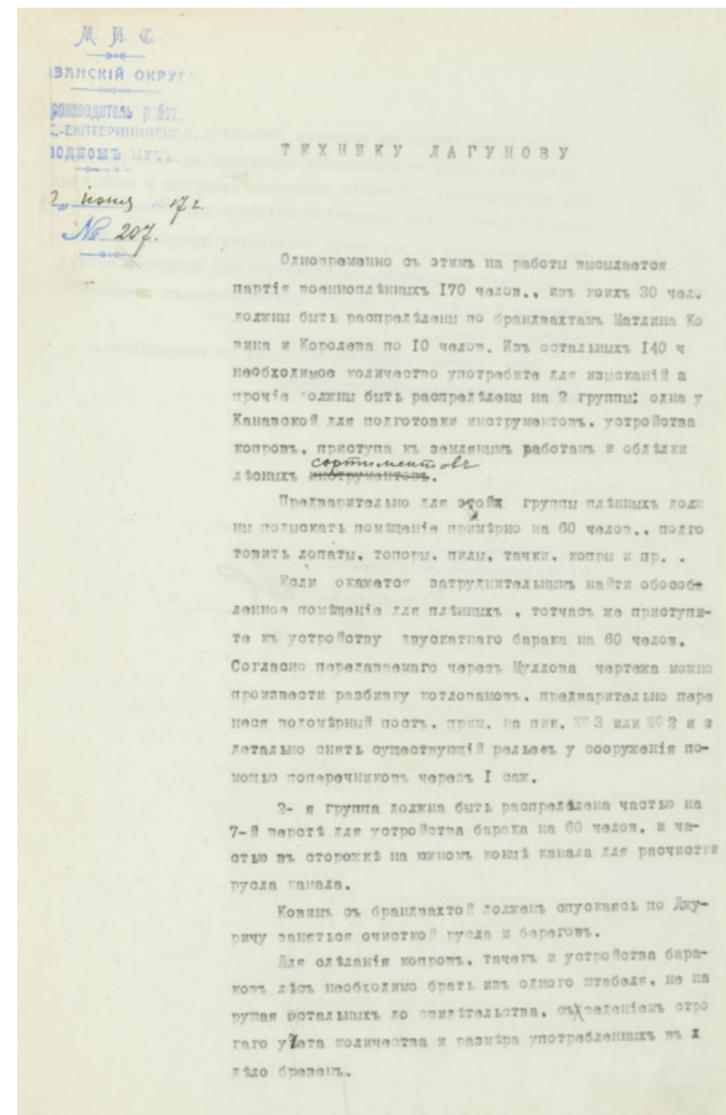
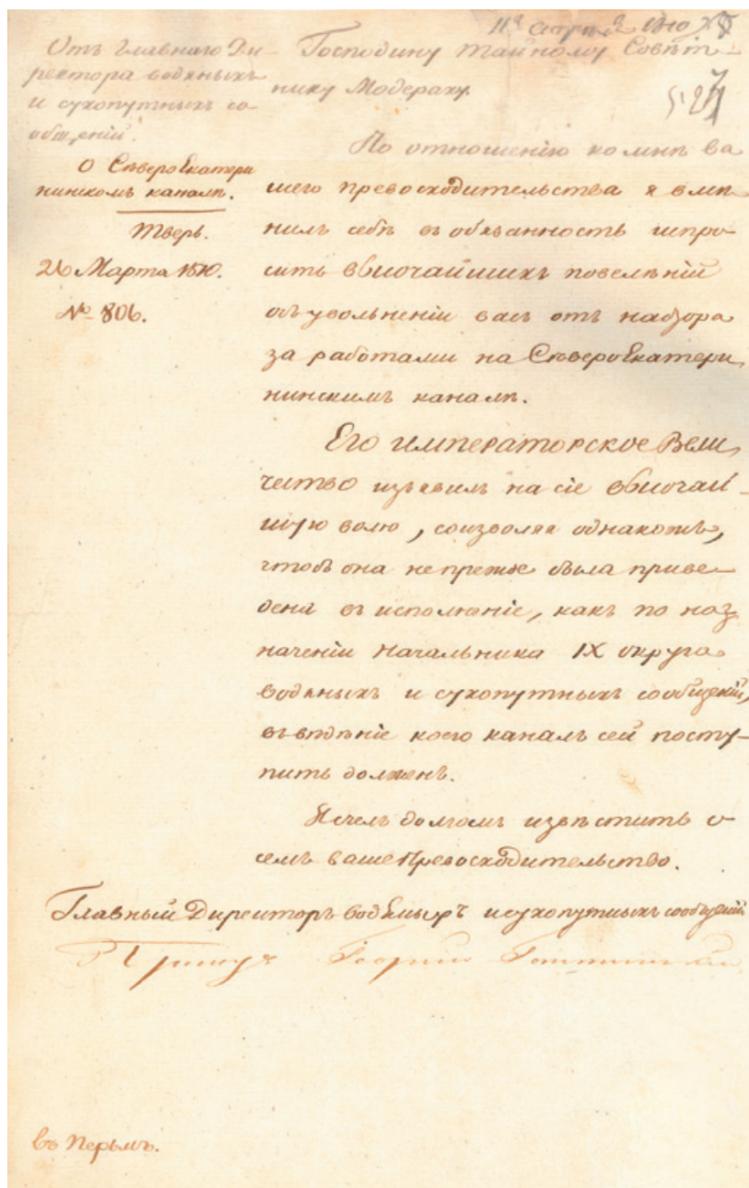
По отношению ко мне Вашего Превосходительства я вменил себе в обязанность испросить высочайших повелений об увольнении вас от надзора за работами на Северо-Екатерининском канале.

Его Императорское Величество изъявил на сие высочайшую волю, соизволяя однако же, чтоб она не прежде была приведена в исполнение, как о назначении начальника IX округа водных и сухопутных сообщений, в ведение коего канал сей поступить должен.

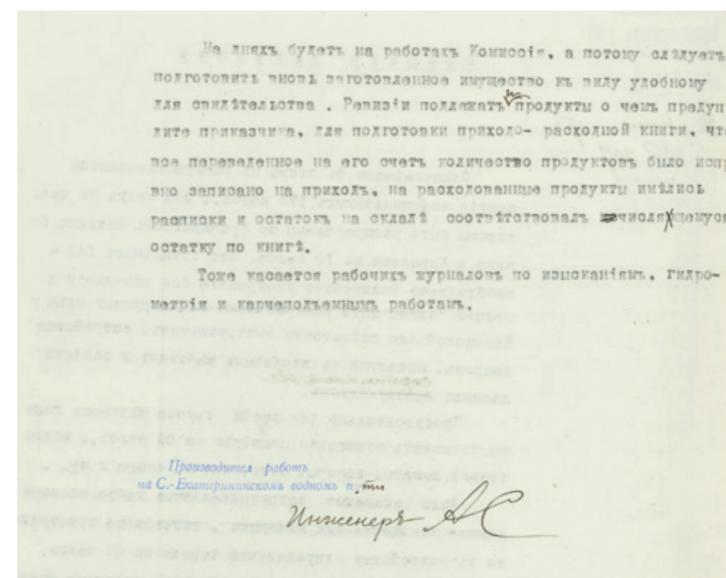
Я счел долгом известить о сем Ваше Превосходительство.

Главный директор водных и сухопутных сообщений
Ф. Принц Георгий Гольштейн
Помета о получении: 11 апреля 1810 г.

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 65. Оп. 4. Д. 76а. Л. 7.



Весной 1915 г. в Чердынский уезд прибыло 3,5 тысячи военнопленных разных национальностей. Большую часть их разместили в Чусовском, Бондюжском, Чердынском, Нырбоском, Полудовском, Вижаихинском лесничествах, а также незначительное число было размещено в г. Чердыни. В лесничествах военнопленные занимались хозяйственной заготовкой леса, в том числе шпального, санитарными рубками, углежжением, очищали лесосеки сплошных рубок, прокладывали противопожарные просеки, рыли канавы, строили дороги, в г. Чердыни – распиловкой дров для учреждений, очисткой от снега улиц и присутственных мест и другими работами.



Письмо производителя работ на Северо-Екатерининском водном пути А.М. Смолянкина технику Лагунову о направлении партии военнопленных. 10 июня 1917 г.

Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 82.
Л. 90-90 об.

**Письмо десятника Н. Коробейникова инженеру
А.М. Смолянкину о перевозе инструментов в село Бондюг**

с. Бондюг

23 июня 1917 г.

Господину производителю работ
Александр Михайловичу

Пристань Тюлькино находилась на правом берегу реки Камы в деревне Тюлькино, здесь с пароходов разгружались различные грузы, хлеб, соль. В начале XX века являлась для большого района единственной паровой пристанью, где жители прилегающих населенных пунктов могли сесть на пассажирские пароходы. К приходу парохода из села Верхнее Мошево подавались лошади, для переправы содержался земский перевоз. Весной здесь формировалась артель по сплаву плотов по реке Каме. В начале 1940-х гг. Камским речным пароходством рядом с пристанью было оборудовано место для хранения нефтепродуктов.

Я приехал сначала на пристань Тюлькино и увидел, [что] наши материалы и инструменты, оказалось, лежат на пристани. По вашему распоряжению получил их, так как пароход не ходил на Бондюг, я решил забрать его с собой. Затем увидел надзирателя постов, который мне заявил, что мы повезем туда сигнальные фонари, керосин, лампы и стекла, который сказал, [что] могу кое-что принять от Вас, могу и увести с собой с моторкой. Я им предложил, [что] у нас будет балансу пудов 20–30, а они лишь сказали, арендуйте лодку или купите. И я купил у ко[н]торщика лодку подходящую за 30 рублей, на которую погрузил все те инструменты, которые нужны для подготовки для работ пленных, и они погрузили на ту же самую лодку фонари и отправили по направлению в Бондюг, которая вышла из Тюлькиной благополучно. Прошла несколько верст и почему-то вернулась обратно. Когда я увидел, что моторка с лодкой идет обратно, я пошел спросить причину их выезда да ввиду чего они вернулись обратно. Но господин надзиратель постов Меркушев заявил мне, что тот машинист моторки не может дальше ехать, потому мы и вернулись. Я сказал им, что как нам быть теперь, они мне сказали, что я сейчас еду в Пермь, и если моторка не в состоянии нас увести, то я попрошу или «Изумруд» или «Вятку», чтобы подняли нас до Бондюга. Я решил оставить инструменты на своей лодке, а не забирать его в Чердынь. Когда я приехал в Чердынь, по Вашему распоряжению сходил в уездную земскую управу к г[осподину]

представителю за разрешением на проезд на земских лошадях, который мне отказал, что согласно их нового совета земских учреждений мы таковых не можем дать, я нашел вольных. Приехал в Бондюг, а инструментов пока еще нет, сижу вот уж два дня. Денег нет. Пароход Любимова пока не ходит, ждут сегодня или завтра.

Я сообщал по телефону в Тюлькино, если со своим парходом им никак нельзя сюда в Бондюг доставить, то просил переслать сюда с пароходом Любимова. Сейчас нахожусь в Тюлькиной и не имею инструментов, с которыми должен ехать. Говорили тогда, что я должен купить лаптей, я их не забрал за неимением денег, и не было времени, где их достать. До свидания!

Десятник Н. Коробейников
Если нужно, телеграфируйте.

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 82. Л. 77–80.

**Письмо десятника
Н. Коробейникова инженеру
А.М. Смолянкину
о сбежавших рабочих**

с. Бондюг

23 июня 1917 г.

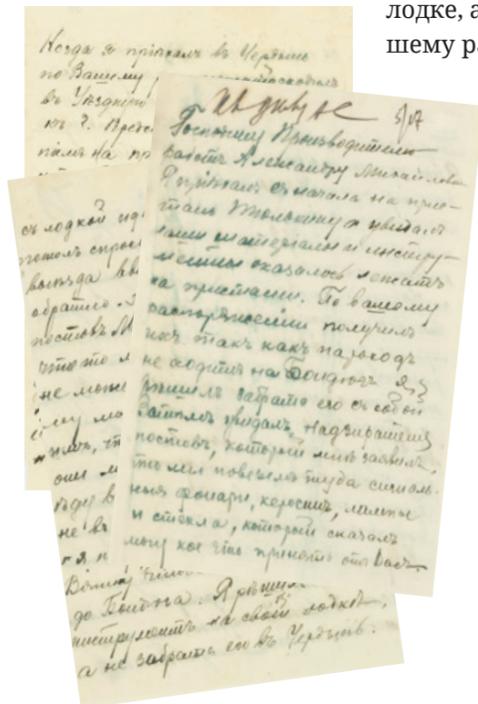
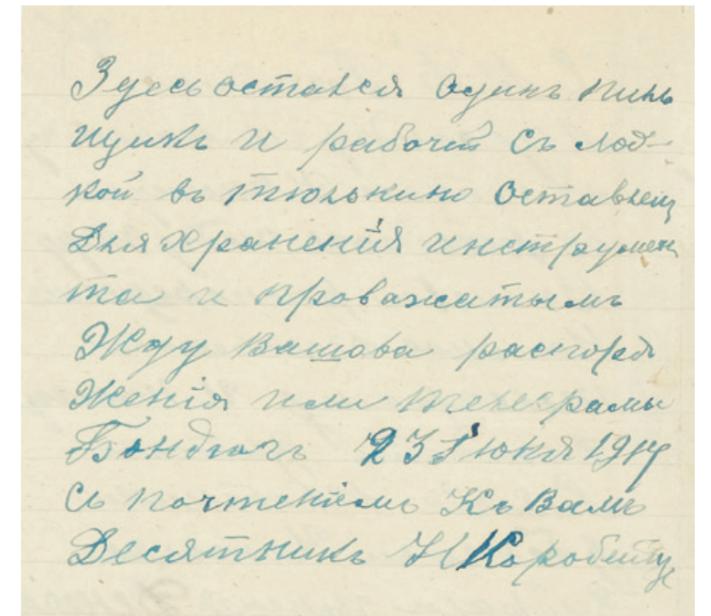
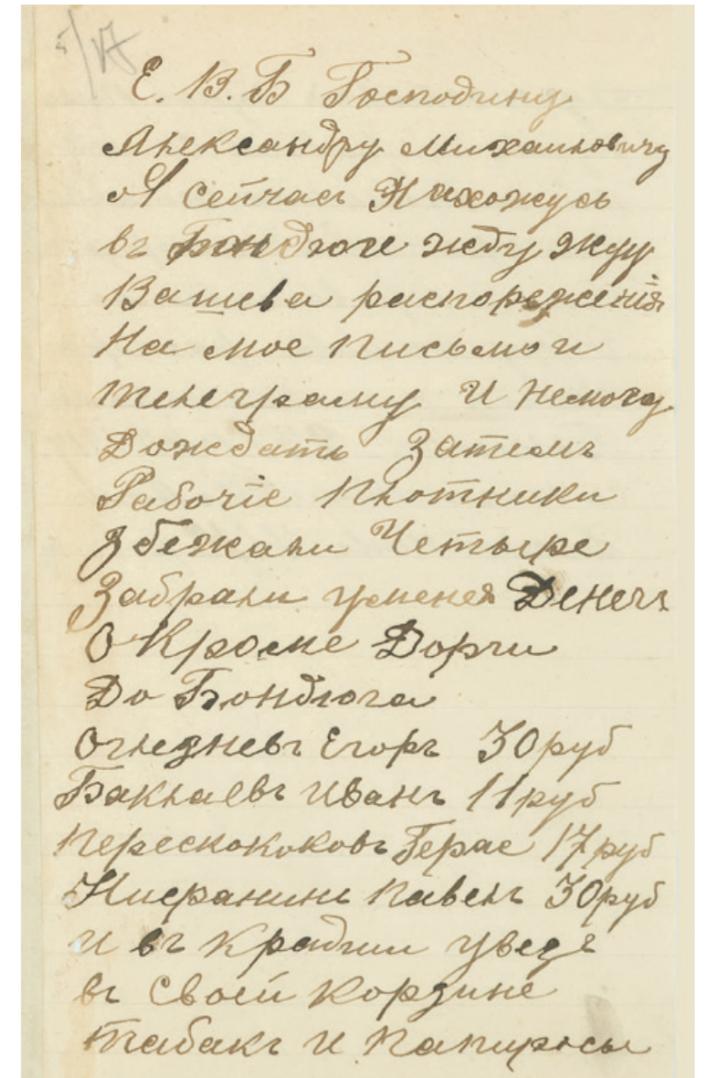
Е[го] в[ысоко]б[лагородию]
господину Александру Михайловичу

Я сейчас нахожусь в Бондюге, жду-жду Вашего распоряжения на мое письмо и телеграмму, и не могу дождаться. Затем рабочие плотники сбежали. Четыре забрали у меня деньги, кроме дор[о]ги до Бондюга, Оглезнев Егор 30 руб.; Баклаев Иван 11 руб.; Перескоков Герас 17 руб.; Нифанин Павел 30 руб.

И вкрадчим увез в своей корзине табак и папиросы. Здесь остался один пильщик, и рабочий с лодкой в Тюлькино оставлен для хранения инструмента и провожатым. Жду Вашего распоряжения или телеграммы.

С почтением к Вам, десятник
Н. Коробейников

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 82. Л. 87–87 об.



Записка инженера А.М. Смолянкина «Работы на Северо-Екатерининском водном пути»

[с. Бондюг]

12 декабря 1917 г.

Уже неоднократно на страницах «Бакена» появлялись менее или более осведомленные заметки о работах на С[еверо]-Екатерининском водном пути, где до сих пор затрагивалась преимущественно принципиальная сторона вопроса о своевременности и рациональности принимаемых мер улучшения, по поводу чего я не имел возможности вступить в полемику по той причине, что позволил бы себе такое выступление, не иначе как сопроводив его убедительными материалами и придав ему законченную и удобопонятную форму, а на все это сейчас нет времени.

Последняя же заметка в № 25 коснулась самой организации работ с определенным порицанием ее. Осветить этот вопрос не так трудно.

В сентябре 1916 г. окончены необходимые изыскания, в декабре отправлен проект и в январе приступлено к заготовке леса для запроектированных полуплюзов, и заготовка была закончена к 20 марта.

Темп работ нельзя назвать медлительным, особенно если принять во внимание условия местности и условия времени. Лицам, хотя немного знакомым с делом лесных заготовок, должно быть понятно, что стоит организовать заготовку леса в середине января. Лицам, работавшим когда-либо зимой на необитаемом севере, должно быть также знакомо, что значат поездки в 700 верст на лошадях при 40° морозе и связанное с этим так называемое «дорожничанье», когда приходится одновременно ехать и прокладывать себе дорогу, проминая снег и прорубая проезд в лесу.

Мне стыдно писать якобы дифирамбы собственному самопожертвованию, но одинаково стыдно и за тех, кем это вызвано.

Вслед за окончанием лесной заготовки пришлось коренным образом решить вопрос, можно ли будет произвести работы русскими рабочими без военнопленных. В этом вопросе решающее значение имело то обстоятельство, что самый ценный для работ период: июнь, июль и август – наиболее труден в смысле найма русских рабочих, занятых страдой. Для данной местности это не только не трудно, а прямо невозможно. Лучшей иллюстрацией условий работ будет одно и то же обстоятельство, которое следует иметь в виду при оценке каждой, даже самой незначительной детали работ, повторяю, обязательно иметь в виду, иначе впечатление будет ложное, обстоятельство же следующее: для сношения района работ с ближайшим населенным пунктом, связанным кое-каким сообщением с остальным миром, необходимо совер-

шить шестидневное (в один конец) плавание в легкой лодке. Само по себе это обстоятельство может показаться и не весьма ужасным. Да, это не особенно ужасно в тех случаях, когда плавание совершается в виде прогулки, экскурсии, охоты или рыбной ловли. Когда же это плавание представляет единственный способ сообщения, необходимого для организации сложной работы (а работа сложная, и об этом я скажу особо), тогда оценить его, конечно, больше всего может тот, кто ведет эту организацию, и оценить, выражаясь вульгарно, на собственной шее.

Это маленькое отступление от вопроса о рабочих имеет целью указать, что вольнонаемный рабочий на эту работу мог поступить только на весь сезон, на более же короткие сроки это было бы невыгодно или ему или работе, так как много времени теряется в пути. В местах населенных является возможность даже во время страды поддерживать необходимый комплект рабочих, нанимая их поодиночке на короткие сроки. Здесь же прежде всего некого нанимать.

Все эти соображения в полной мере оправдались дальнейшей действительностью.

Предусматривая описанные трудности найма, а также основываясь на примерах, когда нанятые рабочие, ознакомившись на месте с условиями жизни, покидали работу в самые критические ее моменты, необходимость военнопленных была несомненна, о чем своевременно было осведомлено Управление внутренних водных путей, со стороны которого последовало обещание выслать в мае 200 военнопленных с работ по переустройству системы герцога Вюртембергского. К маю месяцу были заготовлены все необходимые инструменты и материалы, отправка коих на канал в лодках была приурочена к ожидаемому прибытию пленников, силою коих и предполагалось их переправить.

Караван карчеподъемниц и изыскательских брандвахт, укомплектованный насколько было возможно, был отправлен на работы 24 апреля, причем 5 карчеподъемных снарядов с русской командой приступили к работе, как и изыскательская партия, а 3 карчеподъемных брандвахты предполагалось укомплектовать ожидавшимися в мае пленными.

Помимо невозможности набрать для них русских рабочих было бы странным, имея надежду на своевременное прибытие достаточного количества пленников, нанимать команды лишь на время буксировки. Итак, все расчеты были основаны на том, что в мае месяце придут 200 человек пленников.

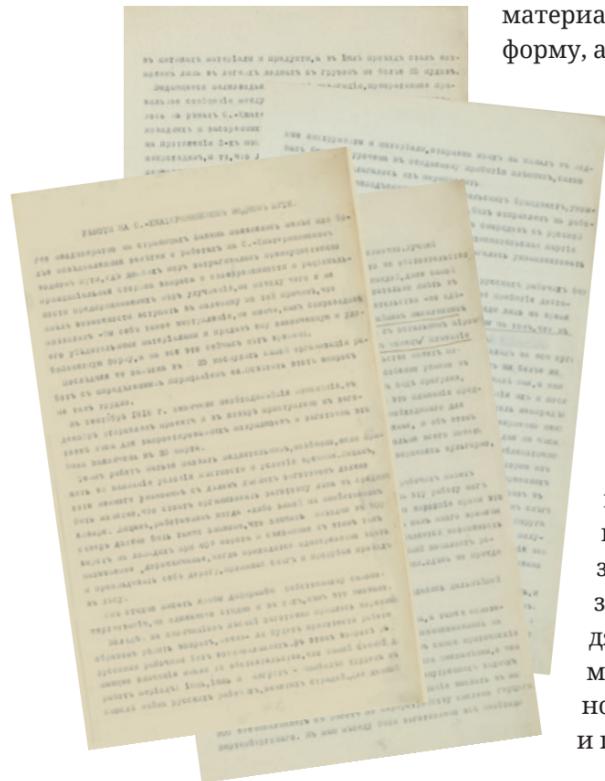
А теперь постараемся представить, какой разлад во всю организацию может внести запоздание прибытия их не более как на 2 месяца. Да, их ожидали в начале мая, а они прибыли только в Пермь 29 июня. Период ожидания их и последовательных отсрочек отправки сводился к столь неопределенному положению, что время прибытия их стало совершенно неизвестным, наподобие евангельского: «не весте ни дня ни часа в он же» и т.д.

Наконец, оно вообще стало проблематичным и дело доходило до надобности ликвидировать некоторые из сделанных запасов продовольствия. <...> Неопределенность достигла своего апогея как раз в момент прибытия пленников, буквально свалившихся как снег на голову, с которым совпала телеграмма Правления округа

«Бакен» – газета, выходившая в Казани в 1917 г. и являвшаяся органом Союза линейных служащих Казанского округа путей сообщения.

Карчеподъемница – снаряд для очистки фарватера судоходных рек от деревьев и пней, попадающих в реку вследствие подмыва берегов весенними водами.

Брандвахта – сторожевое судно, поставленное на рейде, в гавани или устье реки для контроля за движением судов и соблюдением ими судоходных правил. Изыскательская брандвахта – вспомогательное несамоходное судно с жилыми помещениями для размещения изыскательских партий.



о принятом на совещании решении отложить постройку полушлюзов. И тотчас же вслед по настоянию Управления все [же] предписано к постройке приступить. «Велят идти – повиноваться надо».

Пленные были отправлены, однако был уже не май, а июль, и разница во времени вызвала разницу во многом остальном. В мае половину пути по Ю[жной] Кельтме можно было сделать на пароходе, в мае пленные могли сравнительно быстро поднять в шитиках материалы и продукты, в июле проезд стал возможен лишь в легких лодках с грузом не более 25 пудов.

Выдающееся мелководье минувшей навигации, прекратившее правильное сообщение между Пермью и Чердынью, еще более отразилось на реках Северо-Екатерининского водного пути, без того мелководных и засоренных. Что же касается самого канала, так на протяжении 2-х последних верст его он был совершенно непроходим, и то, что доходило в лодках до 2-й версты, далее перевозилось на единственной имевшейся в дер[евне] Канавской двухколесной повозке (колесных экипажей у зырян нет, а летом зачастую в пределах деревни рейсируют сани).

*Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 82. Л. 274–277.*



Участники похода по Северо-Екатерининскому каналу, буксирующие лодку. 1960 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-1599. Оп. 1. Д. 213. Л. 2.

Одним из участников похода по Северо-Екатерининскому каналу в июне 1960 г. был Александр Моисеевич Граевский – журналист, краевед, в 1958–1968 гг. редактор и главный редактор Пермского книжного издательства.

Главной целью похода было пройти по заброшенному Северо-Екатерининскому каналу. В июне 1963 г. А.М. Граевский второй раз побывал на Северо-Екатерининском канале вместе с археологами В.А. Обориным и В.П. Денисовым, его однокурсниками по университету. Впечатления А.М. Граевского об этих поездках нашли отражение на страницах его книги «Морской узел», вышедшей в 1966 г. в Пермском книжном издательстве в серии «Библиотека путешествий и приключений».



Место соединения Северо-Екатерининского канала с Северной Кельтмой. 1960 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-1599. Оп. 1. Д. 255. Л. 1.



Северо-Екатерининский канал. 1960 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-1599. Оп. 1. Д. 252. Л. 5.



Место слияния Северо-Екатерининского канала с рекой Печорой. 1960 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-1599. Оп. 1. Д. 256.

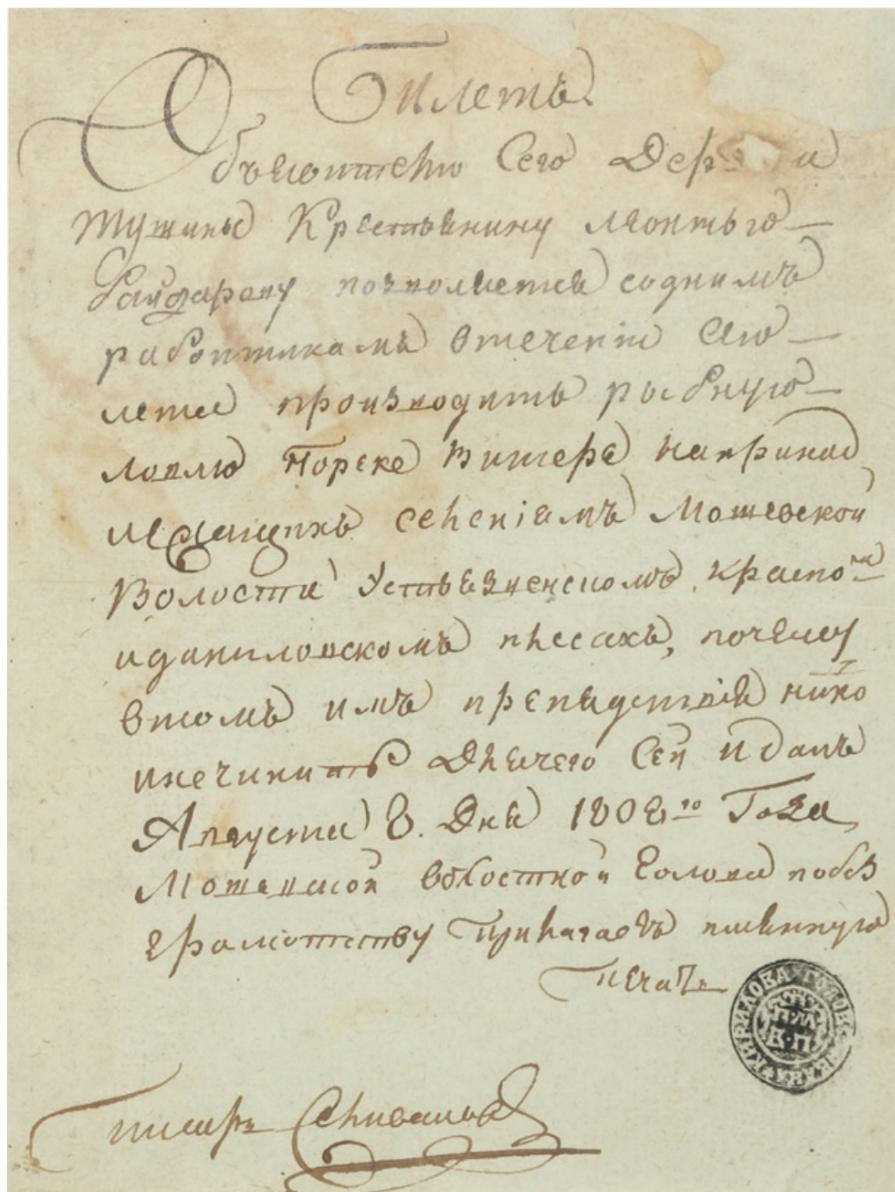
КАК С РАЗРЕШЕНИЯ И ПО ПРАВИЛАМ РЫБУ ЛОВИЛИ

Деревня Тушина (Байдари) располагалась на реке Вишере в Пянтежской волости Чердынского уезда. Подсобными заработками населения были заготовка паровых дров, перевозка грузов из Чердыни на Печору и обратно, а также рыболовство.

Плёс, или плёсо, – участок реки между перекатами, обычно с ровным течением, с приглубым и плоским дном, отрезок реки с глубинами, обеспечивающими свободное плавание судов. Реку обычно делят на верхний, средний и нижний плёс.

Билет на рыбную ловлю, выданный крестьянину Л. Байдарову мошевским волостным головой Кириловым. 1808 г.

Печать мошевского волостного головы Кирилова. Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. 15. Оп. 1. Д. 126. Л. 19.



Билет

Объявителью сего деревни Тушины крестьянину Леонтию Байдарову позволяется с одним работником в течение сего лета производить рыбную ловлю по реке Вишере на принадлежащих селениям Мошевской волости Усть-Язвинском, Красном и Даниловском плесах, почему в том им препятствия никому не чинить, для чего сей и дан августа 8 дня 1808-го г., мошевской волостной голова по безграмотству прилагал именованную печать.

Писарь Селиванов

Письмо лесничего Кутимского лесничества в Пермское управление земледелия и государственных имуществ с разъяснением правил ловли рыбы

г. Чердынь

21 апреля 1914 г.

Орудиями ловли рыбы в пределах Кутимского лесничества служат: 1) морда, 2) невод, 3) мережа, 4) сырп, который имеет два вида: а) большой длиной до 5 саж[ен], б) сырп-ночник длиной в 1–2 саж[ени] и 5) насторожка.

1. Мордой обыкновенно ловят налима, причем устраивают заграждения их хвороста и хвои и камня, т.е. устраивают запоры. Заграждения эти бывают в Вишере до $\frac{1}{3}$ ширины реки, а в мелких речках перегораживается вся речка. Такой лов производится зимой и летом. Прошу Управление разъяснить мне, можно ли допускать ловлю рыбы в р. Вишере мордами с устройствами такого рода заграждений, каково должно быть наибольшее протяжение заграждения и по какой цене брать с морды.

2. Неводом ловится всякого рода рыба; размер невода обыкновенно от 5 до 15 саж[ен]; таким образом, захватывают от $\frac{1}{3}$ до $\frac{1}{2}$ ширины реки, а в узких местах (заостровках) и всю речку. Ловля обыкновенно производится на двух лодках 4 человеками вниз по течению. Прошу разъяснить мне, какая должна быть наибольшая длина невода и размер ячеи.

3. Размер мережи тот же самый, что и невода. Способ ловли тот же. Мережа состоит из двух сеток, ячеи до 2 верш[ков], а передней до $\frac{3}{4}$ верш[ков]. Следует ли в отношении размеров ячеи предъявлять какое-либо требование и какое именно.

4. Насторожка – то же что и мережа, тех же размеров и того же устройства, только устанавливается неподвижно на кольях и рыба загоняется на 1–2 лодках «ботом». Этим способом ловля производится преимущественно в курьях и затонах (с берега на берег). Прошу разъяснить, допущен ли этот способ ловли и каков должен быть размер насторожки и размер ее ячей.

5. Сырп большой представляет собой сеть с мотней и крыльями всего длиной до 5 саж[ен] с ячейками менее $\frac{1}{2}$ вершка. Лов рыбы (преимущественно хариус) производится следующим образом. Концы сырпа привязываются к концам длинных шестов. Две лодки с двумя человеками на каждой направляются на средину реки, становятся друг к другу на ширину сырпа, опускают сырп шестами ко дну и останавливаются неподвижно. Затем несколько лодок заезжают вперед саж[ен] на 20–50 вверх по течению от обоих берегов, соединяются на середине реки и шестами загоняют рыбу в настороженный сырп. Число лодок бывает от 4 до 30–40. Из распоряжения Главного управления 3 и 3 ловля рыбы усматривается, что ловля рыбы «гоном» не допускается, откуда можно заключить, что ловля сырпом недопустима. Между тем сырп при быстроте течения и каменистости дна является почти исключительным орудием ловли, и если запретить ловлю сырпом, то это равносильно современному прекращению рыбной ловли. Прошу разъяснить, допустима ли ловля сырпом, т.е. нагоном, и указать предельные его размеры и его ячей.

Кутимское лесничество находилось в Чердынском уезде. Названо по реке Кутим, которая впадает в реку Улс. С 1890 по 1907 г. действовал Кутимский чугуноплавильный завод, основанный московским купцом Э.В. Шписом на базе Кутимского месторождения железных руд («железно-го блеска»), в 1897 г. главный завод французского Волжско-Вишерского горных и металлургических заводов общества.

Морда – рыболовная снасть-ловушка.

Невод – крупное сетное орудие лова, состоящее из сетного полотна и канатов, которое применяется для ловли рыбы в больших количествах в речном рыболовстве. Лов основан на обметывании скоплений рыбы и вытягивании сети с уловом на берег или на борт рыболовного судна или лодки.

Мережа – сетная ловушка, используемая для ловли рыбы на реке, состоящая из направляющей системы (крылья) и рабочей части (бочки).

Насторожка – приспособление в рыболовной ловушке, деревянный прут в пасти (или в ловушке любого типа), к которому прикреплен нажива (приманка).

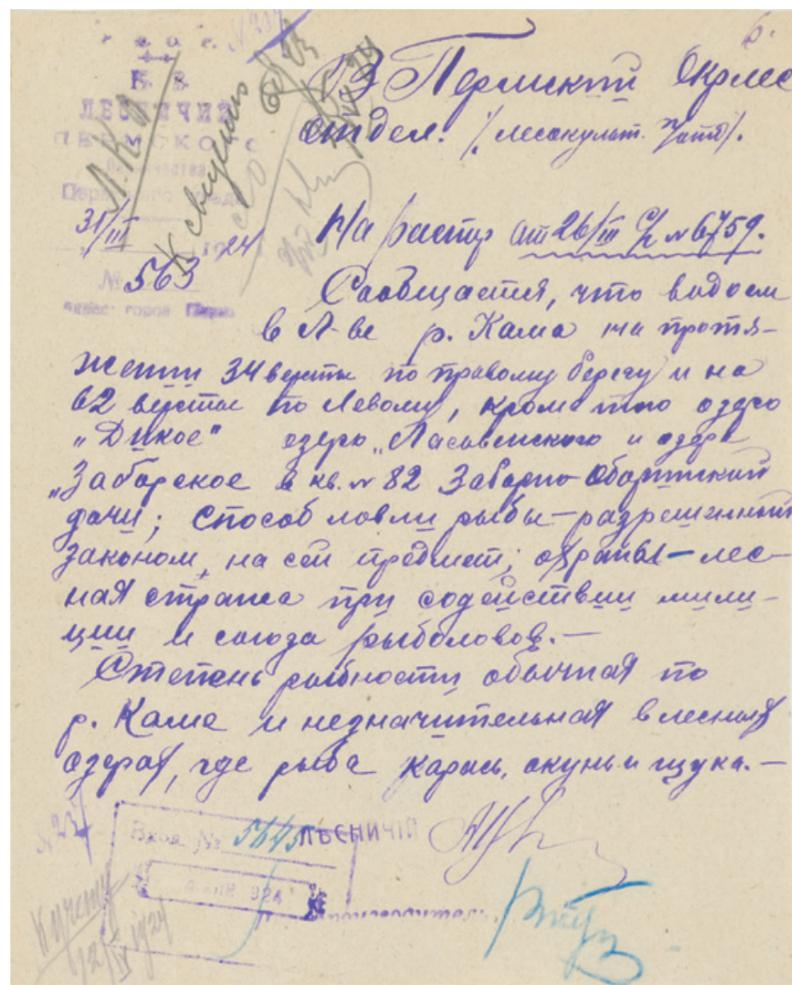
Сырп – особая снасть, употребляемая в уральских реках для ловли хариуса, а отчасти форели и тайменя.

Сырп-ночник длиной с мотней в 1-1/2 сажени, ячеи мельче, чем у сырпа большого. Ловля им производится следующим образом. Сырп так же укрепляется на шестах; две лодки, с двумя человеками каждая, выезжают на средину реки и опускают сырп в воду ко дну. Затем, держась на расстоянии длины сырпа, т.е. на 1-1/2 сажени, тихо плывут вниз по течению. Содрагание сырпа показывает, что в него попала рыба, и его тотчас вынимают. Такой улов производится исключительно ночью. Прошу указать, допущен ли подобный лов рыбы и каковы должны быть ячеи сырпа-ночника.

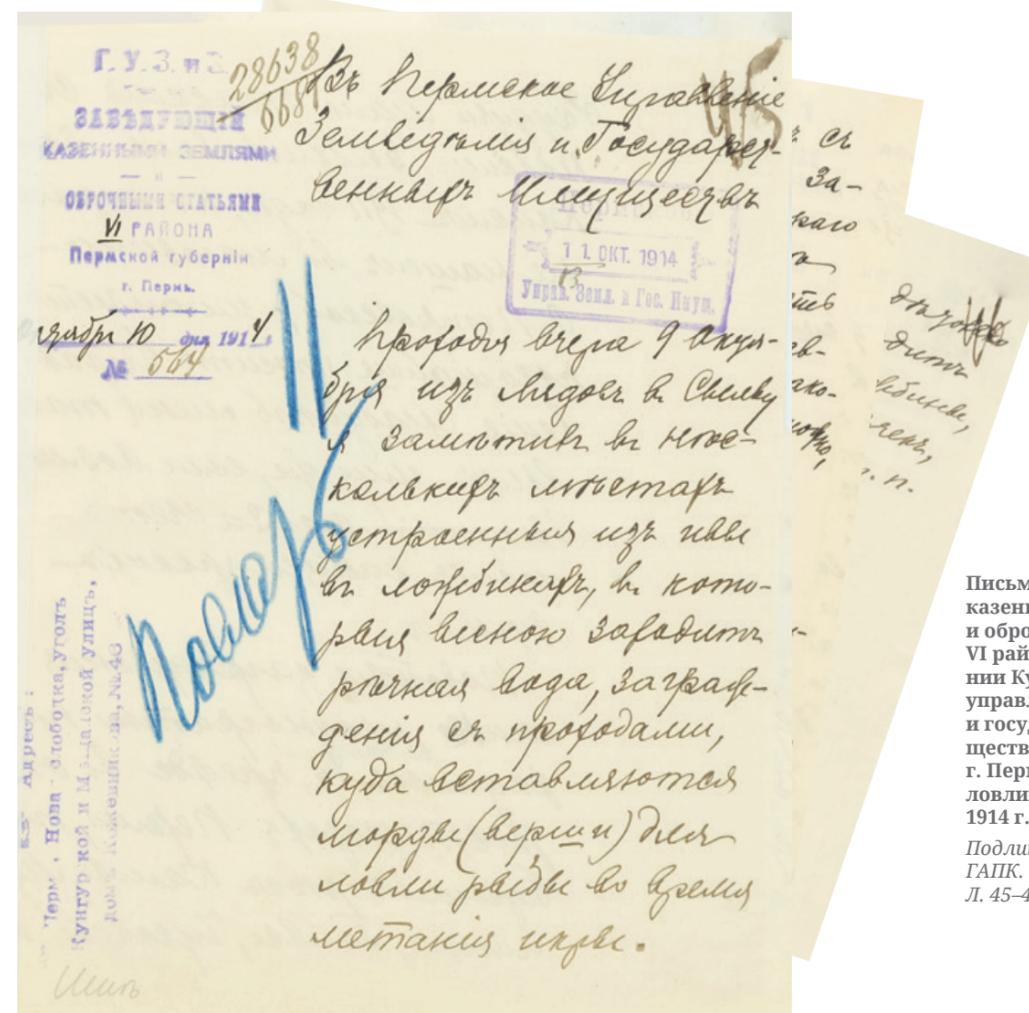
О последующем прошу меня уведомить в самом непродолжительном времени, дабы я имел возможность оповестить об этом население, стражу и полицию.

Лесничий С. [Киприянов]
 На бланке: Корпус лесничих Кутимского
 лесничества Пермской губернии,
 Штамп: Пермское управление земледелия
 и государственных имуществ 28 апреля 1914 г.

Подлинник, машинопись.
 ГАПК. Ф. 39. Оп. 1. Д. 71. Л. 38-39.



Письмо лесничего Пермского уезда в Пермский окружной лесной отдел о ловле рыбы по берегам реки Камы в пределах лесничества. 31 марта 1924 г.
 Подлинник, рукопись.
 ГАПК. Ф. р-113. Оп. 1. Д. 275. Л. 12.



Письмо заведующего казенными землями и оброчными статьями VI района Пермской губернии Кучука в Пермское управление земледелия и государственных имуществ о замеченных около г. Перми заграждениях для ловли рыбы. 10 октября 1914 г.
 Подлинник, рукопись.
 ГАПК. Ф. 39. Оп. 1. Д. 71. Л. 45-46.

Проходя вчера 9 октября из Лядов в Сылву, я заметил в нескольких местах устроенные из ивы в ложбинках, в которые весной заходит речная вода, заграждения с проходами, куда вставляются морды (верши) для ловли рыбы во время метания икры.

Будучи мало знаком с новым рыболовным законом 1911 года, которого не нашел в магазине О. Петровской, — имею честь покорнейше просить Управление снабдить меня таковым или же, если возможно, выписать за счет моих канцелярских сумм.

Подобные заграждения неоднократно приходилось видеть и прежде в окрестностях Перми, по берегам реки Камы, Мулянки, Гайвы, Чусовой и Сылвы, повсюду, где только весенняя вода заходит в природные ложбинки, устья мелких речек, протоки озер и т.п.

Заведывающий VI района Кучук

Магазин Ольги Петровской — первый книжный магазин в г. Перми, открытый в 1876 г. в здании на углу улиц Покровской и Сибирской.

9 мая 1911 г. были изменены действовавшие постановления о рыболовстве. Вводился денежный штраф за истребление молодой рыбы. Были установлены длины «маломерности» рыбы — белуги, осетра и шипа, севрюги, стерляди, лосося, лоха, белорыбицы, судака, сазана, берша, сельди, леща, воблы, пузанка, которая при лове «должна быть немедленно выпущена в воду».

КАК ПАРОХОДЫ ХОДИЛИ И ЗИМОВАЛИ И ЧЕМ ПАССАЖИРОВ УГОЩАЛИ

Пароход «Редедя князь Косожский» был построен в Мотовилихе на Пермских пушечных заводах в 1889–1891 гг. по заказу судовладельца П.Н. Ушакова. При строительстве парохода впервые в судостроительной практике была применена электродуговая сварка Н.Г. Славянова для соединения металлических листов корпуса. Судно стало одним из крупнейших буксирных пароходов Европы. С 1928 г. имело название «Степан Разин».

Путевой журнал
Парохода «Редедя князь Косожский» капитана Ушакова

| Число | Описание прихода | Описание хода, остановок, простоя и всякого действия парохода. | Числовой ход | | Простой | | Примечания |
|---------|------------------|---|--------------|--------|---------|--------|------------|
| | | | Средняя | Полная | Средняя | Полная | |
| 1890 г. | | Май месяц | | | | | |
| 9 | 1 | Со Борзю погрузили вывезли угля Мотивилихи грузить угля | | | | | |
| | 1 1/2 | Остановились в Терми у баржи Кемберова грузить угля | 1/2 | | | | |
| | 9 1/2 | Погрузили угля и вывезли на пристани города Терми | | | | 8 | 5000 |
| | 9 3/4 | Остановились у пристани Фригорьева | 1/4 | | | | |
| 10 | 7 1/4 | Выйти из Терми в Левинку забуксировать барки шлюзов | | | | | |
| | 9 | Остановились в Левинской у барки на носовом | 1/4 | | | | |
| 11 | 3 | Со разврата парали сходят барки и укладывают их в год, барки стояли в Чусовой в четыре ряда шлюзов | | | | 6 | |
| | 8 | Вели барки и стояли в группе у года потапливали от пристани Левинской | | | | 17 | |
| | | Приняли на буксире девять барок принадлежавших фирме Намекиль заводная Графини Степаново-Фермере, из которых следуют в Нижнюю Чусовью с грузом угля 90 515 пуд. 1р и ввезли в Рыбинск 93 211 пуд. 32р, а по отпуску | 2 | | 17 | 1 | 5000 |

Путевой журнал
Парохода «Редедя князь Косожский»

| Число | Описание прихода | Описание хода, остановок, простоя и всякого действия парохода. | Числовой ход | | Простой | | Примечания |
|-------|------------------|--|--------------|--------|---------|--------|------------|
| | | | Средняя | Полная | Средняя | Полная | |
| 11 | | а всего 183 726 пуд. 33р шлюзов | | | | | |
| | 10 | Остановились в Терми на носовом и за материалы | 2 | | | | |
| 12 | 4 | Выйти из Терми с 10 барками угля по паром. | | | | | 18 |
| | 6 | Остановились в Муроме за перевозку машины | 2 | | | | |
| 13 | 10 | Выйти с остановки | | | | | 16 |
| | 11 | Остановились в Терми за ветром | 1 | | | | |
| | 3 | Выйти с остановки | | | | | 4 |
| | 10 | Остановились на носовом шлюзе Омского | 4 | | | | |
| 14 | 3 | Выйти с носового | | | | | 5 |
| | 10 | Остановились на носовом в Отманово | 19 | | | | |
| 15 | 2 | Выйти с носового | | | | | 4 |
| | 10 | Остановились на носовом в Наркунта | 20 | | | | |
| 16 | 2 | Выйти с носового | | | | | 4 |
| | 10 | Остановились на носовом под Секонкой в порту | 20 | | | | |
| 17 | 2 | Выйти с носового | | | | | 4 |
| | 8 | Выйти благополучно в Волгу | | | | | |
| | 9 | Остановились на левом берегу в Богородке в лужовой стороне | 19 | | | | |
| | 11 | Выйти порознично в Козани за углями | | | | | 2 |
| 18 | 5 | Остановились в Козани у града за перевозку машины | 6 | | | | |
| | 11 | Выйти грузить угля | | | | | |
| 19 | 4 | Погрузили угля у Козани 15 000 пуд. | | | | | |
| | | По отпуску | 4 | | 2 | 2 | 7 |

Путевой журнал – основной документ на судне, в котором фиксируются все сведения о повседневной жизни судна, в том числе время прибытия к пристаням и отплытия, навигационные данные, происшествя.

Путевой журнал парохода «Редедя князь Косожский», 1890 г.
Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 276. Оп. 1. Д. 35.
Л. 60–60 об.

ОБЪЯВЛЕНИЯ КЪ ПУТЕВОДИТЕЛЮ ПО РѢКѢ КАМѢ И ЕЯ ПРИТОКАМЪ КОЛВѢ И ВИШЕРѢ.

11

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

„ИВАНЪ ЛЮБИМОВЪ и К^о“.

Почтово-Пассажирское Пароходство.
Ежедневныя отправленія пароходовъ между И-НОВОГОРОДОМЪ, КАЗАНЬЮ и ПЕРМЬЮ.

Буксирное Пароходство.
Доставка грузовъ въ баржахъ и барасахъ по р.р. Вогаѣ и Камѣ съ ихъ притоками.

ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ ГРУЗОВЪ ПРОИЗВОДИТСЯ:
Пассажирскими и буксирными пароходами, жестяными дорогами и гужемъ:
На срокъ и безсрочно. Съ приемомъ на складахъ Общества или на складахъ отправителя.
Съ позволеннымъ платокомъ и безъ оного. Съ доставкою на складъ получателя или прямо со складовъ Общества.
Съ внутреннимъ осмотромъ мѣтъ и безъ осмотра. Съ перевозкою и за вѣсомъ отправителя.
Съ полной или не полной отвѣтственностью, какъ въ пути, такъ и на складахъ. Съ выдачей судамъ посылъ принятыя товары.

Грузы могутъ быть приняты для направленія:
Въ Астрахань, Барнаулъ, Благовещенскъ, Березинскъ (Сосновскъ), Владивокъ, Воронежъ, Глазовъ или Зѣль-Ручку (Воткинскій заводъ), Галичину (Павловскій заводъ), Екатеринбургъ, Елабугу, Иркутскъ, Ишимъ, Казань, Кеминскъ, Кунгуръ, Коченово, Котловку, Лодку, Лежнину, Москву, Н. Березинку, Ново-Ильинскъ (ст. Об.) и Палладинскъ, Омскъ, Омь, Пермь, Пермскій, Петропавловскъ (Дальневосточный обл.), Рабочинскъ, Рязань, Саранскъ, Самару, Саратовъ, Симбирскъ, С.-Петербургъ (Пароходы № 11), Таврику, Томскъ, Томскъ, Уфу, Царицынъ на Волгѣ, Чистовскъ, Человкскъ, Шадринскъ и Ярославль (до станціи Переселъ и Сибирской желѣзнодорожной дороги, а во время навигаціи до пристаней по рѣкамъ Камѣ и Вогаѣ съ ихъ притоками и по рѣкамъ Камской Сибиря).

Правленіе Общества въ Москвѣ, Бол. Запорожскій пер., домъ Н. Д. Стахѣва.
Агенты имѣются во всѣхъ высочайшихъ пунктахъ.
Телеграфный адресъ всѣмъ „ЛЮБИМОВКО“.



Навигація 1911 года.

ТОВАРО-ПАССАЖИРСКОЕ ПАРОХОДСТВО
ТОВАРИЩЕСТВА

„А. ИСТОМИНЪ и К^о“

Совершаетъ **ЕЖЕДНЕВНО ДВА** отправленія.

1) Пермь—Оханскъ 2) Пермь—Оса.

Реклама почтово-пассажирскихъ пароходствъ в «Иллюстрированномъ путеводителѣ по реке Камѣ и реке Вишерѣ с Колвою» (Пермь, 1911 г.).
Типографская печать.
ГАПК. Ф. печ. изд. № 15107. С. 9, 11.

УДОСТОВѢРЕНІЕ О ЗАПИСИ ПАРОВОГО СУДНА

въ Пермской сухоходной дистанціи, Пермскомъ отдѣленіи, Казанскомъ округа

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Номеръ по порядку записи въ Пермской дистанціи паровыхъ судовъ № 4.

1. Номеръ судна, т. е. номеръ в серіи парового судна
знакъ и номера лучшей постройки: № 42 серия 15

2. Названіе судна:
а) по назначенію и тону: Пермь
б) по имени или номеру судна: Пермь

3. Владѣлецъ (собственникъ) судна (имя, какъ и фактъ или названіе фирмы): Войскіи Механики Михаилъ Александровичъ Мотомилъ

4. Постоянное мѣстопробываніе владѣльца судна: Мотовилихинскій заводъ Пермскій губернія Пермская

5. Корпусъ судна:
а) вѣсто постройки корпуса: на берегу Камы Пермской губернія
заводъ Мотовилихинскій
б) годъ постройки корпуса (примѣчанія):
тысяча одиннадцатая четвѣрнадесятая

6. Паровыя машины:
а) число машинъ, служящихъ для движенія судна: одна машина
б) вѣсто постройки машинъ: Пермской губернія,
заводъ Мотовилихинскій
в) годъ постройки машинъ (примѣчанія):
тысяча одиннадцатая четвѣрнадесятая
г) число силъ въ машинахъ:
на номинальныхъ восемьдесятъ л. с.
на фактическихъ шестьдесятъ л. с.
на индикаторныхъ семьдесятъ л. с.

7. Паровыя котлы:
а) число котловъ: одинъ котлъ
б) вѣсто постройки котловъ: въ Пермской губерніи,
заводъ Мотовилихинскій
в) годъ постройки котловъ (примѣчанія):
тысяча одиннадцатая четвѣрнадесятая
г) наибольшее допустимое давленіе паровъ въ котлахъ (въ атмосфере): 11 атмосферъ.
д) поверхность нагрева котловъ по свѣдѣтельству изданному надзоромъ за паровыми котлами 445 кв. фт.

8. Размѣры судна по палуубу (взрѣзкомъ):
а) наибольшая длина (отъ штевя до штевя, считая и штевя, безъ руля): 105 фт. — дюйм.
б) наибольшая ширина по средней линіи палууба: 29 фт. — дюйм.
в) наибольшая ширина по верхней кромкѣ палууба: 15 фт. — дюйм.
г) наибольшая высота отъ палууба до мачты (считая мачту и стеньгу мачты): 5 фт. — дюйм.
д) наибольшая высота всего судна съ надстройками (но безъ мачты): 16 фт. — дюйм.

9. Осадка судна:
а) порожняго (но съ осетомъ, мачтою и котлами, а равно съ полнымъ запасомъ топлива): 2 фт. — дюйм.
б) при полной нагрузкѣ: — чета — дюйм.

10. Число судовой команды во время навигаціи: семь человекъ.

Заключившіеся въ этомъ Удостовереніи свѣдѣнія основаны на показаніи (владѣльца судна или его довереннаго, таково-то):
Войска Михаила Александровича Мотомила и проверены въ Пермской сухоходной дистанціи

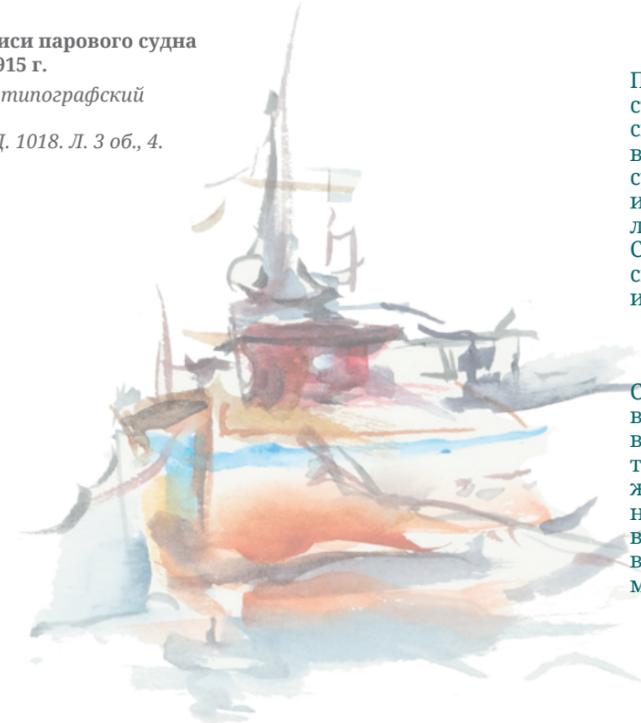
Сие Удостовереніе выдано 9 дня апрѣля мѣсяца 1915 года Пермскими

Подпись Начальника сухоходной дистанціи Мотомилъ

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ 24 ВРЕМЕННЫХЪ ПРАВИЛЪ ДЛЯ ПЛАВАНІЯ

На всѣхъ судахъ должны повѣшены вывѣсныя знаки: «Иллюстрированное въременное правило для плавания по внутреннимъ воднымъ путямъ» и «Удостовереніе о записи парового судна» на видномъ мѣстѣ, доступномъ для осмотра. Судно, при первомъ его отплытіи отъ пристани, должно показывать вывѣсныя знаки, установленныя въ «Иллюстрированномъ въременномъ правилѣ для плавания по внутреннимъ воднымъ путямъ» и «Удостовереніи о записи парового судна». Судно, при первомъ его отплытіи отъ пристани, должно показывать вывѣсныя знаки, установленныя въ «Иллюстрированномъ въременномъ правилѣ для плавания по внутреннимъ воднымъ путямъ» и «Удостовереніи о записи парового судна». Судно, при первомъ его отплытіи отъ пристани, должно показывать вывѣсныя знаки, установленныя въ «Иллюстрированномъ въременномъ правилѣ для плавания по внутреннимъ воднымъ путямъ» и «Удостовереніи о записи парового судна».

Удостоверение о записи парового судна «Пермь». 9 апреля 1915 г.
Подлинникъ, рукопись, типографскій бланк.
ГАПК. Ф. р-790. Оп. 5. Д. 1018. Л. 3 об., 4.



Пароход «Пермь» былъ построенъ в 1914 г. на Пермскихъ пушечныхъ заводахъ в Мотовилихѣ. Владѣлецъ судна в 1915 г. — горный инженеръ завода Николай Алексѣевичъ Мякотинъ. Судно пассажирское, курсировало между Пермью и Мотовилихой.

Согласно Временнымъ правиламъ для плавания по внутреннимъ воднымъ путямъ на каждомъ судне долженъ быть установленъ номерной знакъ, а удостоверение о записи судна вывѣшено на видномъ мѣстѣ.

Любая сдача груза на от-
правку по воде удостове-
рялась выдачей квитан-
ции, в которой обознача-
лись род, вес и ценность
груза, число мест, плата
за провоз, другие рас-
ходы. Такая квитанция
заменила формальный
договор с отправителем
клади. На обороте доку-
мента размещались усло-
вия перевозки, которые
у разных перевозчиков
отличались. У братьев
Каменских «при водной
перевозке доставка нео-
бязательна, если пароход
с грузом по наступлении
заморозков принужден
будет встать на зимовку,
не окончив своего пути».
Отправитель в этом слу-
чае был обязан принять
груз на том месте, где
пароход зазимует.

Квитанция пароходства
и транспортирования
кладей торгового дома
«Ф. и Г. Бр. Каменские»
на доставку грузов
с Ерзовской пристани
в г. Рыбинск.
18 апреля 1888 г.
Подлинник, рукопись,
типографский бланк.
ГАПК. Ф. 128. Оп. 1. Д. 44. Л. 7.

1888 г. Апрель 18 дня.
КВИТАНЦІЯ № 13224/88
ПАРОХОДСТВА и ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ КЛАДЕЙ
ТОРГОВОГО ДОМА
Ф. и Г. Бр. КАМЕНСКІЕ.

Принята на условиях обозначенных на обороте квитанции от **Г. Малкова Савелия Савельевича**
на доставленія въ **Рыбинскъ**
адресъ **Завъ мнѣ**

обязательство отправителя
стоимость всего груза

| Видъ груза, брутто-весъ, количество | Наименованіе груза по показанію отправителя | Литера | Число местъ | Вѣсъ, ПУДЫ. ФУН. | Примечаніе |
|-------------------------------------|---|--------|-------------|------------------|------------|
| | Съ Ерзовской пристани вывараки № 42. | | | | |
| | Позолоченная пряжа, знаки, сизая пряжа, Семеновская пряжа, Овсяная пряжа, сизая пряжа. | | | | |

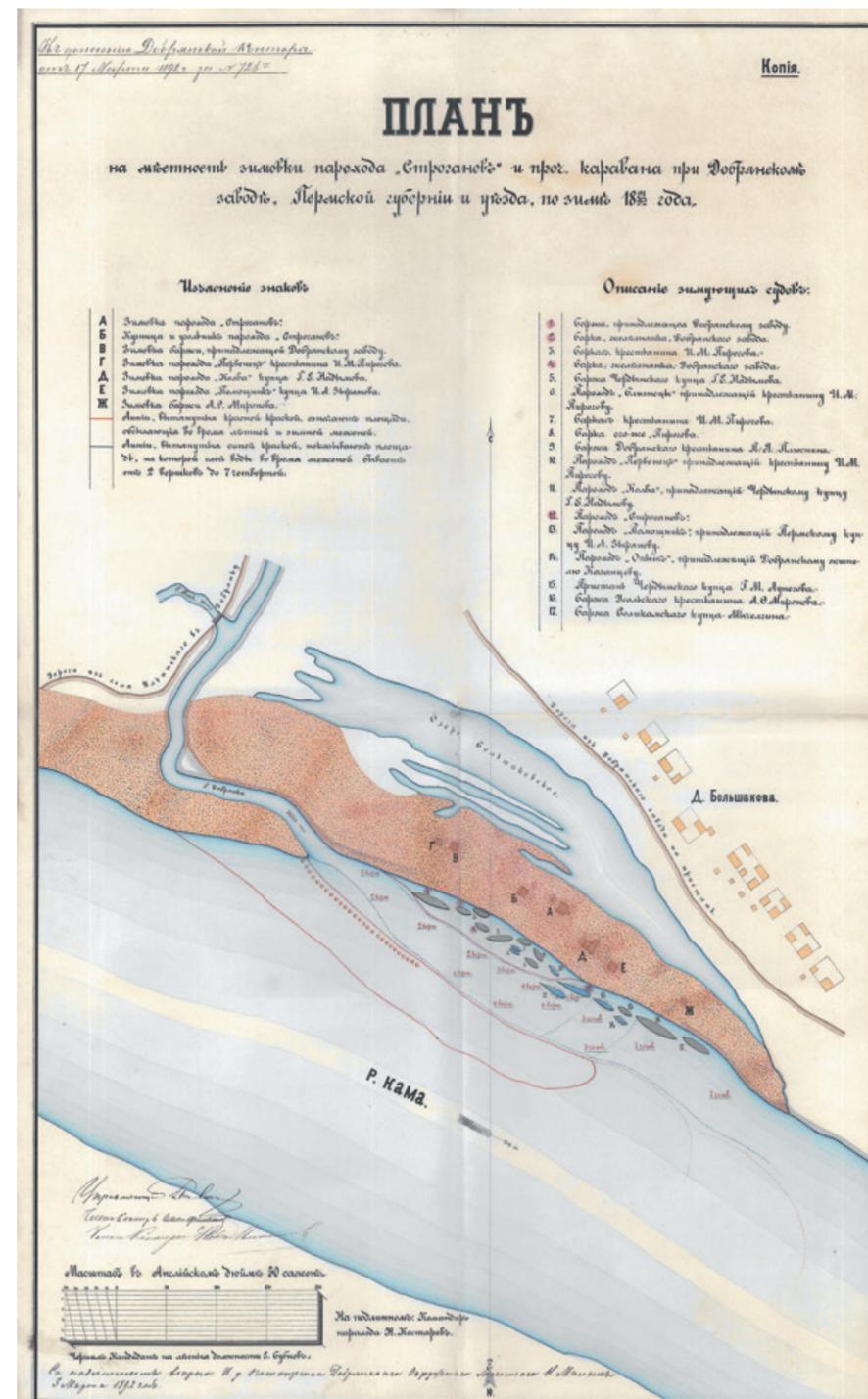
ГЕРЦОВАЯ МАРКА
ПЯТЬ КОП.
ВЪ ПЕРЫХЪ
ВЪ КАМЕНСКИХЪ

Всего **Въ томъ числѣ платителю шестидесяти шестидесяти рублей** Сумма. РР. ИИ. КОП.

Провозъ по 29 коп. въ край впередъ 2774 01
За комиссію по коп. съ нуда
Заплачено за доставку изъ до
За отвѣтственность
Поллиныхъ сборовъ на счетъ **въ Рыбинскъ г. Малкова**
За бланкъ и почтовыхъ 35
Крыша на товары или выючная упаковка за счетъ
Выдано суды
Наложный платежъ

Всего **Въ томъ числѣ шестидесяти шестидесяти рублей 49**
Получено въ
Дополучить въ **Согласно указу въ Пермь г. Малкова Ф.**
Условія доставки на оборотѣ.
Принятъ по добровольности **Фр. Каменскихъ**

Тш. Е. К. Гербергъ, Москва, Петровка.



Зимовка парохода (или другого речного судна) – это период зимнего отстоя судна во время прекращения навигации в специально отведенном и защищенном от сильных течений месте, где проводится технический осмотр и ремонт судна.

План на местность зимовки парохода «Строганов» и караванов при Добрянском заводе по зиме 1891–1892 г. 1892 г.

К донесению Добрянской конторе от 17 марта 1892 г. № 726. Подписи управляющего заводом и членов конторы.

Копия, рукопись.
ГАПК. Ф. 716. Оп. 2. Д. 649.

Вскрытие и замерзание рѣкъ и продолжительность навигаціи въ 1910 году въ бассейнѣ Камы.

| Пункты, гдѣ производилось наблюденіе. | ВСКРЫТІЕ | | | | | | ЗАМЕРЗАНИЕ | | | | | | | | | | |
|--|----------------------------------|---|----------------------------------|---|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|---|---------------------------------|-----------------------|-------------------|---|--------|---------|--------|----------|-----|
| | Ледъ тронулся въ первый разъ *). | | Рѣка очистилась окончательно *). | | Начало фактического судоходства. | Появилось сало въ первый разъ *). | Ледоставъ окончательный *). | | Конецъ фактического судоходства | Продолжит. навигаціи. | | | | | | | |
| | Время наблюденія. | Показаніе уровня воды по водомерной рейкѣ въ сотыхъ саженяхъ (— выше 0 и — ниже 0). | Время наблюденія. | Показаніе уровня воды по водомерной рейкѣ въ сотыхъ саженяхъ (— выше 0 и — ниже 0). | | | Время наблюденія. | Показаніе уровня воды по водомерной рейкѣ въ сотыхъ саженяхъ (— выше 0 и — ниже 0). | | | Время наблюденія. | Показаніе уровня воды по водомерной рейкѣ въ сотыхъ саженяхъ (— выше 0 и — ниже 0). | | | | | |
| | | | | | Число. | Мѣсяцъ. | | | Число. | Мѣсяцъ. | | | Число. | Мѣсяцъ. | Число. | Мѣсяцъ. | |
| Р. Кама. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| г. Лашевъ . . . | 11 | авр. | +146 | 20 | авр. | +440 | 18 | авр. | 16 | окт. | +114 | 21 | окт. | +44 | 17 | окт. | 179 |
| г. Чистозоль . . . | 11 | " | +129 | 22 | " | +404 | 17 | " | 10 | " | +94 | 22 | " | -36 | 17 | " | 171 |
| с. Соколы-Горы . . . | 11 | " | - | 21 | " | - | 18 | " | 16 | " | - | 12 | нояб. | - | 16 | " | 178 |
| г. Елабуга . . . | 14 | " | +199 | 22 | " | +380 | 20 | " | 8 | " | +109 | 20 | окт. | +30 | 16 | " | 169 |
| д. Мунова (устье р. Ика) . . . | 15 | " | +214 | 21 | " | +307 | 20 | " | 6 | " | +87 | 25 | " | +52 | 16 | " | 168 |
| с. Каракулино . . . | 15 | " | +203 | 21 | " | +353 | 21 | " | 5 | " | +133 | 22 | " | +106 | 15 | " | 167 |
| г. Сарапулъ . . . | 15 | " | +97 | 21 | " | +242 | 20 | " | 5 | " | +52 | 23 | " | -45 | 16 | " | 167 |
| с. Усть-Рѣчка . . . | 15 | " | +131 | 21 | " | +307 | 20 | " | 5 | " | +67 | 21 | " | -10 | 16 | " | 167 |
| г. Оса . . . | 10 | " | +57 | 20 | " | +304 | 19 | " | 2 | " | +122 | 20 | " | +23 | 16 | " | 165 |
| д. Усть-Нытва . . . | 13 | " | +94 | 20 | " | +280 | 18 | " | 3 | " | +85 | 30 | " | +19 | 16 | " | 166 |
| г. Пермь . . . | 12 | " | +82 | 20 | " | +313 | 18 | " | 1 | " | +107 | 19 | " | +47 | 19 | " | 164 |
| прист. Добрянская д. Березьяки (село Усолье) . . . | 13 | " | +123 | 20 | " | +285 | 17 | " | 1 | " | +111 | 21 | " | +52 | 9 | " | 164 |
| с. Бондюжское . . . | 14 | " | - | 20 | " | - | 19 | " | 1 | " | - | 19 | " | - | 2 | " | 164 |
| с. Бондюжское . . . | 14 | " | +74 | 18 | " | +174 | 21 | " | 30 | сент. | +85 | 16 | " | +38 | 14 | сент. | 165 |
| Р. Вятка. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| г. Мамадышъ . . . | 11 | " | +112 | 19 | " | +323 | 19 | " | 9 | окт. | +110 | 27 | " | +81 | 16 | окт. | 173 |
| с. Медвѣдка . . . | 13 | " | +253 | 17 | " | +299 | 17 | " | 7 | " | +93 | 19 | " | +51 | 15 | " | 173 |
| г. Котельничъ . . . | 11 | " | +135 | 17 | " | +215 | 16 | " | 4 | " | +71 | 18 | " | +14 | 11 | " | 170 |
| г. Вятка . . . | 10 | " | +53 | 17 | " | +183 | 16 | " | 5 | " | +44 | 17 | " | +6 | 16 | " | 171 |
| г. Слободской . . . | 11 | " | +110 | 16 | " | +122 | 17 | " | 4 | " | +59 | 18 | " | +29 | 6 | " | 171 |
| Р. Бѣлая. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| с. Андреевка . . . | 12 | " | +222 | 19 | " | +363 | 20 | " | 10 | " | +107 | 19 | " | +75 | 11 | " | 174 |
| г. Бирскъ . . . | 13 | " | +174 | 18 | " | +295 | 17 | " | 10 | " | +67 | 20 | " | +34 | 14 | " | 175 |
| г. Уфа . . . | 11 | " | +142 | 18 | " | +344 | 15 | " | 10 | " | +61 | 20 | " | +77 | 17 | " | 175 |
| Р. Чусовая. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Чусовеніе Городки ставля Чусовая, Пермской ж. д. | 14 | " | +36 | 19 | " | +180 | 18 | " | 1 | " | +27 | 21 | " | +15 | 3 | " | 165 |
| зав. Кыновскій . . . | 14 | " | +60 | 18 | " | +110 | 20 | " | 4 | " | +12 | 17 | " | +10 | 5 | " | 169 |
| Демидовская Утла . . . | 13 | " | +37 | 17 | " | +138 | 16 | " | 1 | " | +20 | 19 | " | +3 | 2 | " | 167 |
| зав. Ревдинскій . . . | 11 | " | +20 | 17 | " | +65 | 15 | " | 1 | " | +10 | 17 | " | +5 | 6 | " | 167 |
| зав. Ревдинскій . . . | 14 | " | +5 | 19 | " | +87 | не было. | " | 30 | сент. | - | 23 | " | - | 6 | не было. | 164 |
| Р. Вишера. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| д. Бушмены . . . | 17 | " | +18 | 22 | " | +109 | 20 | авр. | 1 | окт. | +13 | 17 | " | +17 | - | - | 162 |
| з. Вижаинскій . . . | 16 | " | -11 | 21 | " | +192 | 23 | " | 30 | сент. | +5 | 17 | " | +10 | 25 | сент. | 162 |
| Выше устья рѣки Акчимы . . . | 17 | " | +15 | 22 | " | +80 | 21 | " | - | " | - | - | " | - | - | - | - |
| пос. Усть-Ульскій . . . | 16 | " | +8 | 21 | " | +109 | 21 | " | 29 | " | +9 | 4 | " | -1 | 26 | сент. | 161 |
| у устья р. Вельса . . . | 19 | " | +35 | 21 | " | +56 | 21 | " | 27 | " | +12 | 16 | " | +5 | - | - | 159 |
| Р. Колва. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| г. Чердынъ . . . | 16 | " | - | 23 | " | - | 20 | " | 30 | " | - | 25 | " | - | 1 | окт. | 160 |

*) Указанный въ этой графѣ „0“ означаетъ уровень средней межени.

Сведения о вскрытии и замерзании рек и продолжительности навигаціи в бассейне Камы в 1910 г. из издания «Иллюстрированный путеводитель по реке Каме и реке Вишере с Колвой» (Пермь, 1911 г.).

Типографская печать.
ГАПК. Ф. 679. Оп. 1. Д. 298. Л. 22 об.



Баржи на реке Язьве.
18 марта 1896 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-16. Оп. 16п. Д. 149.



Баржи на реке Колве.
1900-е гг.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-60. Оп. 60п. Д. 147.



Чердынскій купец
Александр Иванович
Черемисинов на барже
на реке Печоре. 1909 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-16. Оп. 16п. Д. 404.

Удостоверение на судно вшивалось в путевой журнал.

Буксирный пароход с железным корпусом «Княгиня Львова» мощностью 200 лошадиных сил был построен в 1898 г. на Пожевском заводе князя С.Е. Львова. В 1908 г. он прошел капитальный ремонт. Переименован в «Заря свободы», утилизирован в 1972 г.

Временное удостоверение № 1017 на речное судно пароход «Заря свободы» о допуске к плаванию. 11 февраля 1921 г.

Подлинник, рукопись, типографский бланк. ГАПК. Ф. р-37. Оп. 1. Д. 100. Л. 1.

Хранить на видном месте.

Р. С. Ф. С. Р.
Областное Управление Водного Транспорта Волжского Бассейна.

Техническо-Регистрационное Отделение.

Временное удостоверение № 1017

выдано на речное судно с механическим двигателем (№ назв.)
пароход «Заря Свободы»

принадлежащее флоту Р.С.Ф.С. Республики
ранее князя С.Е. Львова

имеющее № М. П. С. 5194 тип паров. Конденс.

назначение буксирный

Корпус: материал чугуно год постройки: 1908

место постройки: Пожевский завод Пермск. губ

длина 17 фута ширина 21 фут высота борт. 7'2 дюм.

Котлы: число одни тип Кроветной

место постройки Пожевский завод

год постройки 1895 общ. поверх. нагрев. 88 кв. фут

рабочее дав. пара 120 фунт топливо Дрова и Мазут

Глав. машины: число машин одна тип Напчонков Колесная

место постройки Пожевский завод

год постройки 1895

род двигателя Напчонков паровая машина

мощность судна пятьдесят (50) ном. сил.

Род груза

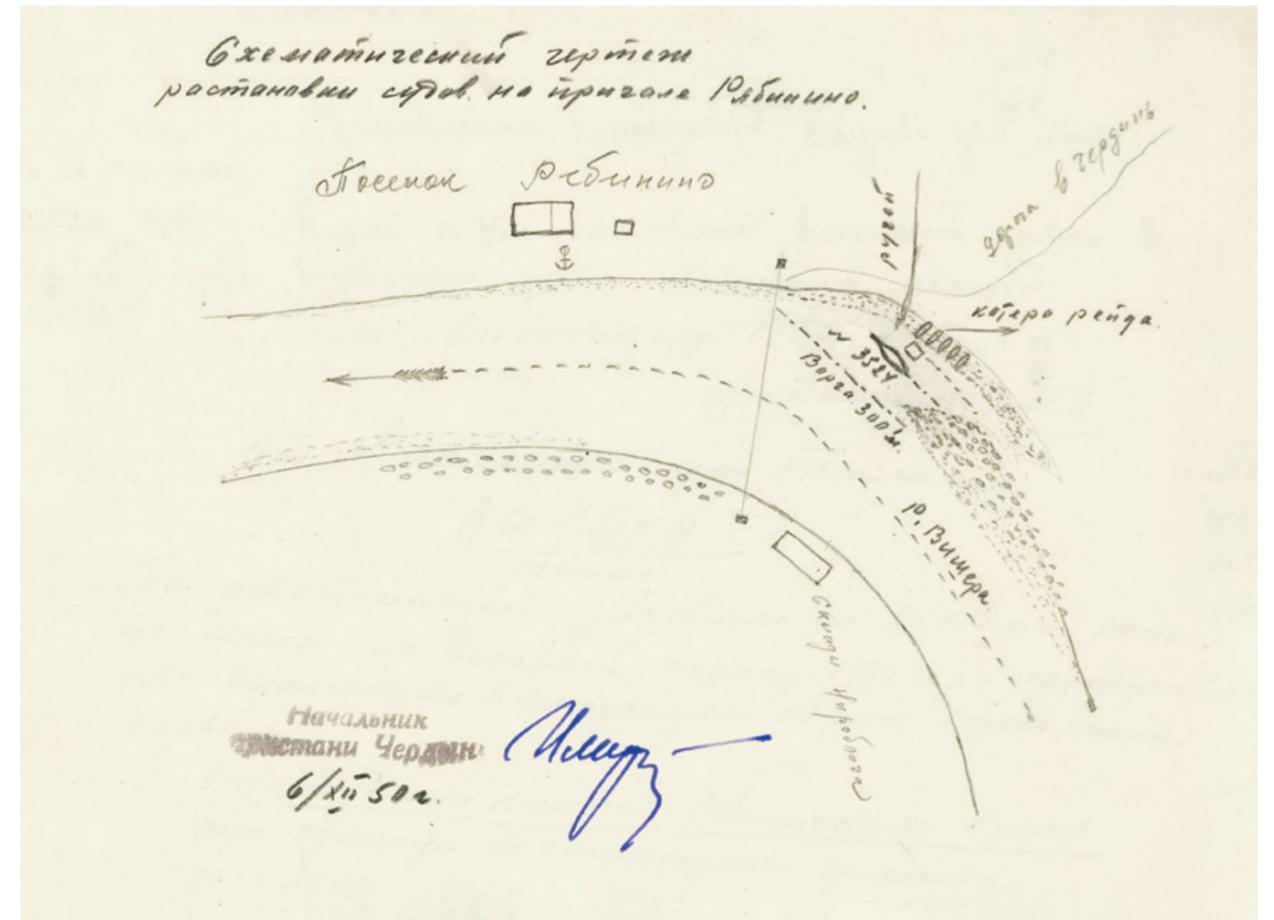
Грузоподъемность

На основании осмотра от 17 дня Января месяца 1921 года, произведенного экспертом Регистрационного Отдела, означенное судно к плаванию — допускается, вследствие чего выдано настоящее временное удостоверение, подлежащее обмену на свидетельство, выдаваемое, по утверждению класса.

Город: Пермь
11 февраля 1921 года.

Эксперт Мейвиль

(См. на обороте).



Схематический чертеж расстановки судов на пристани Рябинино зимой 1950-1951 гг. 6 декабря 1950 г.

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 3. Д. 1172. Л. 7.



Пристань на реке Вишере в поселке Рябинино Чердынского района. 14 августа 1983 г.

На переднем плане научные сотрудники Пермского областного краеведческого музея Наталья Леонидовна Нохрина (слева) и Наиля Абдуловна Зенкова (справа).

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-2485. Оп. 2. Д. 958.

Для безопасного отстоя флота начальники пристаней ежегодно подавали в Камское речное пароходство схематические чертежи расстановки судов, сметы на производство работ по спасению флота от весеннего ледохода, заявки на ледокольные работы. Весной ежегодно проводился комплекс мероприятий для сохранения флота, портово-пристанского хозяйства от ледохода и весеннего паводка.

РЕКА КАМА.

План Заозерского затона
с показанием всех судов, стоявших в затоне
во время съемки.

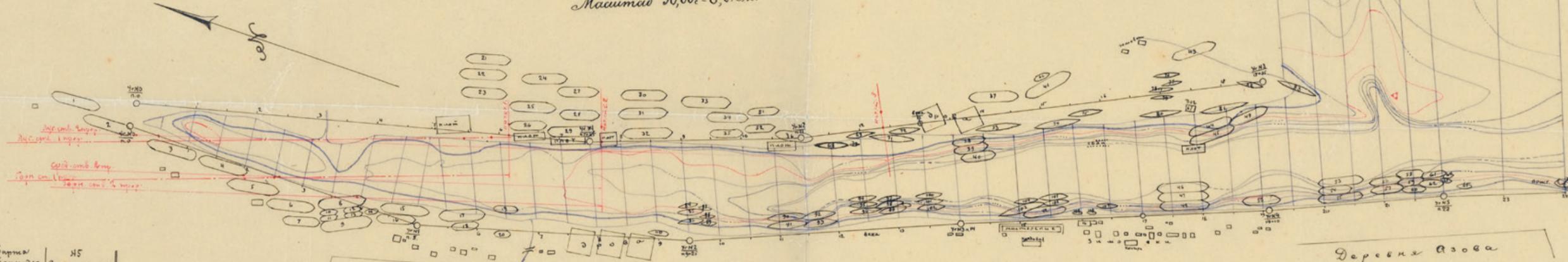
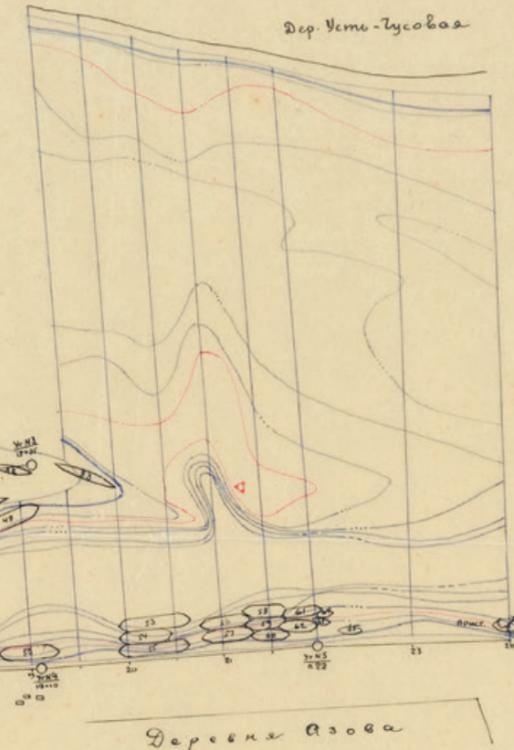
Съемка произведена 4, 5, 6 и 7 августа 1923 г.

Линии равных глубин отнесены к горизонту 0,00 Королевского водом. поста.

Масштаб 50,000 = 0,01 см.

Экспликация

| № п/п | Вид судна | Название или № | № п/п | Вид судна | Название или № |
|-------|-----------|----------------|-------|-------------|----------------|
| 1 | Баржа | Б50 Н | 13 | Шхерман | № 58 |
| 2 | " | № 4 | 14 | " | Б50 Н |
| 3 | " | № 2 | 15 | Баржа | " |
| 4 | " | № 1 | 16 | " | (записано) |
| 5 | " | Б50 Н | 17 | " | Б50 Н |
| 6 | " | " | 18 | " | " |
| 7 | " | № 38 | 19 | Белугарка | " |
| 8 | " | № 8 | 20 | Бурановская | приземл. маш. |
| 9 | " | № 32 | 21 | Шхерман | Б50 Н |
| 10 | Шхерман | Б50 Н | 22 | Баржа | № 12 |
| 11 | " | " | 23 | " | № 8 |
| 12 | " | № 61 | 24 | " | № 3 |
| | | | | | № 44 |



| | | | | | | | | | | | |
|----|------------|--------------|----|--------------|--------------|----|--------------|--------------|-----|-------------|-----------|
| 25 | Баржа | № 5 | 55 | Шхерман | № 30 | 60 | Старый парус | С. П. Гербер | 97 | Пароход | Валодя |
| 26 | Добаркадер | Самый старый | 64 | " | № 43 | 61 | " | " | 98 | " | Демидов |
| 27 | Баржа | № 6 | 65 | Парусина | землем. маш. | 62 | " | Мотобилика | 100 | " | Анато |
| 28 | " | Б50 Н | 66 | Митин | " | 63 | " | " | 101 | " | Секс |
| 29 | " | № 69 | 67 | Деревак гон | " | 64 | Пароход | " | 102 | " | Новосидан |
| 30 | " | № 104 | 68 | Старый парус | " | 65 | " | " | 103 | Сортик | пар. Урал |
| 31 | " | № 2 | 69 | " | " | 66 | " | " | 104 | Пароход | Удаль |
| 32 | " | № 40924 | 70 | " | " | 67 | " | " | 105 | " | Воропа |
| 33 | " | № 5 | 71 | " | " | 68 | " | " | 106 | " | Сурманей |
| 34 | " | Б50 Н | 72 | " | " | 69 | " | " | 107 | " | Муровей |
| 35 | " | " | 73 | " | " | 70 | " | " | 108 | Шхерман | " |
| 36 | Булана | " | 74 | " | " | 71 | Обский | " | 109 | " | " |
| 37 | Баржа | " | 75 | " | " | 72 | " | " | 110 | Старый кают | " |
| 38 | " | № 2 | 76 | " | " | 73 | " | " | 111 | Кайер | " |
| 39 | " | № 16 | 77 | " | " | 74 | " | " | | " | " |
| 40 | " | Б50 Н | 78 | " | " | 75 | " | " | | " | " |
| 41 | " | " | 79 | " | " | 76 | " | " | | " | " |
| 42 | " | № 114 | | | | | | | | | |
| 43 | " | № 74 | | | | | | | | | |
| 44 | " | № 13 | | | | | | | | | |
| 45 | " | № 10 | | | | | | | | | |

Условные обозначения:

Линии равных глубин

- рабочий уровень воды
- 0 средний горизонт
- 1 артиллерийский
- 2 " " "
- 3 " " "
- 4 " " "
- 2 сажа " "
- 3 " " "

Средний горизонт выше или ниже уровня моря

- 6 - - 0,82
- 7 - - 0,83

Брандвахта № 93

Исполнение: протодиакон Михаил
В. Лурин, Л. Комиссар и В. Толубев.

Заозерский затон был образован в 1884 г. для зимней стоянки судов с открытием судоходства по Каме и Чусовой. Располагался недалеко от села Левшино, где находились пристани судоходных компаний. В 1918 г. организованы Заозерские мастер-

ские, построены токарный, кузнечный, литейный и котельный цехи. В 1954 г. в связи с запуском Камской ГЭС часть территории затопило, было открыто новое предприятие – Заозерская ремонтно-эксплуатационная база флота (РЭБ).

План Заозерского затона с показанием всех судов, стоявших в затоне во время съемки. 4-7 августа 1923 г.

Роторная печать, рукопись.
ГАПК. Ф. р-37. Оп. 1. Д. 72. Л. 7.

СПИСОК

распределения дебаркадеров по пристаням для летней стоянки их в навигацию 1928 года.

| № п/п. | Тип судна. | № К. | Пристань стоянки в навигацию 1927 года. | Место вымовки в зиму 1927/28 г. | Пристань назначения на навигацию 1928 г. |
|--------|--------------|------|---|---------------------------------|--|
| 1. | Дебаркадер | 135 | Чердынь | Серогово | Чердынь |
| 2. | " | 140 | Пермь | Засверский в. | Толькино |
| 3. | " | 296 | Черное | Усольский в. | Усть-Усолка |
| 4. | " | 301 | Березники | " | Березники |
| 5. | " | 276 | Усолье | " | Усолье |
| 6. | " | 297 | Пожва | " | Пожва |
| 7. | Д/дебаркадер | 406 | Куля. Камчатка. Чермошской в. | Черное | |
| 8. | Дер. дебарк. | 205 | Слудка | Засверск. в. | Слудка |
| 9. | " | 394 | У-Гаревая | " | У-Гаревая |
| 10. | " | 420 | " | Строит. Серег. Добрянка | |
| 11. | " | 125 | Толстик | Засверск. в. | Полава |
| 12. | " | 142 | Пермь | " | Пермь |
| 13. | " | 169 | " | " | " |
| 14. | " | 277 | Строит. Серег. | Зат. Двержинск. | " |
| 15. | Понтон | 25 | Н-Курья | " | Н-Курья |
| 16. | " | 26 | Конец-Вора | " | Н-Мулан |
| 17. | Дебаркадер | 420 | - | Строит. Серегов. Конец-Вора | |
| 18. | " | 422 | - | " | Н-Ильинск |
| 19. | " | 141 | Нитва | Десятковск. в. | Нитва |
| 20. | " | 287 | Табора | Зат. Двержинск. | Табора |
| 21. | " | 299 | Ожонск | " | Ожонск |
| 22. | " | 128 | Беляевка | Десятков. в. | Беляевка |
| 23. | " | 127 | Оса | " | Оса |
| 24. | " | 126 | Частые | " | Частые |
| 25. | " | 122 | Егово | " | Егово |
| 26. | " | 129 | Добрянка | Засверск. в. | Толстик |



Пермская судостроительная завод была основана в 1931 г., когда был заложен корпус 150-сильного буксирного судна «Пермский первенец». В 1930-е гг. завод производил суда вспомогательного флота (первоначально речные буксирные пароходы, землечерпалки и землесосы, позже – катера, морские буксиры и баржи) и занимался их ремонтом.

Рабочие во время ремонта колеса парохода на Пермской судостроительной заводе. 1932 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п. Д. 364.



Возведение надстройки на колесных пароходах № 54 и 55 на Пермской судостроительной заводе. 20 декабря 1935 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-71. Оп. 71п. Д. 19.

Список распределения дебаркадеров по пристаням для летней стоянки, составленный в Пермской экспедиционно-коммерческой конторе Волжского государственного речного пароходства. 15 марта 1928 г.

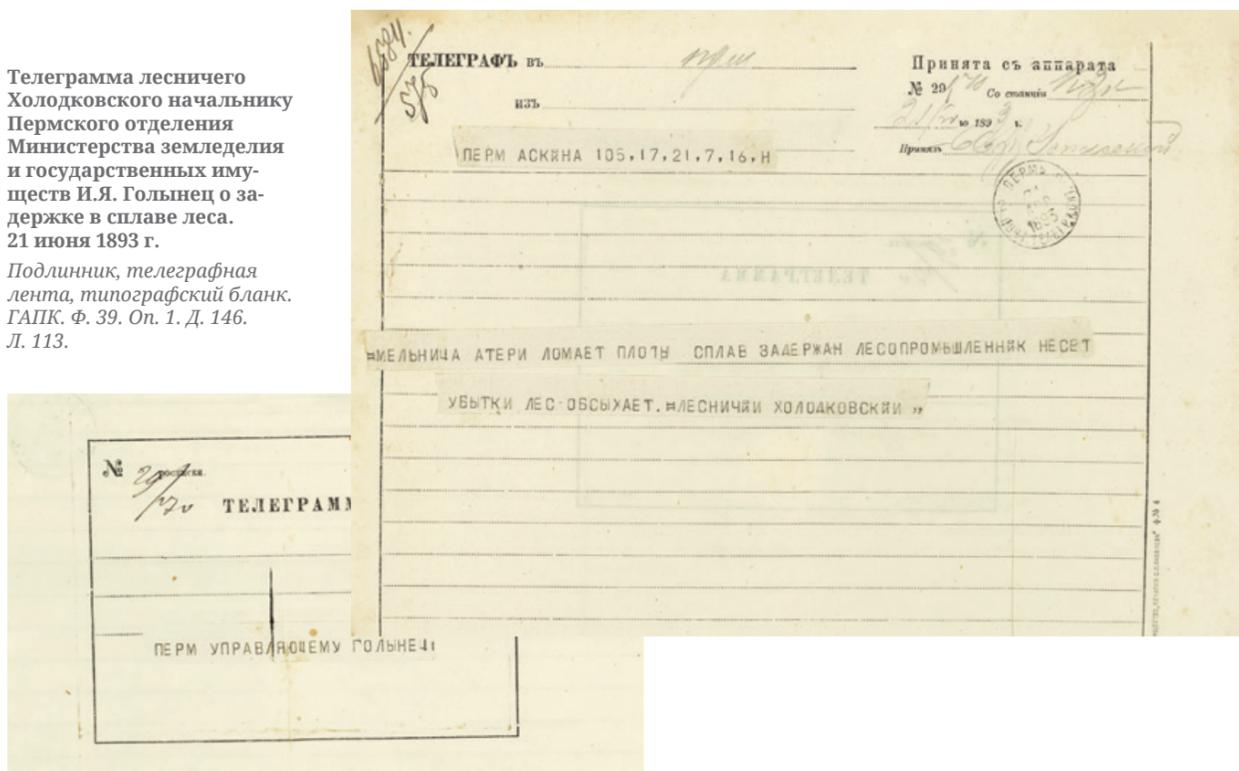
Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 294.
Л. 242, 243.

| | | | | | |
|-----|------------|-----|-------------|---------------|-------------|
| 27. | Дебаркадер | 117 | на степеле | Пермский уч. | Галево |
| 28. | " | 132 | Сайгатка | Симоних. ват. | Сайгатка |
| 29. | " | 116 | Гольяны | " | Гольяны |
| 30. | " | 130 | Сарапул | " | Сарапул |
| 31. | " | 168 | Камбарка | " | Камбарка |
| 32. | " | 50 | Ижок. Устье | Чистосель | Н-Березовка |
| 33. | " | 401 | - | Разнежье | Каракулино |

КАК ЛЕС ПО РЕКАМ СПЛАВЛЯЛИ

Телеграмма лесничего Холодковского начальнику Пермского отделения Министерства земледелия и государственных имуществ И.Я. Гольнецу о задержке в сплаве леса. 21 июня 1893 г.

Подлинник, телеграфная лента, типографский бланк. ГАПК. Ф. 39. Оп. 1. Д. 146. Л. 113.



Плотбище – затопляемое место берегового склада, на котором производятся формирование и хранение плотов.

Заплав – это связка бревен, соединенных в длину и установленных поперек течения для задержки плывущего леса.

Спруда – запруда, плотина, разлив на месте слияния двух рек (в результате подъема уровня вод в одной из них).

Пайвож – река в Чердынском уезде, приток реки Аньель, впадающей в Колву.

Заявление временно-чердынского купца А.Н. Пешехонова в Управление государственными имуществами Пермской губернии об установлении порядка сплава леса по реке Пайвож в Чердынском уезде

г. Чердынь

январь 1894 г.

Из Колвинского лесничества мною получен билет от 22 октября 1893 года за № 1055 на рубку 500 сосновых бревен в урочище Волосницком, складка леса назначена мне по р[ечке] Пайвожу, смежно с Тимоховым, выше всех других лесопромышленников, как то: г[осподина] Светлакова, Гусева, Федосеева, Сокотова, Юрганова, Боровских, Щипунова и Тимохова, что составит, кроме моего леса, около 10 000 деревьев.

Как мною, так и другими лицами, кроме г[осподина] Светлакова, предположено по вскрытию речки Пойважа от льда весь лес, заранее приготовленный в плотах, немедленно сплавать, но Светлаков, который намерен сплавать свой лес в количестве 3 700 дерев, модем, или иначе сказать россыпью, до устья речки Пайвожа, впадающей в р[еку]

Колву, а при таком способе сплава нужно будет г[осподину] Светлакову сделать при устье через всю речку Пайвож заплав или спруды из леса, где он и предполагает устраивать плоты для сплава в низовые города по рекам Каме и Волге.

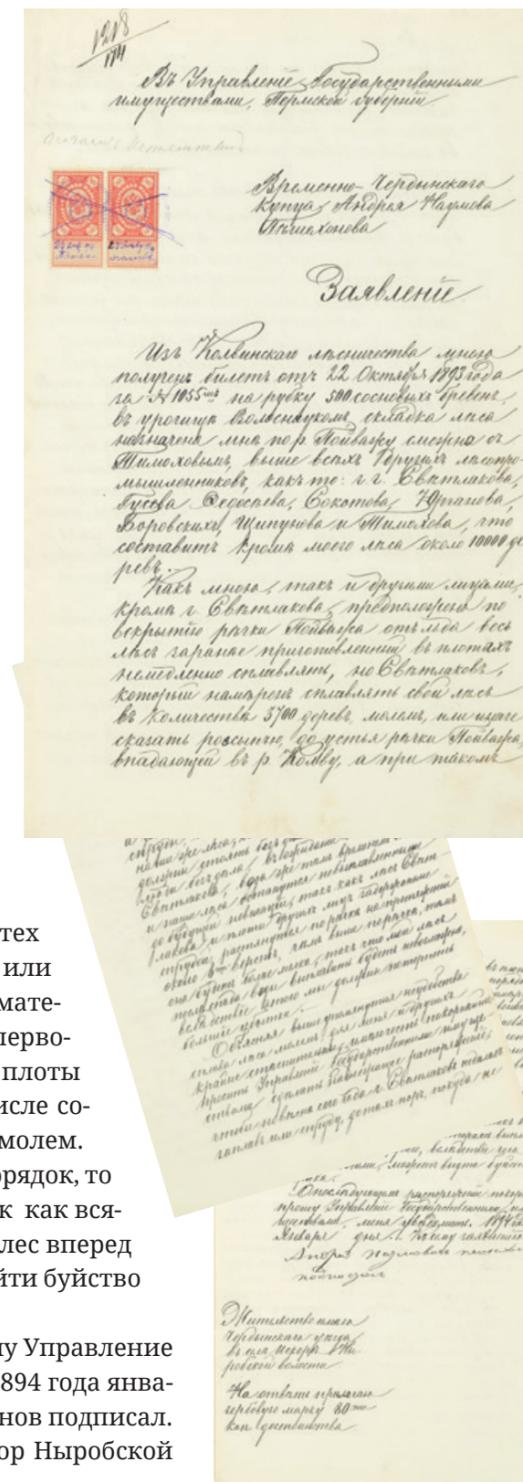
Вышеозначенный способ сплава как для меня, так и для других лесопромышленников будет крайне неудобен, так как Светлаковым занято по речке самое нижнее плотбище и его лес пойдет сплавом первым, а для приготовления его в плоты на месте спруды ему потребуется немало времени, наши же леса, счаленные уже в плоты, должны стоять без действия, а рабочие люди без дела, в ожидании выплава лесов Светлакова, вода же тем временем спадет и наши леса останутся невыплавленными до будущей навигации, так как лес Светлакова и плоты других лиц, задержанные спрудой, растянутся по речке на протяжении около 6-ти верст, чем выше по речке, тем она будет более мелка, так что мой лес после спада воды выплавить будет невозможно, вследствие этого мы должны потерпеть большие убытки.

Объясняя вышеупомянутые неудобства сплава леса модем, для меня и других крайне стеснительных, имею честь покорнейше просить Управление государственными имуществами сделать надлежащее распоряжение, чтобы по весне сего года г[осподин] Светлаков не делал заплав или спруды до тех пор, пока не выплывет наш лес, счаленный в плоты; или же объявить и установить порядок выгонки лесных материалов по примеру Казанской и других губерний: первоначально сплавать строевые плоты, 2-е – дровяные плоты долготьем, 3-е – дровяные плоты коротьем, в том числе солеваренные, 4-е – строевые леса модем и 5-е – дрова модем.

Если же не будет установлен вышеозначенный порядок, то лес ни под каким видом выплавленным не будет, так как всякой будет хозяйничать и стараясь выплавлять свой лес вперед другого, вследствие чего между рабочими может выйти буйство и драка.

О последующем распоряжении покорнейше прошу Управление государственными имуществами меня уведомить. 1894 года января дня. К сему заявлению Андрей Наумович Пешехонов подписал. Жительство имею Чердынского уезда в селе Искор Нырбобской волости.

На ответ прилагаю гербовую марку 80-ти коп. достоинства.



Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. 39. Оп. 1. Д. 146. Л. 93-94.

Письмо пермского губернатора П.Г. Погодина в Управление государственными имуществами Пермской губернии о разрешении ввиду особых обстоятельств сплавить по рекам Барде и Асове лес россышью

г. Пермь 18 мая 1896 г.

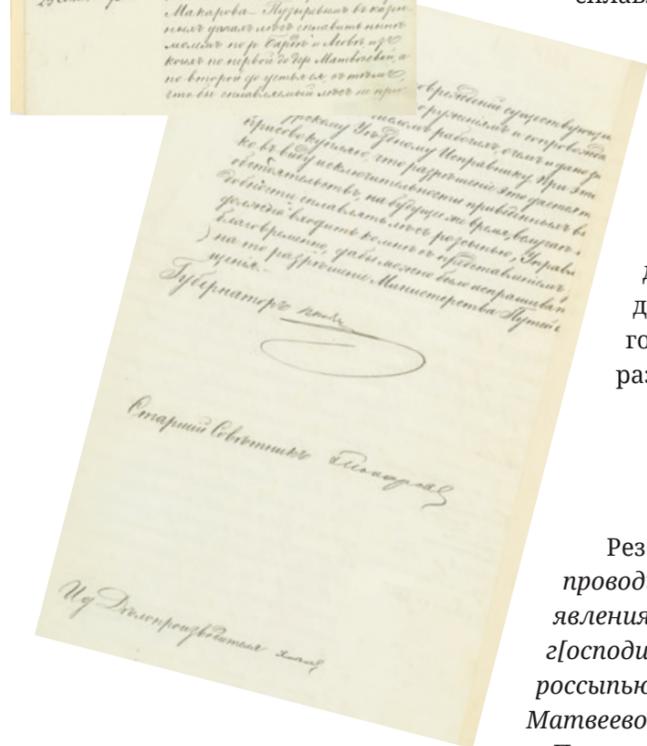
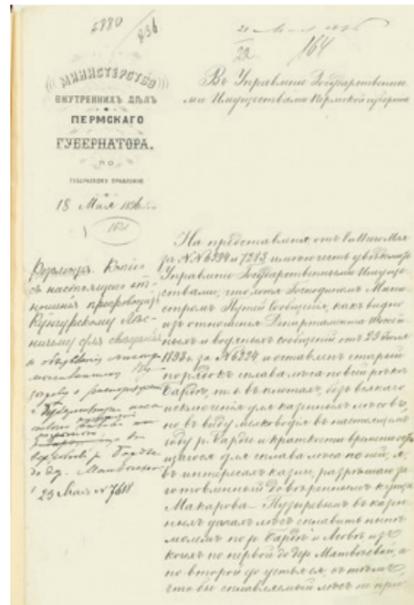
На представления от 8 и 11 мая за № 6994 и 7283 имею честь уведомить Управление государственными имуществами, что хотя господином министром путей сообщения, как видно из отношения Департамента шоссейных и водяных сообщений от 29 июля 1893 г. за № 6224, и оставлен старый порядок сплава леса по всей реке Барде, т.е. в плотках без всякого исключения для казенных лесов, но ввиду мелководия в настоящем году [реки] Барды и краткости времени, остающегося для сплава леса по ней, я в интересах казны разрешаю заготовленный доверенным купца Макарова Пузыревым в казенных дачах лес сплавить ныне модем по [рекам] Барде и Асове, из коих по первой до [деревни] Матвеевой, а по второй до устья ее, с тем чтобы сплавляемый лес не причинял никаких повреждений существующим на этих реках сооружениям и сопровожда[лся] достаточным числом рабочих, о чем дано знать кунгурскому уездному исправнику. При этом присовокупляю, что разрешение это дается только ввиду исключительности приведенных [вами] обстоятельств, на будущее же время, в случае надобности сплавлять лес россышью, Управление должно входить ко мне с представлением заблаговременно, дабы можно было испрашивать на то разрешения Министерства путей сообщения.

Губернатор П. Погодин
Старший советник Токарев
И. д. делопроизводителя Хмелев

Резолюция: Копию с настоящего отношения препроводить кунгурскому лесничему для сведения и объявления лесопромышленнику Пузыреву о распоряжении г[осподина] губернатора касательно разрешения сплава россышью по [реке] Барде в верховье реки Барды до деревни Матвеевой. 23 мая № 7618.

Помета о получении: 21 мая 1896 г.

Подлинник, рукопись, типографский бланк.
ГАПК. Ф. 39. Оп. 1. Д. 146. Л. 164-164 об.



Из письма лесничего Иванова в Пермское управление земледелия и государственных имуществ со сведениями о сплавных реках Гайнского лесничества

с. Гайны Чердынского уезда 4 октября 1913 г.

Река Лупья, берущая начало в Вологодской губ[ернии] и протекающая по Гайнскому лесничеству на протяжении 120 верст, на всем протяжении не только по Гайнскому лесничеству, но частью и в пределах Вологодской губ[ерни] удобна для сплава леса в плотках. В течение десятков лет на Лупье образовались острова и холуи, препятствующие сплаву леса, а потому в 1913 г. она была расчищена на протяжении 55 верст, остается расчистить ее на протяжении 65 вер[ст]. Самое дальнейшее расстояние места рубки товарного леса от складки по [реке] Лупье будет 15 вер[ст] и для дров 12 вер[ст].

В Лупью с левой стороны впадает [река] Сочь, которая пригодная для сплава леса модем на протяжении 15 вер[ст], а в некоторые годы, а именно при медленном таянии снегов, может служить для сплава и небольших плотов.

Река Леман берет начало в Вологодской губ[ернии] и по Гайнскому лесничеству протекает на протяжении 100 вер[ст], на протяжении 50 вер[ст] расчищен[а] для сплава леса в плотках, дальнейшая расчистка невозможна вследствие того, что лед медленно тает и вода от таяния снегов успеваеет убежать до стаяния льда. Кроме того, дальнейшая расчистка Лемана будет стоить громадных денег, так как Леман в верхнем течении сплошь завален древесным хламом с землей. Самое дальнейшее расстояние с места рубки товарного леса от складки по [реке] Леману будет 12 вер[ст] и для дров 12 вер[ст].

В Леман впадает с левой стороны [река] Лель, ведущая начало в Вологодской губ[ернии] и протекающая по Гайнскому лесничеству на протяжении 65 верст, на протяжении 40 верст от устья [река] Лель расчищена для сплава леса в плотках, дальнейшая расчистка невозможна по причине многочисленных холуев (завалов). Самое длинное расстояние места рубки товарного леса и дров от складки по [реке] Лели будет 10 верст. <...>

Холуй – накопление в лесных реках, преимущественно на изгибах и поворотах, деревьев, повалившихся с подмытых водою берегов и лежащих большей частью поперек течения.

| Сведения о реках | | Сведения о сплавах | | Сведения о лесах | | Сведения о населении | |
|------------------|-------|--------------------|---------|------------------|------------|----------------------|---------------|
| Имя реки | Длина | Ширина | Глубина | Состояние | Виды леса | Число жителей | Условия жизни |
| Река Лупья | 120 | 10 | 1 | Среднее | Сосна, ель | 100 | Среднее |
| Река Сочь | 15 | 5 | 0.5 | Плохое | Сосна, ель | 50 | Плохое |
| Река Леман | 100 | 15 | 2 | Плохое | Сосна, ель | 200 | Плохое |
| Река Лель | 65 | 8 | 1 | Среднее | Сосна, ель | 80 | Среднее |

Фрагмент. Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 39. Оп. 1. Д. 176. Л. 86-87.

Дмитрий Васильевич Богданов – лесничий Юговской и Аннинской дач. 1911–1916 гг.



Сплав леса на реке Бабке. 1924 г.

Из архива Д.В. Богданова.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-790. Оп. 5. Д. 1294.
Л. 1.

21. 18 26
го ч. м. пор. № 1137
От пров. № 1137
Принял: Иванов

Передан: 21. 18 26
го ч. м. пор. № 1137
Пров. № 1137

Из: 21. 18 26
№ 21 с.л. 21. 18 26
Адрес: Пермь
Госпароходство

Сударские отряды: 21. 18 26

Дачи - соотв. с.л. 21. 18 26
Гайны - соотв. с.л. 21. 18 26
Гайны - соотв. с.л. 21. 18 26
Гайны - соотв. с.л. 21. 18 26

366 и 367 Гайны где установить
плоты Гайны снасти воев гайнах.
Грой сутки Гайны сорок с.л. 21. 18 26
Кузьмина Гайны верхах переводит
2000 рас. Гайны лоцманов рабочих =

Зырянов 231

СТАТ
ИТ
4
Л5
148 X 210
3. 3321
Т. Касса

Телеграмма Зырянова в Пермь об убыли воды в Гайнах и проводке плотов. 23 мая 1928 г.

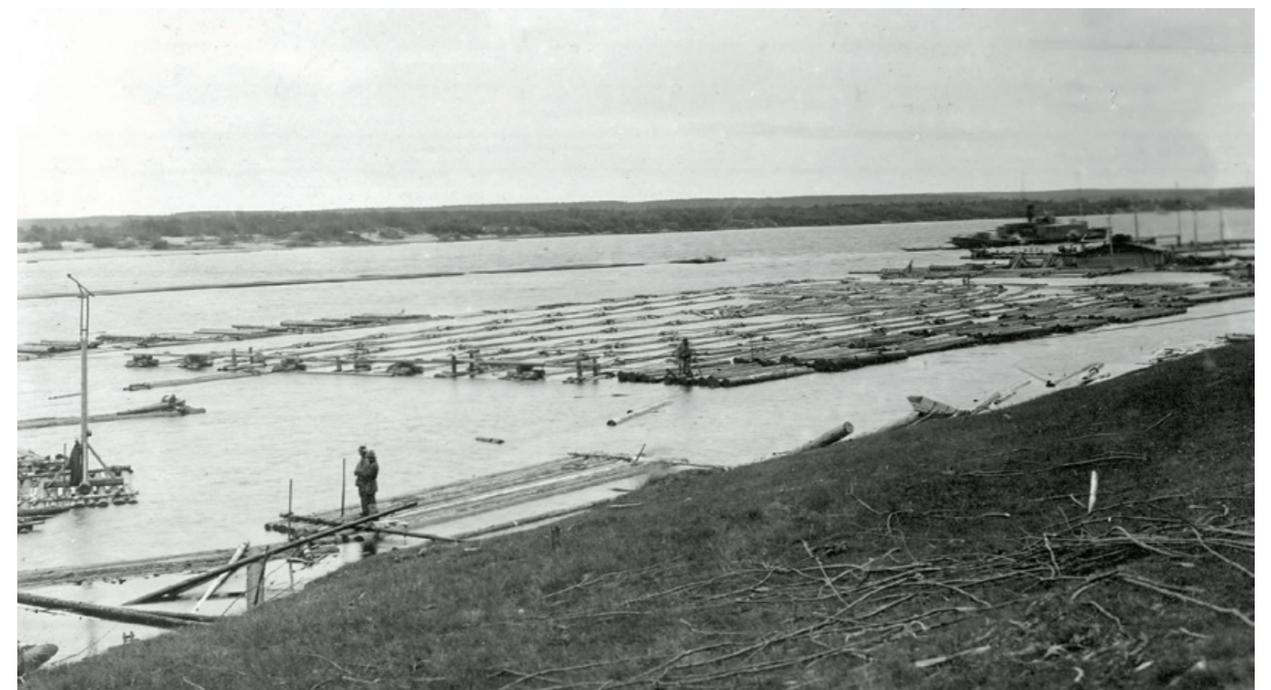
Запись на обороте: Гайны. Госпароходство. Зырянову. Две тысячи переведены при выдаче расчета лоцманам также сплавным рабочим удерживайте авансы выданные договорам приходу те касс отчеты высылайте Пермь. Госпароходство Качнев. 29/V.28.

Подлинник, рукопись, типографский бланк.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 294. Л. 501.



Молевой сплав на реке Чусовой. 1929–1930 гг.

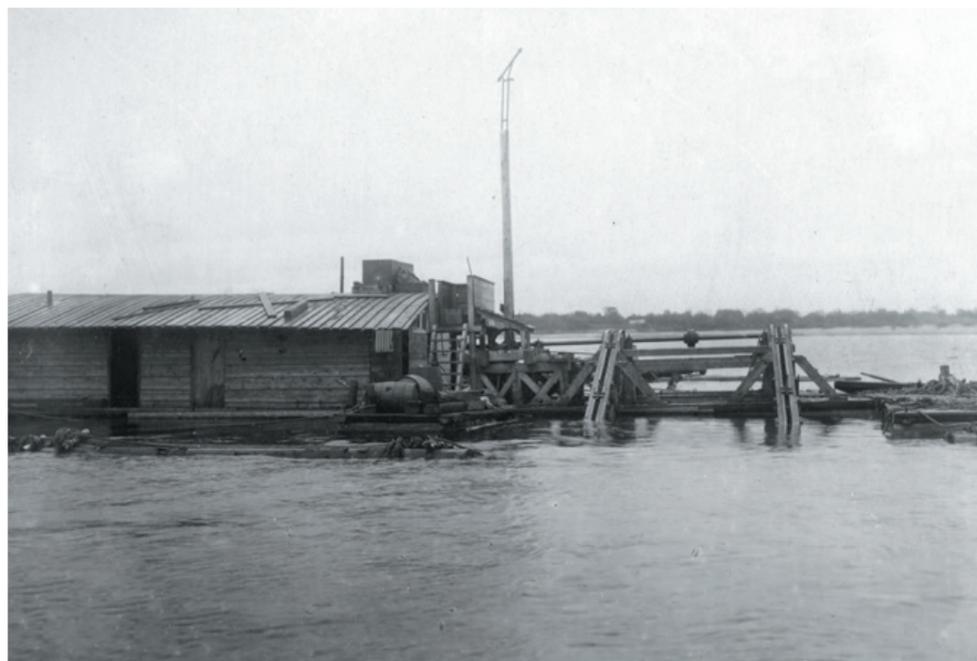
Негатив на пленке.
ГАПК. Ф. ф-50. Оп. 50н. Д. 21. Л. 2.



Плоты на реке Каме. 1930-е гг.

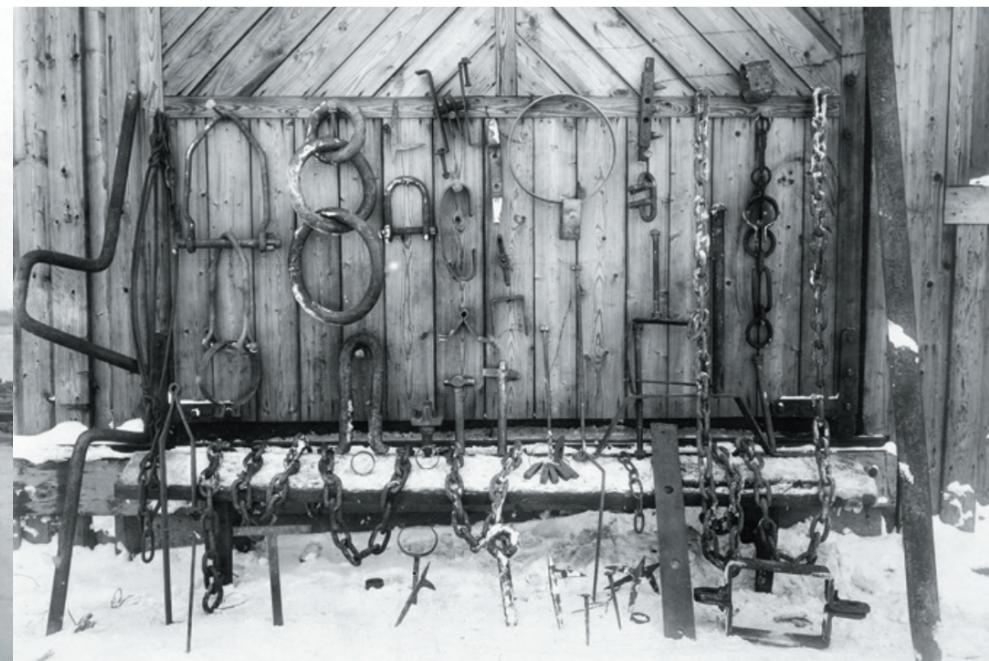
Негатив на пленке.
ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61н. Д. 317.

В июне 1930 г. был заложен Камский целлюлозно-бумажный комбинат, который дал первую продукцию в 1936 г. Площадка для строительства комбината и рабочего поселка была выбрана в 1929 г. между деревнями Стрелка и Конец-Бор.



Перегружатель бревен на заводе «Коммунар» в г. Перми. 1931 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф-ф. 61. Оп. 61п.
Д. 2053.



Пермский литейно-механический завод «Коммунар» треста «Ураллес» начал работу в 1930 г. Выпускал оборудование для лесозаготовительных и сплавных работ: конные вагонетки, тракторные и автомобильные прицепы, чугунное литье и др.

Кузнечные изделия для лесосплава, изготовленные на заводе «Коммунар» в г. Перми. 1930-е гг.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф-ф. 61. Оп. 61п. Д. 324.

Вид на рейд и лесобиржу Камского целлюлозно-бумажного комбината. 19 сентября 1936 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф-ф. 61. Оп. 61п. Д. 2329.



Водометный катер ВБК-30 конструкции профессора Пермского вечернего машиностроительного института Александра Поликарповича Кужмы во время прохождения по мелководью по реке Каме на сплавных работах треста «Камлесослав» около г. Перми. 11 июня 1957 г.

Фотограф В. Визуль.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф-ф. 61. Оп. 61п. Д. 1124.



Керчевский сплавной рейд – одно из крупнейших предприятий по заготовке и сплаву древесины в СССР. Создан в 1930-е гг., когда развернулась масштабная индустриализация, потребовавшая огромных объемов строительного материала. Особенностью Керчевского рейда была его комплексная структура. Он включал в себя лесозаготовительные участки, расположенные в труднодоступных районах, сплавные участки на реке Кама и ее притоках, а также перерабатывающие предприятия. Заготовка древесины осуществлялась вручную с использованием пил и топоров, а затем бревна сплавливались по рекам до основных пунктов складирования.



Первый пучок леса готов к сплавке. 4 мая 1983 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-18. Оп. 18п. Д. 172.



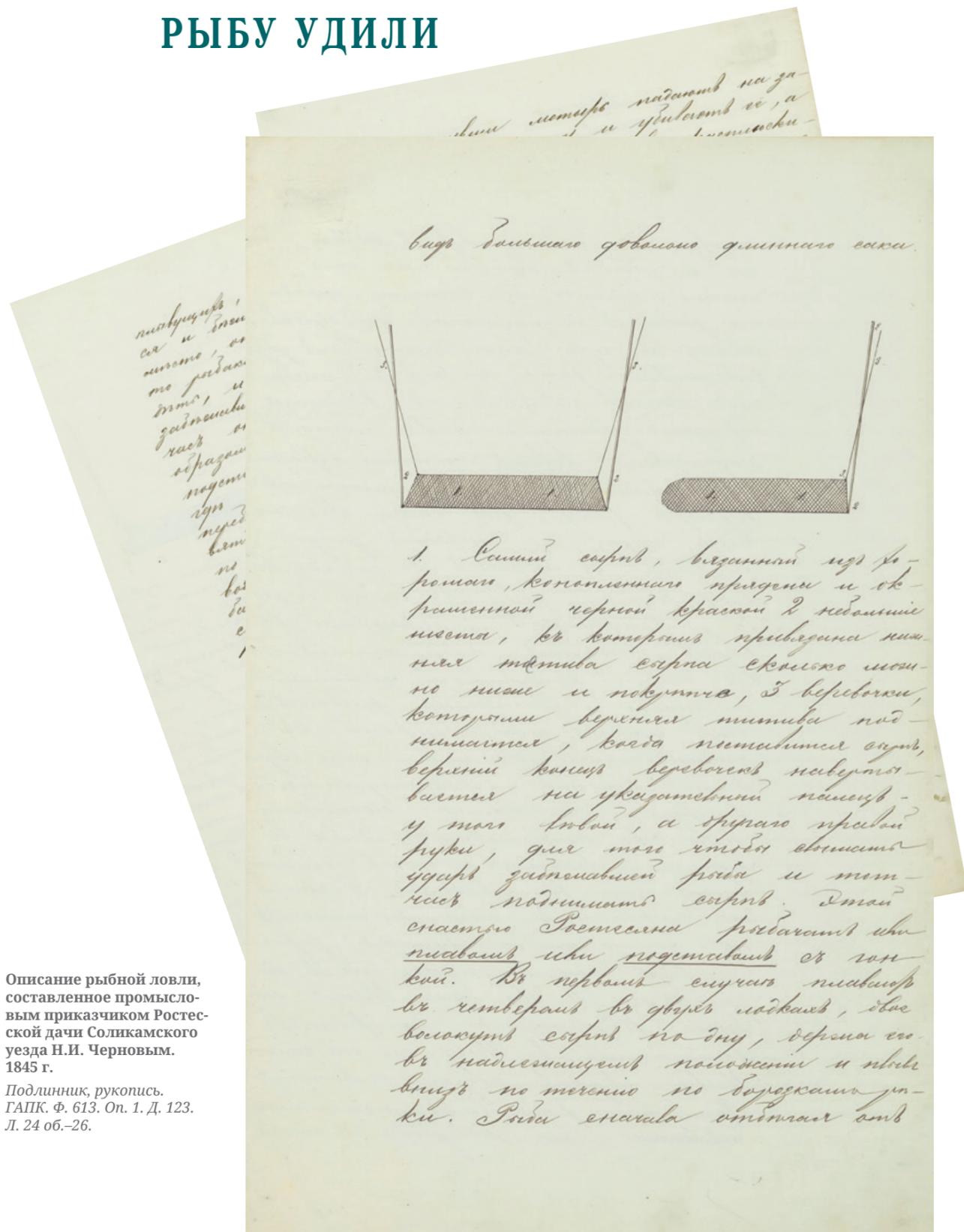
Слав древесины с Орлинского сплавного рейда. 1984 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-18. Оп. 18п. Д. 545.

Орлинский сплавной рейд занимался лесозаготовками и лесосплавом в Усольском районе Пермской области, был основан в 1937 г.

Керчевский сплавной рейд. 1966 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п. Д. 1607.



КАК МАСТЕРСКИ РЫБУ УДИЛИ



Описание рыбной ловли, составленное промысловым приказчиком Ростесской дачи Соликамского уезда Н.И. Черновым. 1845 г.

Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. 613. Оп. 1. Д. 123. Л. 24 об.-26.

Ловля рыбы производится весною витылями или нитяными мордами, ставя их близ берегов в местах быстрых или переборах, а летом неводами и серпами, последние имеют вид большого, довольно длинного сака.

1) Самый серп, вязанный из хорошего конопляного прядени[я] и окрашенный черной краской, 2) небольшие шесты, к которым привязана нижняя тетива серпа сколько можно ниже и покрепче, 3) веревочки, которыми верхняя тетива поднимается, когда поставится серп, верхний конец веревочек наворачивается на указательный палец — у того левой, а другого правой руки, для того чтобы слышать удар забежавшей рыбы и тотчас поднимать серп. Этой снастью ростесяне рыбачат или плавом, или подставом с гонкой. В первом случае плавают четвером в двух лодках, двое волокут серп по дну, держа его в надлежащем положении и пlying вниз по течению по бороздкам реки. Рыба, сначала отбегая от пlyingщих, потом вдруг оборачивается и бежит обратно на то же место, откуда ее согнали, тогда-то рыбаки и стараются не проглядеть, и чуть лишь услышат удар забежавшей рыбы в серп, тотчас оный поднимают. Таким образом рыбачат даже ночью. А подставом ловят таким образом: где заметят на омутке или переборе рыбу, то снизу двое ставят серп, а третий, зайдя по выше с шестом и забредя в воду, гонит рыбу в серп, и рыба, испуганная забежавши в серп, тотчас поднимается. По осени, когда ночи сделаются темными, ростесяна рыболовят еще луцом или острогой с зажженным пальмом или свертком бересты, воткнутым в расколотую палку, поставленную в носу лодки. Рыба в здешних реках не так обильна, так что все вообще ростесяна продают оной не более 100 пуд[ов], но иногда случится зарыбачивать одному пудов по 30 и даже по 50 в одно время, особенно кырынцам на речках, впадающих в Усьву, и на самой Усьве. Кроме серпа и витыля ростесяне рыболовят небольшими неводами, где в реке не так каменисто и вода не так быстра. <...>

Фрагмент из рукописи: «Чернов Н.И. Описание Ростесской дачи Соликамского уезда общего владения Лазаревых и графини Строгановой в топографическом и геогностическом отношениях, естественных оной произведений, о климате, жителях и их промысле».

Вверху первого листа запись: «На подлинном заметка Главногоуправляющего Вас. Ал. Волегова:

«Описание сделано очень подробно. Надобно благодарить Николая Ивановича Чернова (сочинитель) за поднятый им труд, 7 марта (1845/6 г.)».



В Ростесской даче на Северном Урале направление и течение рек включает две системы вод: Яйвы и Косьвы. В 1820-х гг. в даче началась добыча золото-содержащих россыпей.

Река Усьва – правый приток Чусовой, начинается на западном склоне Главного Уральского хребта, у подножия горы Харисунная, течет в южном направлении и впадает в реку Чусовую у города Чусового, длина – 266 км.

Николай Иванович Чернов занимал должность промыслового приказчика с момента открытия Ростесских золотоплатиновых промыслов, окончил горнозаводскую школу графини С.В. Строгановой в Санкт-Петербурге.

Василий Алексеевич Волегов (1806–1864) – историк, археолог, этнограф. В 1838–1845 гг. – управляющий Ильинским округом, в 1846–1864 гг. – главноуправляющий Пермского нераздельного имения Строгановых. Собрал обширный документальный архив по истории Строгановых и их хозяйства, храмового строительства в Строгановских вотчинах, истории Пыскорского монастыря, собственную археологическую коллекцию, известен как составитель рукописных фольклорных сборников.

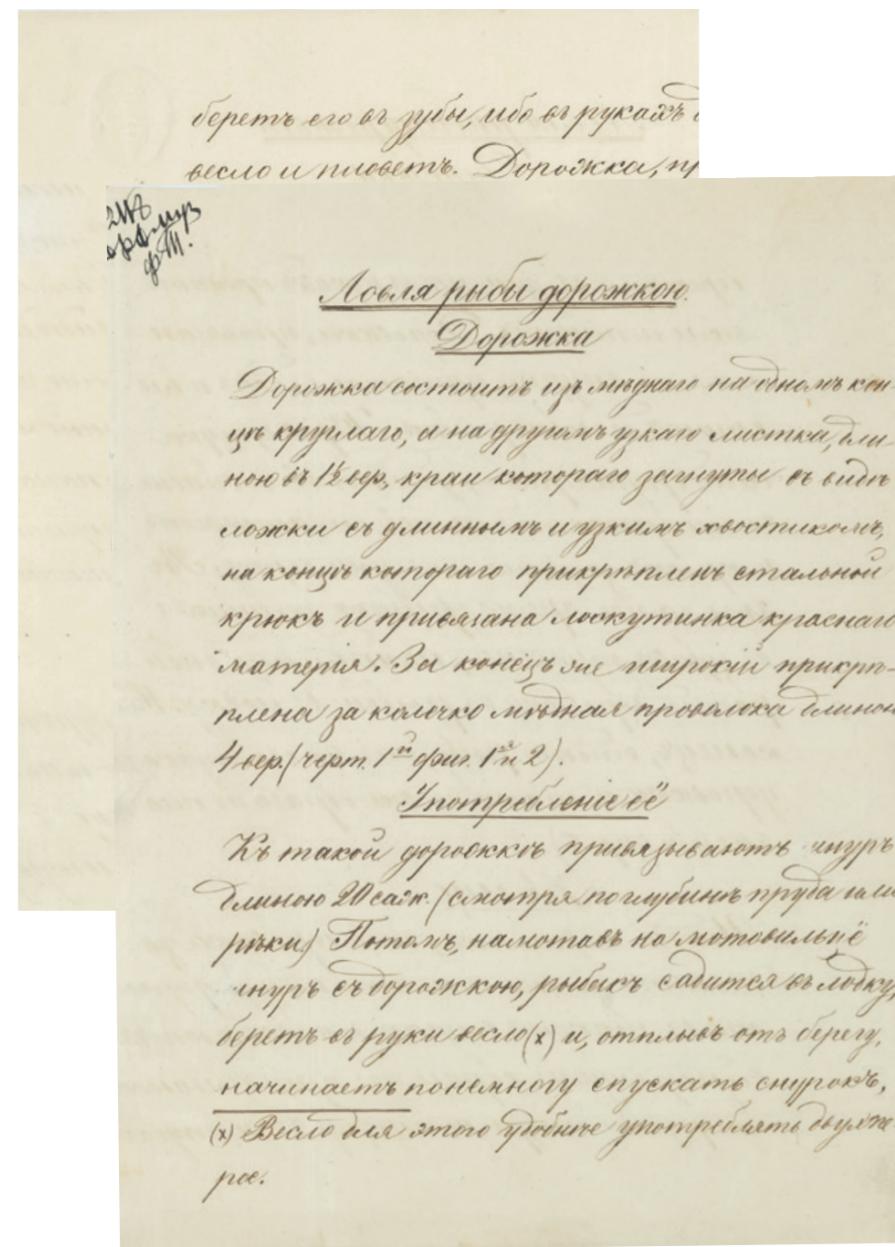
Из статьи «О рыболовстве в Соликамском уезде»

В начале рыболовного сезона, когда вода в Каме еще не спала, ловят рыбу исключительно подольниками, наживляя их запасенными дома червями (дождевыми червями из огородов). На каждую лодку полагается 10 концов подольников, а на каждый конец по 200 удочек, иначе говоря, 2 000 удочек. Так как расстояние между отдельными удочками на хребтине обыкновенно принято делать в 10 вершков, то 10 концов, будучи раскинуты на одной линии, займут протяжение около 420 саж[ен]; с такой массой удочек только и могут управиться два опытных, быстро и скоро работающих рыболовов, да и то при упорном труде в течение целого дня, лишь только забрезжится заря. Такой способ ловли продолжается до спада вод, и к этому времени обыкновенно накапливается достаточное количество рыбы, которую хозяин рыболовной ватаги с одним или двумя рабочими сплавляет в г. Пермь. В это время, т.е. во время ловли подольниками, попадают налим, язь и лещ по преимуществу. На обратном пути из Перми рыболовы заезжают домой и здесь снова запасаются хлебом и прочим провиантом для своих ватаг. По спаде вод, когда уже наступает лето, жар, количество рыбы, как известно, значительно сокращается, а потому и ловлю подольниками почти вовсе бросают и начинают ловить самоловами. На эту снасть по преимуществу попадает стерлядь, а другие виды рыб только как редкость. Под осень и осенью, до последних чисел сентября, точно так же продолжают ловить рыбу самоловами, но наравне с подольниками; отчасти употребляются в ход и животники. В это время попадает самая разнообразная рыба: стерлядь, налим, судак, лещ, язь, голавль, окунь и проч[ее]. Нужно заметить, что и самоловов на каждую лодку, или на двоих рыболовов, полагается также 10 концов, или 2 000 крючков (в каждом конце точно так же по 200 крючков).

К 1-му октября совершенно заканчивается рыболовный сезон и рыбаки возвращаются домой, заканчивая расчеты с хозяином и оставаясь свободными на всю зиму до следующей весны. Наловленная рыба в течение всего рыболовного сезона сплавляется в Пермь обыкновенно до трех раз.

Статья опубликована в издании «Записки Уральского общества любителей естествознания». Том XII. Выпуск 2 и последний. Екатеринбург: Типография «Екатеринбургской недели». 1890–1891 гг.

Типографский экземпляр.
ГАПК. Ф. печ. изд. № 17258. С. 48.



Записи Ф.А. Теплоухова о ловле рыбы дорожкой

[с. Ильинское]

конец XIX – начало XX в.

Дорожка

Дорожка состоит из медного, на одном конце круглого, а на другом узкого листка, длиною в $1\frac{1}{2}$ вер[шка], края которого загнуты в виде ложки с длинным и узким хвостиком, на конце которого прикреплен стальной крюк и привязана лоскутинка красного материя. За конец же широкий прикреплен за колечко медная проволока длиною 4 вершка (черт[еж] 1-й фиг[уры] 1-я и 2-я).

Соликамская уездная земская управа направила статью «Рыболовство в Соликамском уезде» в качестве объяснительной записки к коллекции рыболовных снастей. Коллекция была представлена на Сибирско-Уральской научно-промышленной выставке, организованной Уральским обществом любителей естествознания в г. Екатеринбурге с 14 июня по 15 сентября 1887 г. На выставке было представлено около 4 000 экспонатов из 32 губерний Российской империи, значительная часть экспонатов затем была подарена музею общества.

Федор Александрович Теплоухов (1845–1905) – главный лесничий Пермского имения Строгановых, основатель школы подготовки лесных служащих в селе Ильинском. Общественный деятель, увлекался археологией, один из основателей Пермского научно-промышленного музея, член-корреспондент Московского археологического общества, почетный член Уральского общества любителей естествознания.

Шитик – плоскодонная лодка или плоскодонное речное судно, части корпуса шитика были шиты ремнями или виной (прутьями можжевельника и ели). Длина судна – 10 м, ширина – до 4 м.

Зыбун – трясына, болото, покрытые слоем растительности, образующиеся при зарастании рек и озер.

Снур – устаревшее слово, означает «шнур», «шнурок», «веревка».

Употребление ее

К такой дорожке привязывают шнур длиной 20 саж[ен] (смотря по глубине пруда или реки). Потом, намотав на мотовильце шнур с дорожкой, рыбак садится в лодку, берет в руки весло (весло для этого удобнее употреблять двухперое) и, отплыв от берегу, начинает понемногу спускать снурок, берет его в зубы, ибо в руках держит весло и плывет. Дорожка, привязанная на снурке, вертится в воде и блестит, подобно рыбке. Жерех, щука или другая рыба, увидев ее, с жадностью бросается на нее, схватывает, и крюк зацепляется у нее во рту. В это самое время рыбак, услышав в зубах трясение, немедленно выбирает дорожку с рыбой в лодку. Наконец, отдев рыбу, он снова спускает дорожку и таким же образом плавает (чер[еж] 5).

Кольцо

Иногда случается, что дорожка задевает за дно или что-нибудь другое, то в таком случае поступают следующим образом: привязывают за другой шнур кольцо (чер[теж] 2-й) и спускают по шнуру, за который привязана дорожка. Потом трясут за шнур кольцо и таким образом отдевают.

Двухперое весло

Это весло делается из длинной, но узкой дощечки, середина которой округлена и сделана в виде шеста, а на обоих концах находятся перья длиной в ½ арш[ина] шир[иной] 2½ вер[шка]. Для предохранения же от гниения и сырости эти перья окрашиваются краской. Длина весла 1 саж[ень] (чер[теж] 3-й).

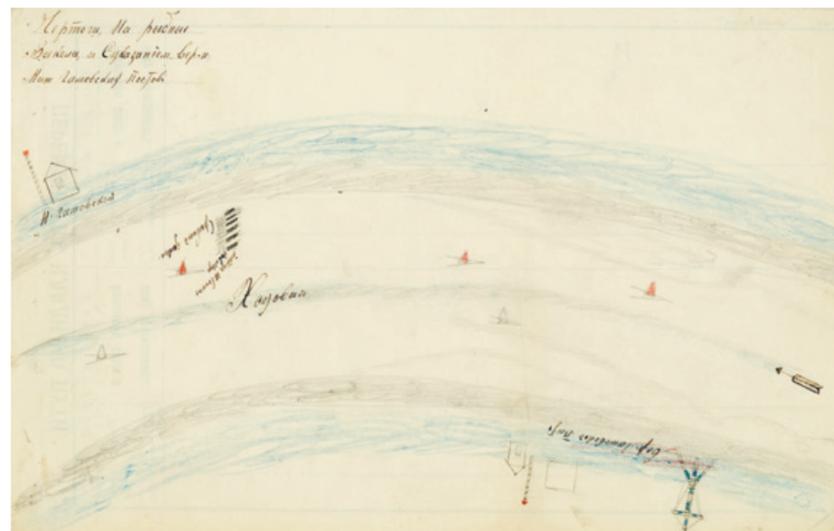
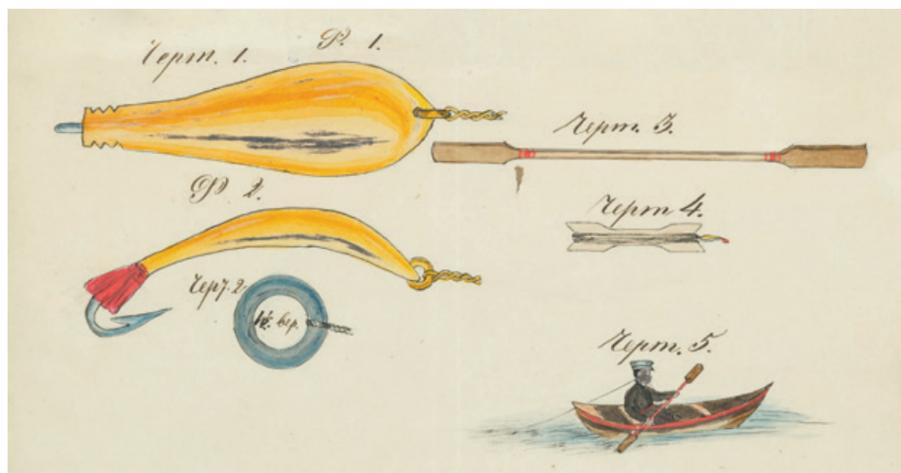
Мотовильце

Мотовильце также делается из узенькой дощечки длиной 12 вер[шков], на концах которой находятся зарубки, на которые наматывают снур. Снур должно по прибытии домой развесить для просушки.

Замечание. Когда попадает рыба, тогда просто выбирают снур с дорожкой в лодку, а не наматывают на мотовильце, ибо наматывать будет очень долго и в это время рыба может выбросить дорожку.

В верхнем левом углу запись: «248. Арх[ив] муз[ея]. Ф[едор] Т[еплоухов]».

Подлинник, рукопись, акварель.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 2. Д. 354. Л. 4-6.



Записи С.К. Чудинова о походах на реку Елымовка

14–20 августа 1966 г.

Великий Елымовский поход 14 авг[уста] [19]66 г.

14 августа вечером добрались до лагеря на Полуденной, где весной ночевали под елью втроем.

15 авг[уста] с сидорами прибыли на поляну, найденную весной под лагерь. Строим балаган.

16.8. Орава: 1) Чудинов П.К. (14), 2) Чудинов П.С. (2), 3) Голубцов А.А. (1) ходила вниз до скважины, 17 хариусов (персонально результаты в скобках). Я продолжал строительство.

17.8. Орава ходила до плотины вверх с незначительными результатами. После обеда ходили вниз. Я выудил 1 хариуса.

18.8. Орава двинулась вверх выше плотины и принесла 39 хар[иусов]. Петр – 14 [хариусов]. Адольф – 15 [хариусов]. Петр малый – 10 [хариусов]. Я на строительстве, переделал пол и крышу.

19.8. Я встал в 6 часов и выудил 6 хариусов. Петр их засолил и отправил в Пермь руководящей. Петр малый ушел с разведкой насчет поступления в университет. Я молча волнуясь. Вечером с Петром сходили вниз и выудили: Петр – 10 шт[ук], я – 1 шт[уку].

20.8. До 12 часов спорили, куда идти. Пошли вверх.

20.8.66. 13.15. Новый столб на плотине близ Елымовки. После обеда ударила слабая гроза, и мы вымокли. Пришли в лагерь в 4 часа вечером, просушились слегка, и Петр ушел удить, выудил 4 шт[уки]. На ужин была бубица губница и жареные хариусы.

21.8.66. Воскресенье. Петр ходил вверх, я чинил морду и ловил маригу. Их изжарили сковороду. Вернулись в сумерках. Минуты через 2, как мы топтались около балагана, с березы, стоящей всего в нескольких метрах, слетел глухарь.

– Экий нахал! – сказал Петр по этому поводу. <...>

Фрагмент. Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-1676. Оп. 1. Д. 211. Л. 80–83.

Как писал 3 декабря 1921 г. в своем донесении начальнику Камского участка службы пути и сооружений портовой старшина Михаил Оборин, «рыбный закол на луговой стороне реки Камы был забит гражданином Пищальниковым Федором Павловичем на три морды возле берег, препятствия и засорения ходового русла с моей стороны препятствовать не должен».

Чертеж на рыбные заколы с указанием Верхнего и Нижнего Гамовских постов. Чертил портовой старшина Михаил Оборин. 1921 г.

Подлинник, рукопись, карандаш.

ГАПК. Ф. р-37. Оп. 1. Д. 109. Л. 41.

Сергей Константинович Чудинов – краевед, член Географического общества СССР, в 1965 г. – методист областной станции юных туристов.

Воспоминания Н.Н. Тарасова о рыбной ловле

г. Пермь

1980-е гг.

Вот это рыбка!

В конце летних каникул, перед началом учебы на втором курсе техникума, отправился я с товарищем по учебе рыбачить на Каму.

Взяли с собой незатейливые рыбацкие снасти – каждый по одному наподольнику на 30 удочек, по нескольку ершовников и провизию. Вечером приехали на правый берег Камы. На переправе курсировал маленький моторный катер, который на борт брал не более 15–20 человек.

На правом берегу, против теперь функционирующего грузового порта (чуть выше территории завода им. Ф.Э. Дзержинского), всегда стояло у берега большое количество плотов. По плотам добрались до их речной кромки и начали заниматься насадкой на крючки червяков и отпусканием наших рыболовных снастей в реку.

Темную августовскую ночь провели на плотках. После ужина, состоящего из хлеба, огурца и помидор, любовались ночной Камой. В ее спокойной ночной глади, как в зеркале, отражались огни береговой части города, мимо проплывали буксиры, освещенные зелеными и красными бортовыми огнями. Хорошо были видны змейки проходящих тусклоосвещенных железнодорожных составов с паровозной тягой...

Начинался рассвет... Приступаем к подъему, с некоторым волнением, наших рыболовных снастей. Я снял с удочек несколько ершей да штук 5–6 сорожек. Мой приятель во время подъема своих снастей выражал недовольство и даже возмущение. На крючках не оказалось ни одной рыбки, все повязки на подольнике спутаны, а шнур подольника выбирается с усилием... Но вот наступил момент, когда загадка происшедшего разгадывается. Приближается концевая удочка... и мы замираем от удивления. У поверхности воды на концевой удочке, что с проволочным поводком, видим большую щуку. Она не оказывает сопротивления и спокойно была поднята из воды. Очевидно, щука попала на удочку еще вечером, металась и спутала всю снасть, а к утру, обессилив, уснула. Наверное, на удочку первоначально попала маленькая рыбешка, которая затем стала живцом для щуки. Рыба оказалась такой длины, что когда товарищ перекинул ее на кукане через плечи за спину, то ее хвост волочился по земле. А ростом приятель был чуть ниже меня.

Возвращаясь с рыбалки домой по просыпающимся городским улицам, встречные пешеходы с удивлением смотрели на щуку, а некоторые при этом говорили: «Вот это рыбка!» Я, возвратившись домой, отдал свой скромный улов двум нашим кошкам, которые его с большим удовольствием съели.

Подлинник, рукопись.

ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1. Д. 2312. Л. 73–87.

Николай Николаевич Тарасов (1916 – после 1988) – инженер-технолог, муж Екатерины Ивановны Богословской и зять пермского врача Ивана Степановича Богословского. В 1936 г. окончил Пермский индустриальный техникум, в 1941 г. – Московский институт стали им. И.В. Сталина. Большую часть жизни проработал на Пермском машиностроительном заводе им. В.И. Ленина (ранее завод № 172) на разных должностях: сменным технологом, производственным мастером, заместителем начальника технического бюро, руководителем ковочной группы и инженером-технологом. В течение нескольких лет преподавал в Молотовском военно-механическом техникуме, в 1957–1958 гг. работал заместителем начальника отдела технологических разработок в Пермском совнархозе.

Наподольник (подольник) – рыболовная снасть, представляющая собой веревку с поводками и крючками, один конец которой с грузилом опускается в воду. Ставят в неглубоких местах, вдоль по течению реки. Утверждают на кольях, по нескольку в ряд.

Георгий Николаевич Чагин (1944–2018) – историк, этнограф, доктор исторических наук, профессор. Исследователь обычаев и культуры народов Пермского края, руководитель и участник многих этнографических экспедиций. Один из авторов книги «Рыболовство в Пермском крае в стародавние времена» (И.К. Кирьянов, С.Н. Кореньюк, Г.Н. Чагин. Пермь, 2007).



Плетеная морда для зимней ловли рыбы в деревне Москали Чердынского района. 16 июля 1975 г.

Фотограф В. Петухов.

Фотоотпечаток.

Ф. р-2485. Оп. 2. Д. 277.

Рыбак из деревни Ксенофонтова Чердынского района на лодке проверяет мережу на реке Пильве. 19 июня 1984 г.

Фотограф Г.Н. Чагин.

Фотоотпечаток.

ГАПК. Ф. р-2485. Оп. 2. Д. 974.



Рыбак со свернутой мережей на плече во дворе избы в деревне Ксенофонтова Чердынского района. 19 июня 1984 г.

Фотограф Г.Н. Чагин.

Фотоотпечаток.

ГАПК. Ф. р-2485. Оп. 2. Д. 972.

КАК КАМУ С ПЕЧОРОЙ СОЕДИНЯЛИ

Делегация пермского губернатора А.В. Болотова во время привала на Печорском волоке. Июнь 1907 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 505. Оп. 1. Д. 170.
Л. 10.



Отдых пермского губернатора А.В. Болотова (в центре) на Печорском волоке. Июнь 1907 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 505. Оп. 1. Д. 170.
Л. 13.



Делегация пермского губернатора А.В. Болотова на пароме через реку Колву у Ныроба в Чердынском уезде. Июнь 1907 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 505. Оп. 1. Д. 170.
Л. 1.



Провожающие делегацию пермского губернатора А.В. Болотова на пристани в Чердыни. 1907 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 505. Оп. 1. Д. 170.
Л. 2.



Во время поездки пермского губернатора А.В. Болотова на Печорский волок. Июнь 1907 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 505. Оп. 1. Д. 189.
Л. 5.



Стоянка во время поездки пермского губернатора А.В. Болотова на Печорский волок. Июнь 1907 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 505. Оп. 1. Д. 189.
Л. 6.



**Письмо пермского губернатора А.В. Болотова
в Пермскую губернскую земскую управу и материалы
по вопросу о соединении водным путем рек
Камы и Печоры**

г. Пермь

5 декабря 1909 г.

Александр Владимирович Болотов (1866–1938) – губернатор Пермской губернии в 1905–1909 гг. Отстаивал проект соединения водным путем бассейнов рек Камы, Печоры и Волги. В 1908 г. поднял вопрос перед губернским земством и Пермской городской управой об открытии в Перми университета. Много внимания уделял культурной жизни края. Был почетным членом Рождество-Богородицкого попечительского общества. После революции 1917 г. эмигрировал, принял монашеский постриг под именем Амвросий и до своей смерти жил в монастыре Святого Пантелеймона на Афоне.

Серия фотоснимков сделана в июне 1907 г. во время служебной поездки А.В. Болотова на север Пермской губернии. Поездка совершалась с целью изучения Печорского волока, путей подъезда к нему и оценки необходимых денежных вложений для обустройства древнего водного торгового пути.

При сем препровождаю в Губернскую земскую управу материалы по вопросу о соединении водным путем Камы с Печорой. <...>
Волок

Пристань не устроена у реки, а наоборот, река подведена к пристани по специальному прорытому в торфяном болоте каналу, шириною в 7–8 аршин. Лодки по этому каналу подходят к свинке, т.е. ряжевому креплению, устроенному на сваях с пластинным настилом, который представляет собою площадь до 40 кв. саженей; за настилом стоит изба, от которой на протяжении около 100 саженей устроена жердяная слань, служащая началом волока, т.е. дороги, по которой перемещаются товары и перевозакиваются судна. Все сооружения очень ветхи. Наблюдения за поддержанием их, по-видимому, нет никакого: изба имеет только половину крыши, потолка нет совсем, вместо печи на земле одно огнище, дверь еще есть, но и она приобрела уже привычку держаться всегда отворенной.

Видимо, пользование этой избой при передвижении товаров на Печору бывает очень кратковременным. Устройство канала, подводящего воды Волосницы к волоку, должно быть отнесено к глубокой древности, к тем временам, когда народы, – как то: болгары, персы, индейцы и др. – вместе с древними пермяками путешествовали по этому водному сообщению с Каспийского моря в Северный океан.

Длина канала равняется около 300 саженей, походит он по торфяному болоту, расположенному на водоразделе между Волосницей и р[екой] Вогулкой.

В общем канал не широк, наименьшая его ширина около 7–8 аршин, наибольшая же местами доходит до 5 саженей, глубина канала замечательно сохранилась и равна в среднем около 2–2,5 аршин. По свидетельству местных жителей, лет 50–60 тому назад чердынскими торговыми людьми была предпринята расчистка этого канала в тех местах, где от оплывших берегов ширина его значительно уменьшилась, вследствие чего сделался затруднительным проход каюков.

Соответственно, волок представляет собою довольно широкую проселочную дорогу, проходящую сосновым лесом по небольшой возвышенности; в далекие времена последняя, по всей вероятности, служила материковым берегом озера, превратившимся теперь в болото.

Р[ека] Вогулка

Река Вогулка у Пуповых несколько шире и глубже, чем у Вогульской свинки, но далеко не производит впечатления судоходной реки.

Начиная от Пуповых и далее вниз р[ека] Вогулка местами настолько узка, что шняк, имевший ширину всего одну сажень, едва может протискиваться между берегами. Она представляет собою неглубокий извилистый поток, протекающий верхним своим течением по трупам

когда-то прекрасного леса, нижним же по целому ряду озер, имеющих разнообразную ширину, глубину и длину. Ширина р[еки] Вогулки в берегах измеряется от 2 до 4 саженей, при этом берега в нижнем течении довольно низменны – в верхнем же местами возвышаются за меженим горизонтом на сажень и даже более.

Чтобы доказать влияние лесных выработок на засорение реки и отсутствие надзора за таковыми в отношении завала Вогулки лесом, достаточно сравнить реку Волосницу с р[екой] Вогулкой: обе эти речки имеют много общего между собой, в отношении скорости течения, ширины и т.д., но в то же время разнятся в следующем: первая почти не имеет завалов, а если и имеет, то естественного происхождения, вторая же почти сплошь забита холуями; это происходит оттого, что по течению первой лес почти не вырабатывается – некуда его давать на Печоре; на второй ежегодно рубят лес для сплава на Каму и далее на Волгу; по первой на протяжении 50 верст пути встретили 2 завала, а на второй около двадцати и бесчисленное множество холуев.

При таком отношении к реке недалеко то время, когда река Вогулка превратится из реки в сплошное болото, вытянутое вдоль по долине реки, и тогда, конечно, перевозка грузов из Чердыни на реку Печору будет еще затруднительнее, а стоимость перемещения их еще более увеличится.

Так как этим путем идет главным образом хлеб для населения Печорского края, то, конечно, за неудобство, неустройство этого пути и за все холуи расплатится потребитель, т.е. обыватель Печорского края, которому пуд ржаной муки иной раз обходится по два рубля, а если чердынские купцы почему-либо не успевают доставить вовремя хлеба, то тогда на реке Печоре начинается голод, не от неурожая, а от неустройства путей сообщения.

Переход из реки Вогулки на реку Еловку почти незаметен, берега такие же низкие и заболоченные, только ширина реки немного больше и слабее в ней течение.

По реке Еловке надо проехать всего три версты, чтобы выехать к ее устью к пристани Усть-Еловка, расположенной вдоль правого берега реки Березовки при впадении в нее реки Еловки.

На Усть-Еловской пристани построено тридцать амбаров, восемь изб и один караульный дом, в котором живет общий для всех чердынских купцов приказчик. В избах помещаются возчики, во время перемещения товаров зимой на Якшинскую пристань и грузчики во время весенней выгрузки товаров в склады.

Усть-Еловская пристань

Усть-Еловская пристань есть конечный пункт, до которого доходят пароходы и баржи из Чердыни, и является складочным местом грузов, предназначенных для Печорского края. Обыкновенно груз, прибывший из Чердыни на первых судах на Усть-Еловскую пристань, тотчас же перегружается в каюки и жиганы и отправляется вверх по Вогулке в Печорскому волоку весенней воды, а затем далее по реке Волоснице на Якшинскую пристань, где еще успевают застать весенний караван судов, собирающийся в плавание в низовья реки Печоры. За последнее время судоходство по реке Вогулке не только не развивается, но даже

В начале XX века для развития торговли с Печорским краем, улучшения благосостояния населения, а также для разработки ухтинских нефтяных месторождений был создан проект по строительству узкоколейного железнодорожного пути.

По итогам поездки А.В. Болотов составил подробную записку. Наиболее удачным решением он считал устройство сплошного водного пути по исторически сложившемуся направлению через пристани Якшу и Усть-Еловку. Стоимость его устройства рассчитывалась значительно ниже стоимости прокладки железной дороги.

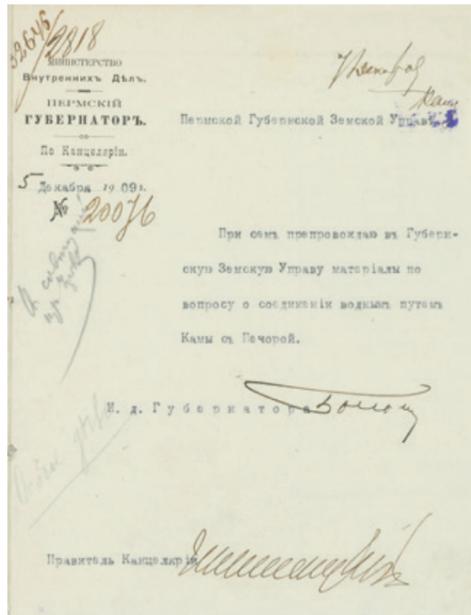
У Пуповых – «Пупова пристань» на реке Вогулке, где жил подрядчик чердынских купцов, занимавшийся перевозкой товаров с одной речки на другую.

Шняк (шнека) – рыболовное судно, используемое поморами на Севере России. Длинной 28–96 футов, перевозит груз до 250 пудов при осадке до 2½ футов. Имеет мачту с прямым парусом и кивером, три пары весел.

Каюк – небольшая речная плоскодонная лодка с двумя веслами.

Жиган – речное судно длиной 6–6½ саженей, шириной 3–5 аршин, осадкой в 4–5 четвертей аршина, перевозит груз 1000–2500 пудов.

Карча – дерево (или пень), упавшее в русло реки с подмываемого берега.



с каждым годом все падает, причиной тому неустройство реки и увеличивающееся образование холуев, которые настолько затрудняют и, главное, замедляют передвижение судов, что нередко случалось судам или застревать где нибудь в среднем течении реки, или в самом лучшем случае возвращаться обратно.

Во время переезда по реке Вогулке мы видели два каюка, которые не успели в прошлую весну добраться до Пуповых, вода же настолько сбыла, что был отрезан даже и путь возвращения, товар пришлось перегрузить на мелкие лодки, а каюки бросить на произвол судьбы, они, конечно, затонули и теперь являются добавительным материалом для образования новых холуев.

Весь груз, прибывший по высокой весенней воде на Усть-Еловскую пристань, выгружается в амбары, размеры которых довольно различны, но большинство из них имеет в длину 10–11 аршин, в ширину 9–10 аршин и в высоту до двух сажень. Некоторые амбары, видимо, постройки давних лет, покосившиеся с тесовой, почти прогнившей крышей, некоторые же блестят своей новизной, покрыты железной кровлей, выкрашенной в зеленый или красный цвет. Ширина реки Вогулки и реки Березовки у пристани Усть-Еловки равняется первой около семи сажень, а второй около 13–14 сажень, причем глубина в межень не превышает двух аршин.

Река Березовка

Река Березовка вниз от Еловской пристани производит полное впечатление реки, по которой может совершаться во время стояния весенней воды, а равно и в межень значительное судоходство, но между тем, к сожалению, этого нет; причиной тому первобытное состояние реки, отсутствие какого-нибудь надзора со стороны технического и судоходного персонала ведомства путей сообщения, но несмотря на всю огромную важность этого пути для населения забытого Печорского края, занимающего пространство свыше 300 000 квадратных верст, до сих пор почти ничего не предпринято в деле улучшения судоходных условий рек, входящих в состав этого сообщения, по которому перемещается все то необходимое количество хлеба и грузов, без которого немисливо человеческое существование в этой близкой, но недоступной окраине.

Только с 1886 г. Министерством путей сообщения были предприняты небольшие работы по выемке карчей и спрямления круглых колен в реках Ерзовке и Вишерке, и с тех пор больше не производилось никаких работ, а между тем этот путь не только заслуживает внимания, но даже прямо требует постоянного и неусыпного надзора за его благоустройством и безостановочным плаванием по нему судов.

Чусовское озеро

Чусовское озеро, имеющее размеры в длину около 7-ми и в ширину около 4-х верст, окружено с восточной стороны низкими, а с западной довольно высокими берегами, почти сплошь покрытыми лесом. Это озеро интересно в том отношении, что оно как будто самую природою устроено здесь для образования водохранилища для питания вытекаю-

щей из него реки Вишерки, если когда-нибудь в будущем осуществится из города Чердыни на Якшу сплошное водное сообщение, то Чусовскому озеру придется сыграть главную роль в деле снабжения водой р[ек] Вишерки и Колвы.

Река Колва

Река Колва, в которую и впадает р[ека] Вишерка, от устья последней до своего устья имеет около 110 верст и отличается от своего притока тем, что носит характер горной реки с более быстрым течением с склонистыми отвесными береговыми утесами, последние носят название камней и представляют значительную опасность для сплавляемых судов во время весеннего половодья.

Ширина р[еки] Колвы от впадения в нее реки Вишерки до устья изменяется от 30 до 70 сажень, причем в русле реки встречаются довольно часто перекаты с глубиною на них в межень до 10 вершков; кроме перекатов река Колва изобилует карчами, которые местами залегают целыми завалами, представляя значительную опасность для проходящих судов.

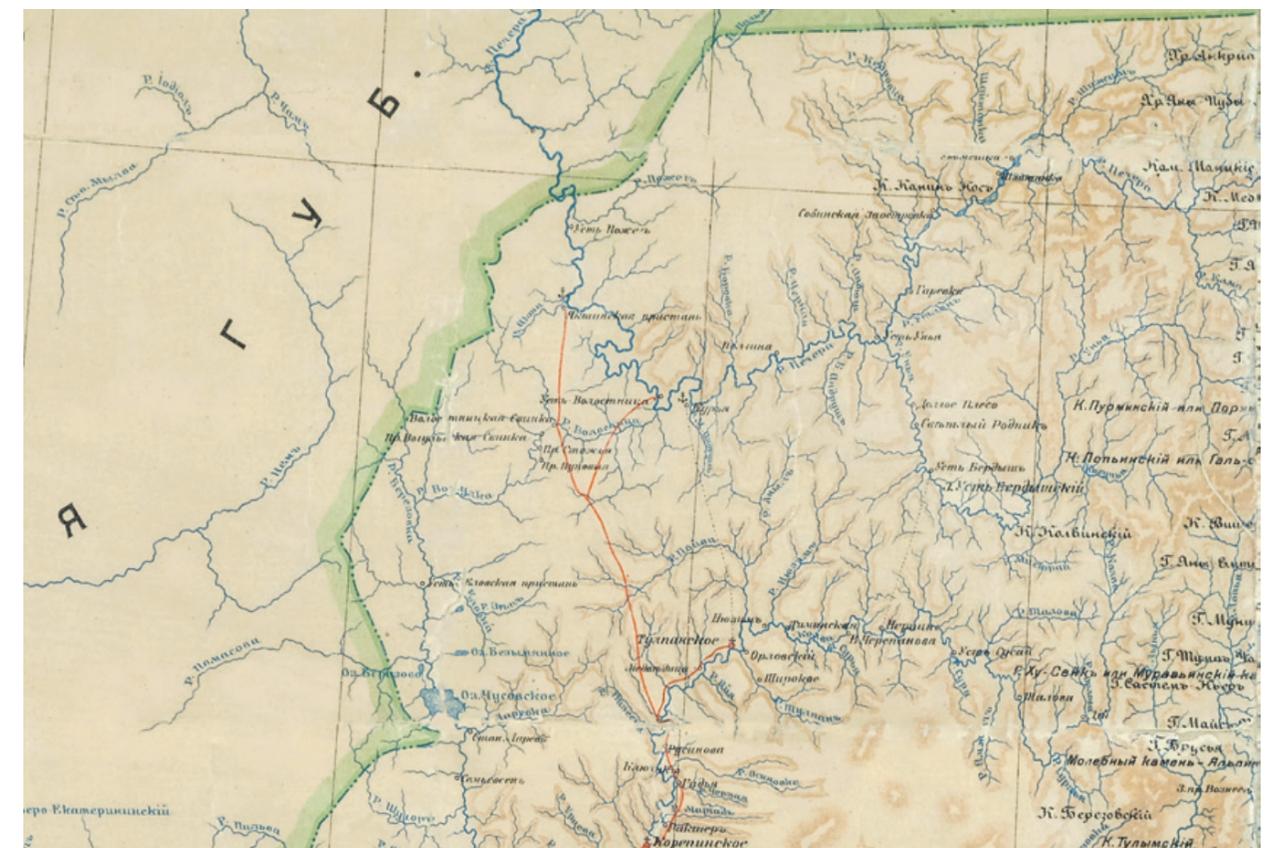
Р[ека] Колва у своего устья вскрывается в среднем 27 апреля, а 30 октября покрывается льдом. Наибольший подъем воды бывает во время весеннего половодья, когда вода подымается около 30 сажень выше меженного горизонта.

Фрагмент. Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. 44. Оп. 2. Д. 9. Л. 1–7.

Карта Пермской губернии. Составлена членом Уральского общества любителей естествознания И. Я. Кривошековым. 1909 г.

Фрагмент. Типографский экземпляр.
ГАПК. Ф. 716. Оп. 5. Д. 75.

Управление изыскания и проектирования Камско-Печорского водного пути при Главбеломорстрое (позже – «Гидропроект», подведомственный НКВД, а затем МВД) было создано в 1927–1931 гг. Оно разработало предложение строительства канала с двумя плотинами в Якше и в районе устья Ильча. В результате должно было появиться водохранилище площадью около 2 000 кв. км.



Из докладной записки представителей Чердынского уездного земства и Чердынской городской думы Пермской губернии председателю Совета министров о содействии в постройке Камско-Печорской железной дороги за счет казны

г. Чердынь

1910 г.

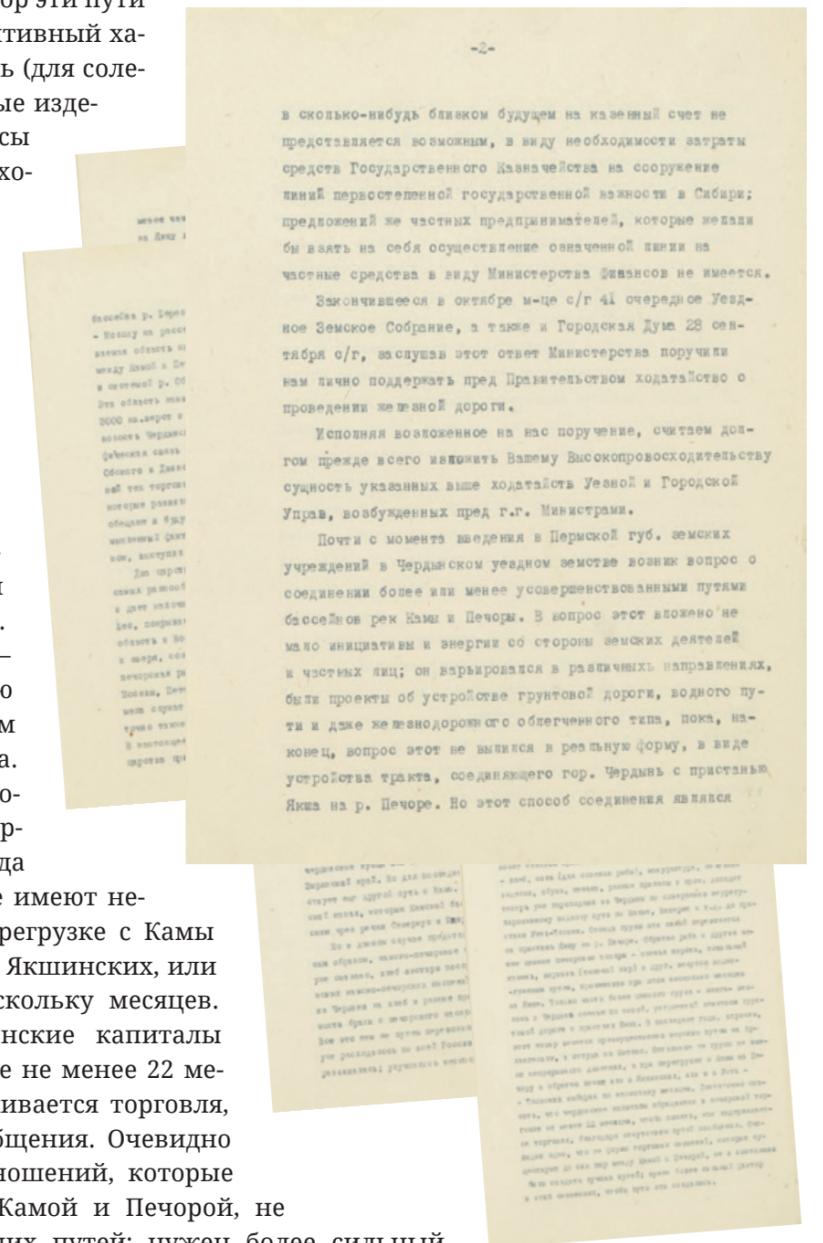
Почти с момента введения в Пермской губ[ернии] земских учреждений в Чердынском уездном земстве возник вопрос о соединении более или менее усовершенствованными путями бассейнов рек Камы и Печоры. В вопрос этот вложено немало инициативы и энергии со стороны земских деятелей и частных лиц; он варьировался в различных направлениях, были проекты об устройстве грунтовой дороги, водного пути и даже железнодорожного облегченного типа, пока наконец вопрос этот не вылился в реальную форму, в виде устройства тракта, соединяющего г. Чердынь с пристанью Якша на р[еке] Печоре. Но этот способ соединения является менее чем полумерой, т.к. позднее выяснилось, что дорога на Якшу в состоянии обслуживать только нужды чисто местного уездного значения, и, разумеется, поэтому Чердынское земство осталось далеко неудовлетворенным этим мероприятием и лишь на время замолчало о соединении Печоры с Камой, чтобы затем снова заговорить, но уже о дороге совершенного типа, так как условия времени настойчиво предъявляли свои требования в этом направлении. Для Чердынского края этот вопрос в настоящее время по соображениям экономическим представляется вопросом первостепенной важности, потому что географическая связь Камского бассейна с Печорским и торговые отношения Чердыни с Печорским краем, теряющие свое начало в глубине веков, слишком консервативны, чтобы уступить свое место другим новым путям. <...>

Чердынские купцы – эти «печорские хожальцы», как зовут их там до сих пор, исстари повезли на Печору именно хлеб, а за хлебом и разную неприхотливую мануфактуру для охотничьего и рыбопромыслового населения. Свои примитивные весельные судна, так называемые «городецкие лодки», «печорские хожальцы» повели с хлебом и мануфактурой по рекам Колве, Вишерке, по Чусовскому озеру, далее по речке Березовке, на шестах по р[еке] Вогулке они достигли того пункта восточной области камско-печорского водораздела, где полоса земли, отделяющая бассейн Камы от бассейна Печоры, представляет из себя перешеек только в 4 версты. По этому перешейку «городецкие лодки» перевозились на так называемых «медведках» (громатные телеги, вроде тех, на которых в городах возят тяжести); «медведки» сохранились и до сих пор на Якшинском волоке; на «медведках» городецкие лодки достигают верховьев р[еки] Волосницы, уже притока р[еки] Печоры. Отсюда чердынские купцы шли и на север по Печоре и на запад в Зырянский край. Но для последнего существовал и существует еще другой путь через Екатерининский канал, которым Камский бассейн связывается с Двинским чрез речки Северную и Южную Кельтмы.

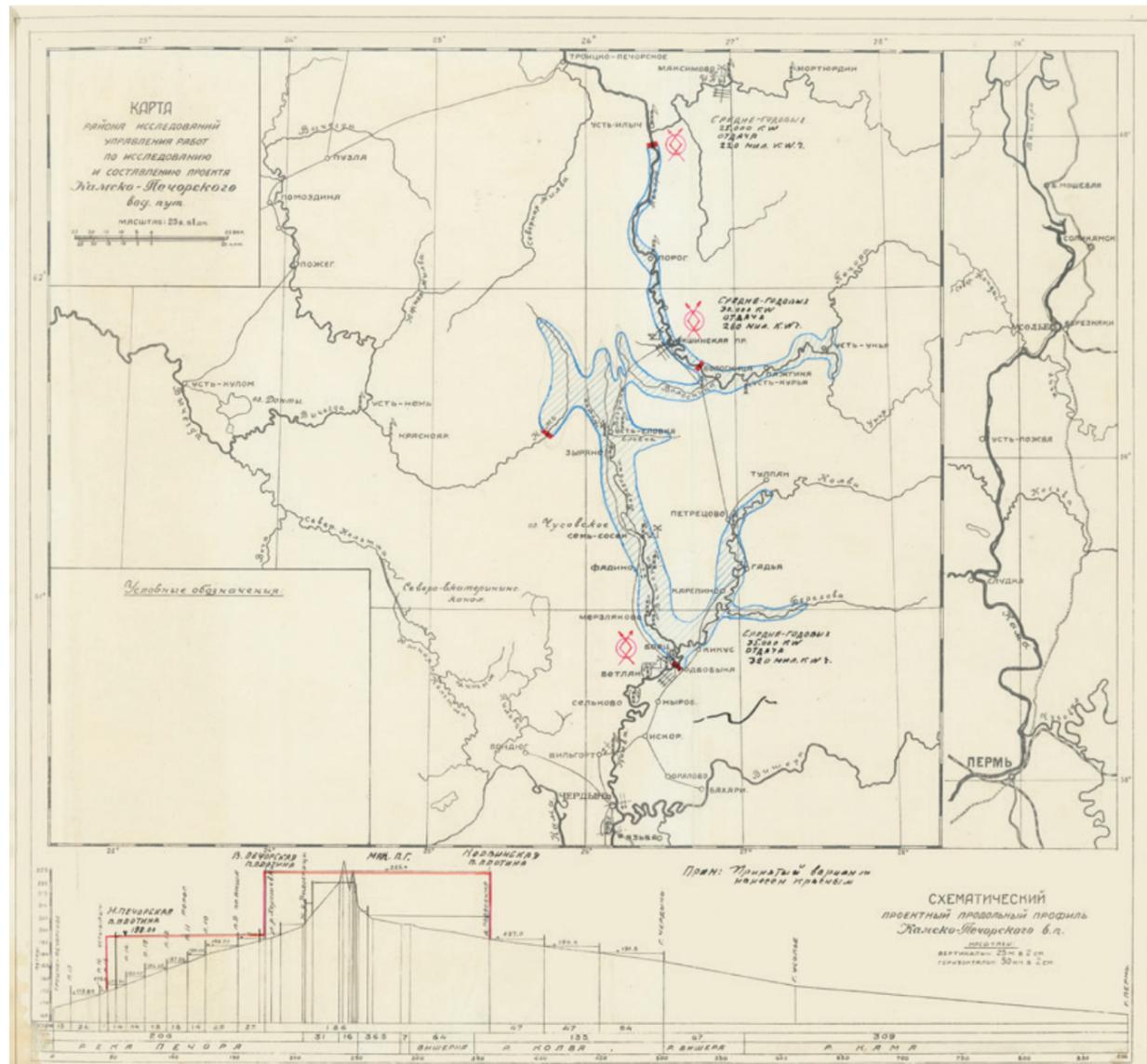
Городецкие лодки (расшивы) – плоскоходные деревянные суда, которые строили в г. Городце Нижегородской губернии, их расцвет пришелся на 1830–1840-е гг., когда на Волге насчитывалось около тысячи таких судов. После развития пароходов практически исчезли.

Но в данном случае представляются интересными, главным образом, камско-печорские торговые сношения. Как уже сказано, хлеб исстари послужил первым объектом меновых камско-печорских сношений. «Печорские хожальцы» из Чердыни за хлеб и разные продукты первой необходимости брали с печорского населения меха, дичь и рыбу. Все это тем же путем перевозилось в Чердынь, а отсюда уже расходилось по всей России и за границу. Торговля развивалась; улучшались несколько и пути сообщения, но приходилось признать, что и до сих пор эти пути сообщения носят слишком примитивный характер. Главные грузы – хлеб, соль (для соления рыбы), мануфактура, железные изделия, обувь, пенка, разные припасы и проч. доходят теперь уже пароходами из Чердыни по совершенно неурегулированному водному пути по Колве, Вишерке и т.д. до пристани Усть-Еловки. Отсюда грузы эти зимой перевозятся на пристань Якшу на р[еке] Печоре. Обратна рыба и другие менее ценные печорские товары – оленья шерсть, точильный камень, ворвань (тюлений жир) и друг[ие] – везутся водно-гужевым путем, пролежавши при этом несколько месяцев на Якше. Только часть более ценного груза – семга – везлась в Чердынь осенью по новой, устроенной земством грунтовой дороге с пристани Якша. В последние годы, впрочем, этот товар везется преимущественно морским путем на Архангельск, а оттуда в Котлас. Остальные же грузы не имеют непрерывного движения, а при перегрузке с Камы на Печору и обратно лежат или в Якшинских, или в Усть-Еловских амбарах по несколько месяцев. Достаточно сказать, что чердынские капиталы обращаются в печорской торговле не менее 22 месяцев, чтобы понять, как задерживается торговля, благодаря отсутствию путей сообщения. Очевидно одно, что те формы торговых сношений, которые существуют до сих пор между Камой и Печорой, не в состоянии были создать лучших путей; нужен более сильный фактор в этих сношениях, чтобы пути эти создались. <...>

Фрагмент. Копия, машинопись.
ГАПК. Ф. р-1133. Оп. 3. Д. 114. Л. 20–21, 23–25.



КАК ЗА ЛЕДОХОДОМ НАБЛЮДАЛИ И ОТ ПОЛОВОДЬЯ СПАСАЛИСЬ

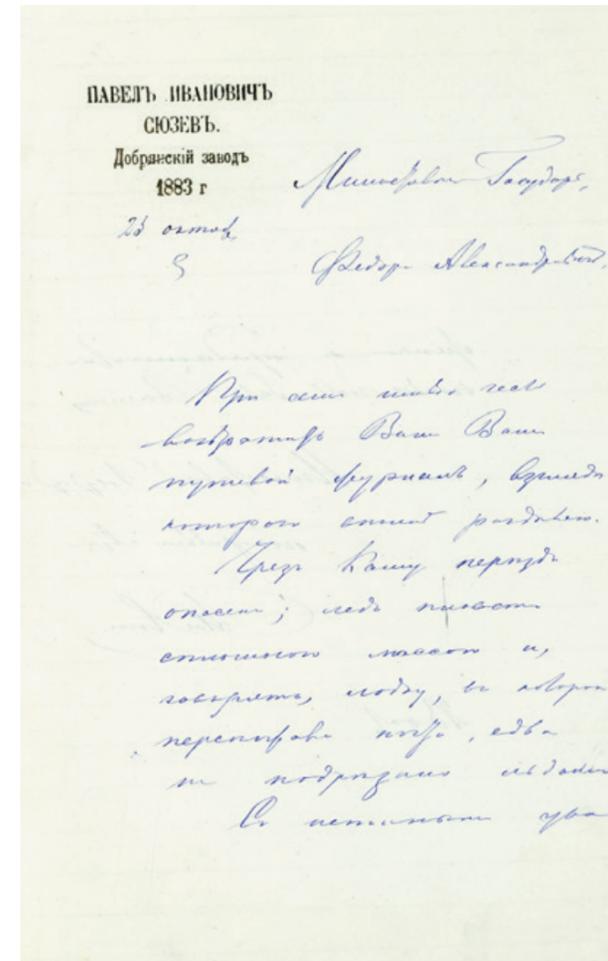


Карта района исследований Управления работ по исследованию и составлению проекта Камско-Печорского водного пути. 1929 г.

Печатный, рукописная раскраска.
ГАПК. Ф. р-484. Оп. 2. Д. 117. Л. 5.

Еще одна попытка построить Камско-Печорский водный путь относится к 1961 г., когда рассматривался проект переброски сибирских рек на юг с целью обеспечения нужд сельского хозяйства в засушливых районах пресной водой. Реку Печору с бассейном

Камы планировалось связать искусственно созданным каналом. Для подготовки создания канала в марте 1971 г. было проведено три ядерных взрыва. Однако реальное строительство канала так и не началось. Проект переброски северных рек в Волгу был закрыт.



Письмо П.И. Сюзёва Ф.А. Теплоухову о возвращении ему путевого журнала и о ледоходе на Каме. 23 октября 1883 г.

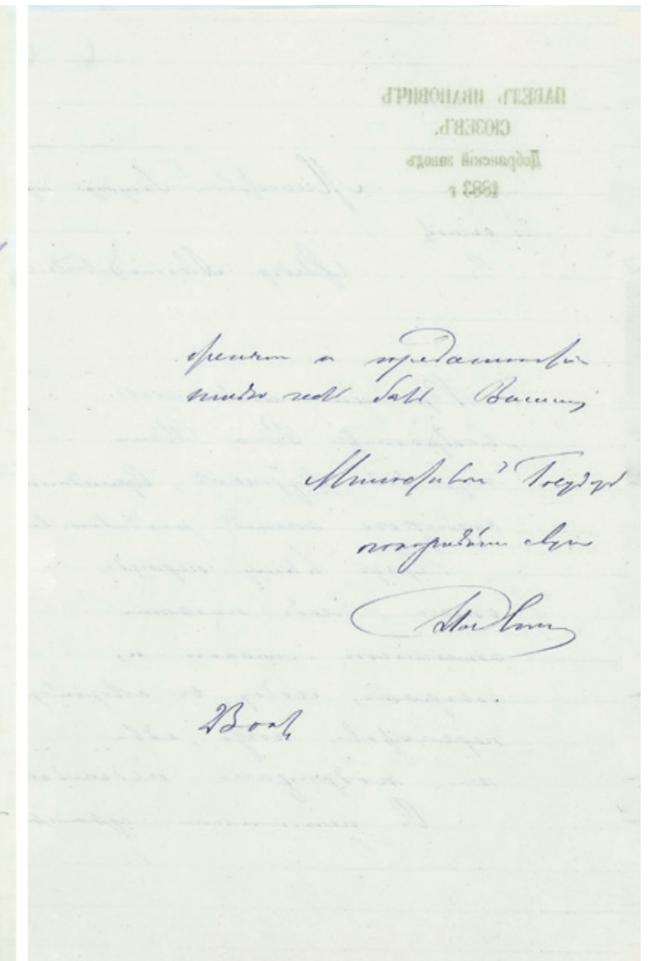
Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 2. Д. 238. Л. 6-6 об.

Милостивый государь Федор Александрович!

При сем имею честь возвратить Вам Ваш путевой журнал, взгляды которого вполне разделяю.

Чрез Каму переезд опасен, лед плывет сплошную массою, и, говорят, лодку, в которой переправили почту, едва не подрезало льдами.

С истинным уважением и преданностью имею честь быть Ваш, милостивый государь, покорнейший слуга Павел Сюзев.



Павел Иванович Сюзёв (1837-1893) 38 лет прослужил на Добрянском заводе графа С.А. Строганова, в 1877-1896 гг. в должности управляющего. Активно занимался научной, общественной и культурной деятельностью.



Ледоход на реке Колве. 5 апреля 1899 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 340. Л. 2.



Весеннее наводнение в селении Пожевского завода
Соликамского уезда. 1910-е гг.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 477.

Прощение крестьянской девицы Пелагеи Егоровны Субботиной пермскому губернатору об оказании помощи по случаю наводнения

г. Пермь

10 мая 1914 г.

Его Превосходительству,
господину пермскому губернатору
крестьянской девицы Соликамского уезда,
проживающей в Оханском уезде против
г. Перми за Камой Никольской слободе
собствен[ном] доме
Пелагеи Егоровны Субботиной

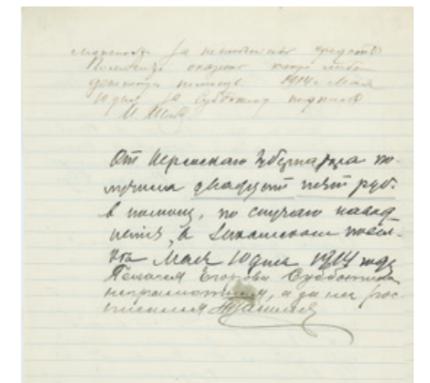
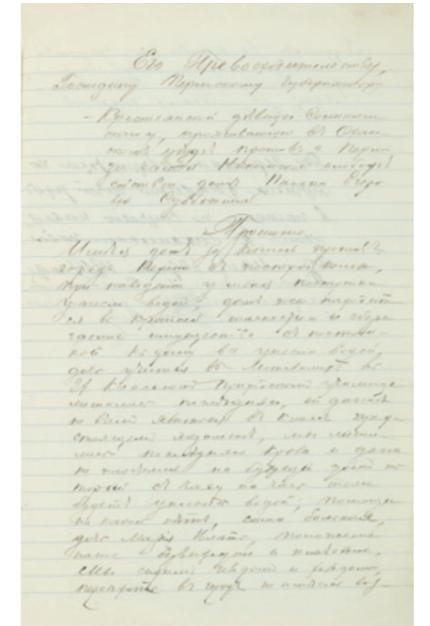
Прощение

Имея дом за Камой против города Перми с постройками, при наводнении у меня постройки унесло водой, дом же находится в крайней опасности, и сберегаемое имущество с постройкой к дому всё унесло водой, дочь учится в Мотовилихе в 2-классном приходском училище, лишилась последнего, ей даже не в чем явиться в класс [на] предстоящий экзамен. Мы лишились последнего крова и даже не надеемся на будущий дом, который с часу на час тоже будет уплыть водой. Помощи никакой нет, сама больная, дочь Мария 16 лет. Положение наше безвыходное и плачевное, мы сидим голодом и холодом, переехать в город не имеем возможности за неимением средств. Помогите оказать какую-либо денежную помощь. 1914 г. Мая 10 дня. За Субботину подписал И. Шилов.

Резолюция: От пермского губернатора получила 25 руб[лей] в помощь по случаю наводнения, в Закамском поселке. Мая 10 дня 1914 года.

Пелагея Егоровна Субботина неграмотная,
а за нее расписался [Ташлыков].

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 65. Оп. 2. Д. 1105. Л. 18-18 об.



Весной 1914 г. вода в Каме поднялась на 11 м 38 см. Обильные снежные осадки зимой и быстрое весеннее потепление способствовали паводку, в результате которого из берегов выступили большие и малые реки, затопив прибрежные зоны. Были затоплены прибрежная часть поселка Мотовилихинского, улицы Некрасовская, Луговая, Соликамская, а также цеха Пермского пушечного завода. Затопленными

оказались и другие территории, являющиеся сегодня частью Перми, – территория у железнодорожного моста на Заимке, лесопильный завод Балашовой и др. 14 мая 1914 г. был создан Пермский центральный благотворительный комитет по оказанию помощи населению Пермской губернии, пострадавшему от наводнения. Денежные средства, продукты, вещи направлялись в комитет со всех концов губернии.



Соликамский тракт во время весеннего половодья в Мотовилихе. Май 1914 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-1732. Оп. 1. Д. 227.



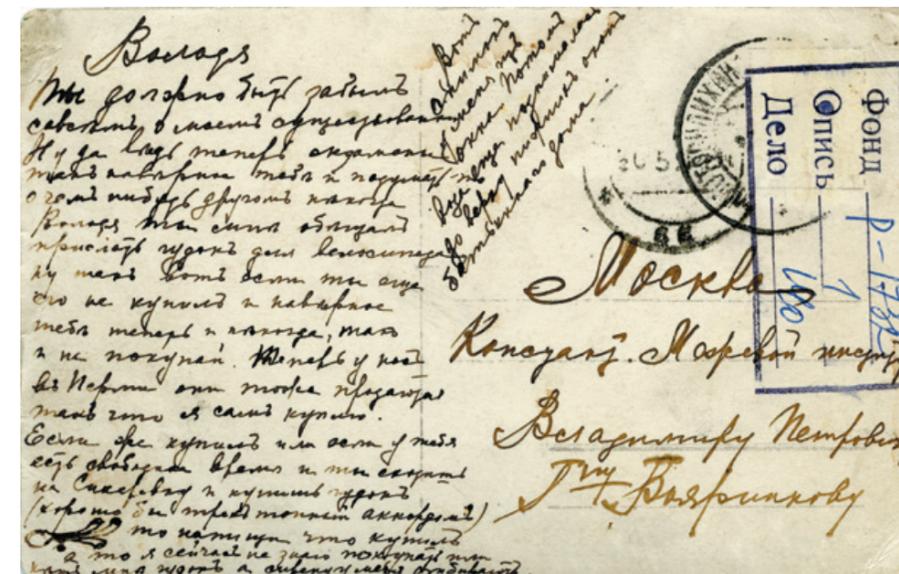
Наводнение в Мотовилихе. 1914 г.

Открытка, рукопись.
ГАПК. Ф. р-1732. Оп. 1. Д. 140.
Л. 1-1 об.



Наводнение в Мотовилихе. 1914 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-1732. Оп. 1. Д. 140. Л. 2 об.



Володя!

Ты, должно быть, забыл совсем о моем существовании. Ну да ведь теперь экзамены, так, наверное, тебе и подумать о чем-нибудь другом некогда. Володя, ты мне обещал прислать гудок для велосипеда, ну так вот, если ты еще его не купил и, наверное, тебе теперь и некогда, так и не покупай. Теперь у нас в Перми они тоже продаются, так что я сам куплю. Если все же купил или если у тебя есть свободное время и ты сходишь на нрзб. и купишь гудок (хорошо бы трек тонкий аккордом), то напиши, что купил, а то я сейчас не знаю, покупать или нет мне гудок, а сирену у меня отбирают.

Вот снимок у меня из окна. Потом вода еще поднималась до верху нижних окон батькиного дома.

Письмо неустановленного жителя Мотовилихи студенту Константиновского межевого института В.П. Бояринкову в мае 1914 г. Владимир Петрович Бояринков – уроженец г. Перми, обучался в Константиновском межевом институте, с июля 1919 по октябрь 1920 г. – директор Пермских пушечных заводов.

Письмо П.И. Королева пермскому губернатору о найме парохода «Забияка» для оказания помощи жителям Закамского поселка от наводнения

г. Пермь

14 мая 1914 г.

Ваше Превосходительство!

Экстренным долгом считаю доложить, что в помощь закамцам нанят мотор «Забияка» 15 сил по 15 р[ублей] за сутки. При пароходе шитик человек на 25-30. В шитике с оснасткой трое матросов-спасателей.

Пароход круглые сутки на парах. Ехать можно в любой момент. Шитик и пароход будут стоять на страже за Камой приблизительно у лесопилки Королева.

Через каждые два часа «Забияка» будет приходить в Пермь (около дачной пристани Щербаченко у Медведки). Члены благотворительного комитета могут через каждые два часа проехать за Каму. Часы приезда «Забияки» в Пермь: 8 ч[асов] утра, 10 ч[асов], 12 [часов], 2 ч[аса], 4 ч[аса], 6 ч[асов], 8 [часов].

На пароходе будет нижний чин путейского ведомства для порядка и помощи.

Покорнейший слуга Вашего Превосходительства *П.И. Королев*.

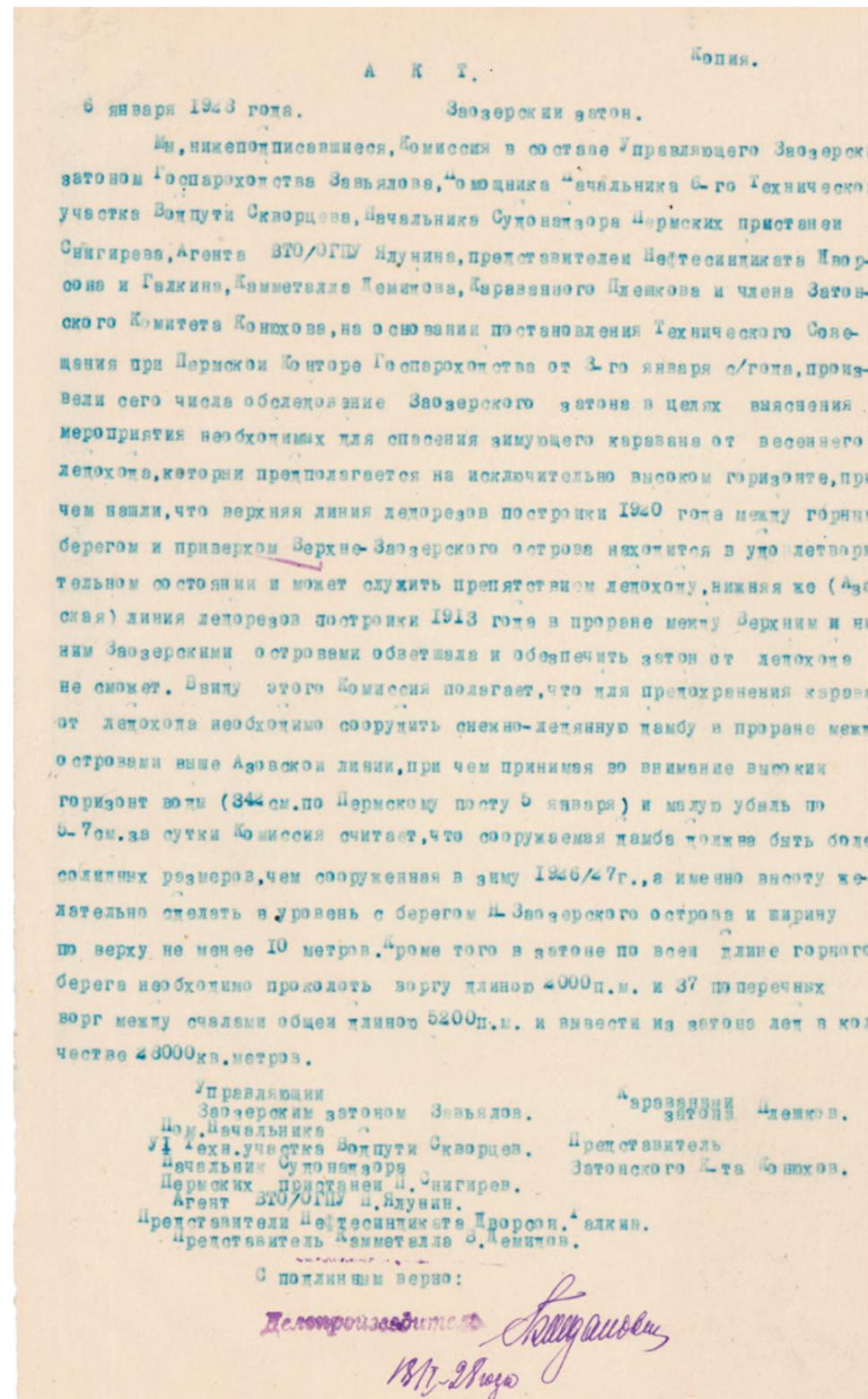
«Забияка» в нашем распоряжении с 7 ч[асов] вечера сегодня.

Подлинник, рукопись.

ГАПК. Ф. 65. Оп. 2. Д. 1105. Л. 12-12 об.

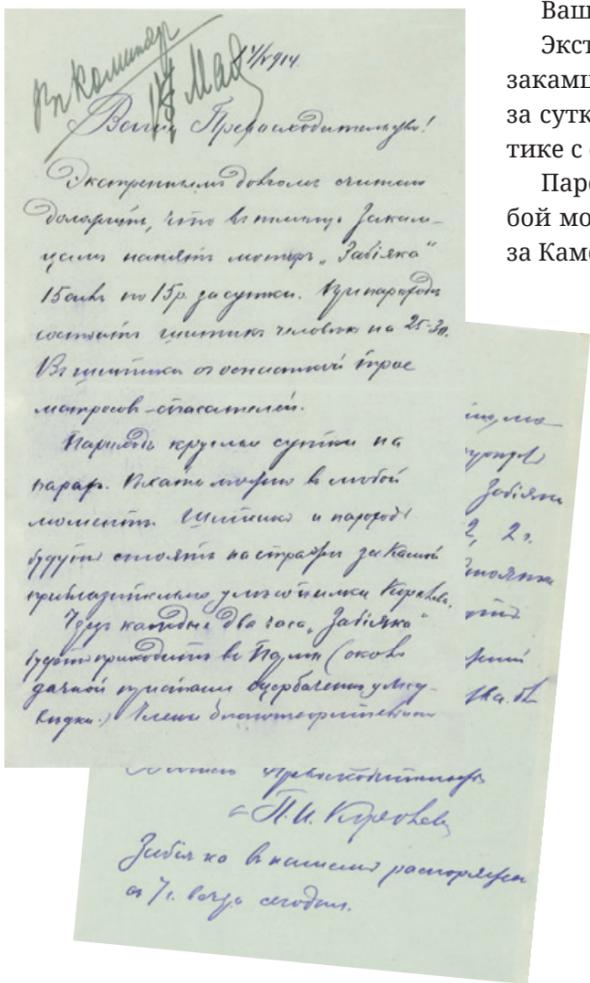
Королев Павел Иванович – потомственный почетный гражданин, заместитель председателя Пермской биржи, член Пермского окружного правления Императорского русского общества спасения на водах, член попечительского совета Пермской торговой школы.

Катастрофическим для г. Перми и других мест Пермской губернии было половодье 1914 г., когда во время прохождения его пика расход воды составлял 18 тыс. м³/с. По воспоминаниям старожилов, вода подходила тогда к зданию вокзала Пермь I, а многие районы на пойме были затоплены. Вот как оценивались последствия для города этого наводнения в № 23 «Пермской земской недели»: «...По интенсивности, и по последствиям, и по району, охваченному разливом, и по числу пострадавших наводнение оказалось в высшей степени разрушительным. По сумме опустошений, им произведенных, по их значению в экономической жизни населения и, наконец, по общей численности лиц, на которых оно обрушилось, – это наводнение не имеет себе равных в прошлом...»



Акт обследования Зазерского затона с целью выяснения мероприятий, необходимых для спасения зимующего каравана от весеннего ледохода. 6 января 1928 г.

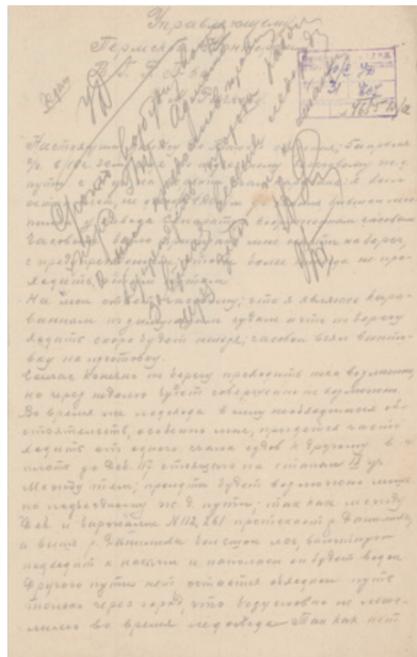
Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 294. Л. 50.



**Письмо заведующего Пермским затоном управляющему
Пермской конторой Волжского государственного
речного пароходства И.М. Рачкову об обеспечении
прохода рабочих по подъездному пути во время
ледохода с приложением плана**

г. Пермь

7 апреля 1928 г.



Настоящим довожу до вашего сведения, что 5 апреля с[его] г[ода] в 16 ч[асов] 30 м[инут], идя по подъездному береговому ж/д пути с IV участка на верхний счал каравана, я был остановлен не доходя 120 м до здания бывшей лесопилки у завода «Сепаратор» вооруженным часовым. Часовым было приказано мне сойти на берег, с предупреждением, чтобы более никогда не проходить этим путем.

На мой ответ часовому, что я являюсь караванным по зимующим судам и что по берегу ходить скоро будет нельзя, часовой взял винтовку на подготовку.

Сейчас, конечно, по берегу проходить пока возможно, но через неделю будет совершенно невозможно. Во время же ледохода в силу необходимых обстоятельств, особенно мне, придется часто ходить от одного счала судов к другому вплоть до дебаркадера 117, стоящего на стапеле IX участка. Между тем пройти будет возможно лишь по подъездному ж/д пути, так как между дебаркадером и баржами № 112, 261 протекает р[ека] Данилиха и выше р[еки] Данилихи большой лог вплотную подходит к насыпи, и наполнен он будет водой. Другого пути нет, остается обходной путь только через город, что, безусловно, невыносимо во время ледохода. Так как нет гарантии за то, что во время ледохода придется работать не только днем, а и ночью, и возможно придется перебрасывать рабочих и команды с одного счала на другой, а часовой будет не пропускать и в результате могут получиться несчастья.

На основании изложенного прошу войти с ходатайством перед охраной на время отстойных работ во время ледохода о беспрепятственном проходе рабочих по подъездному пути.

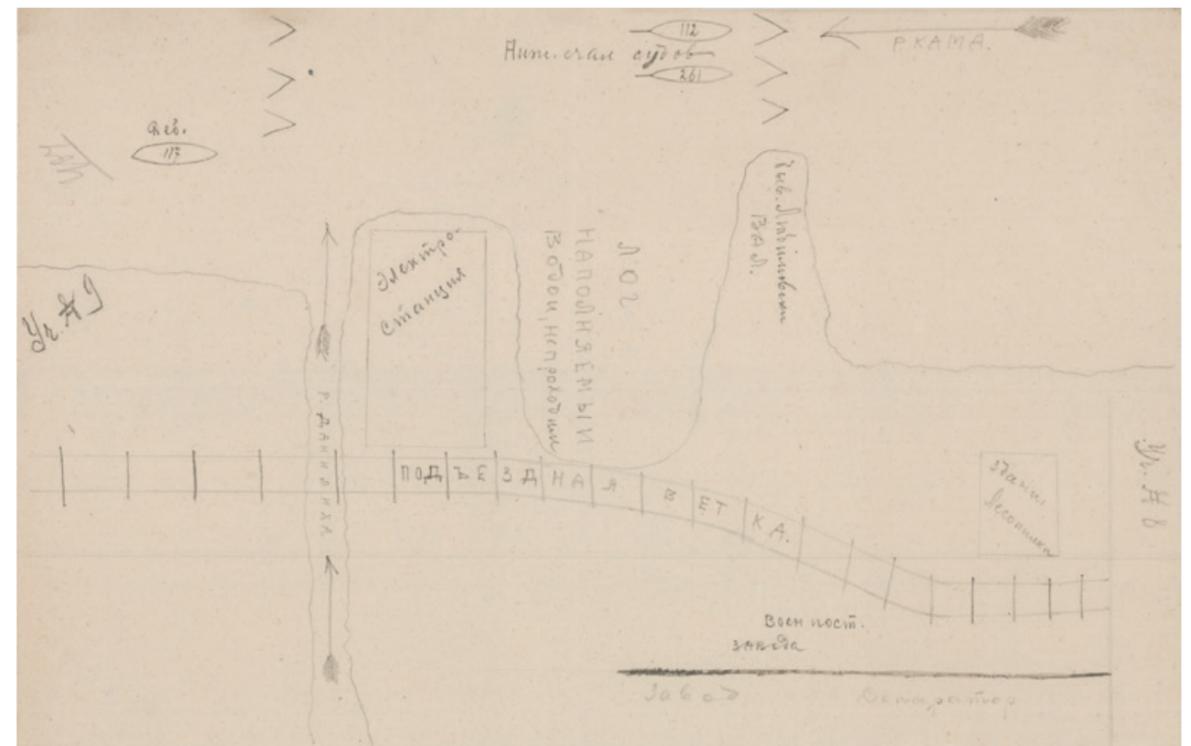
При сем прилагается набросок плана.

Зав[едующий] затоном А. Бусин

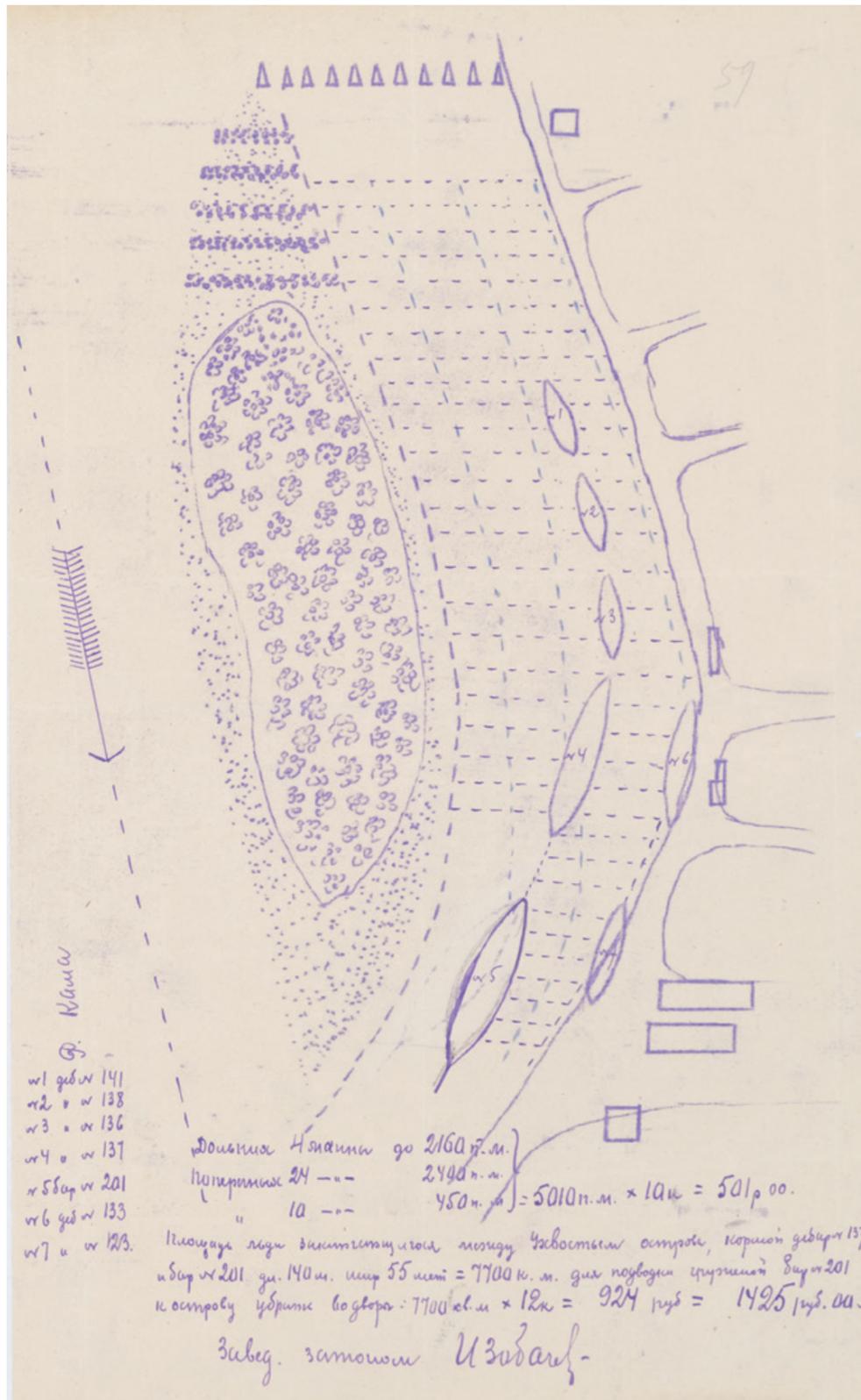
Резолюция: Срочно возбудить вопрос перед ГПУ и администрацией железной дороги о предоставлении права беспрепятственного прохода рабочих за время весеннего ледохода через завод и к счалам. И. Рачков. 9 апреля.

Штамп: Пермская контора Волжского государственного речного пароходства.

*Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 294. Л. 359-360.*



Пароходы «Первое мая», «Ян Рудзутак», «Приток», «Аврора» и «Александр» на реке Кама во время ледохода идут в районе г. Перми. 1927 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п. Д. 711.



План расстановки судов в Десятковском затоне на реке Каме, г. Оса. 1928 г.
 Роторный экземпляр.
 ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 294. Л. 60.

Многоуважаемый Степан Иванович!

Бухгалтер Серёговской судовой тов[арищ] Самсонов А.Ф. поехал в г. Самару к месту службы, куда его переводят. Необходимо, нужно отпечатать доклад в ЦБ, который у нас здесь не мог, пожалуй, напечатать. Сам Вам расскажет почему. Прошу Вас оказать содействие перепечатать, попросите Ваших машинисток и заплатите что стоит, а потом я Вам уплачу, или черкните, переведу эту сумму. Остался у нас один дебаркадер № 423 двухэтажный, стоит запечатанным верхний ход, и попасть нельзя. Телеграфировал, т.е. сообщил Меньшилов, что чертеж согласован с одним ходом со старшим инспектором, номер инспекции 318. О чем сообщил Рачкову и просил передать Коновалову, спрашивал, как быть с печатью, но ответа не получил. Крышу на нем окрасили, с риском начали лазать через крышу в окно, замки, ручки, оконные приборы поставили уже, теперь пришли вентиляторы, поставим их, и также лезит кровельщик, ставит трубы. Маленькие уведены, но на 420-й и 422-й не поставлены замки, не хватает, как будто я просил послать Вас, но не поступали, видимо, нет и в Перми.

Водой у нас разворочало все, прибыль была большая, пустяки, не дошла до [19]14 года. Лес положительно весь плавал, растрепало штабеля, но унести ничего не унесло, все сделано вовремя, только что после спада большой беспорядок, если убирать, много надо денег. Вам начинаю чалить бимсы и кипани.

На днях приступим к проверке остатков.

С почтением к Вам, А. Могильников

Многоуважаемый Степан Иванович!

Бухгалтер Серёговской Судовой тов. Самсонов А.Ф., поехал в г. Самару к месту службы, куда его переводят. Необходимо отпечатать доклад в ЦБ, который у нас здесь не мог, пожалуй, напечатать. Сам Вам расскажет почему. Прошу Вас оказать содействие перепечатать, попросите Ваших машинисток и заплатите что стоит, а потом я Вам уплачу или черкните, переведу эту сумму. Остался у нас один дебаркадер № 423 двухэтажный, стоит запечатанным верхний

штабеля лезли, не хватало

Письмо А.Ф. Могильникова линейному механику С.И. Валутину о состоянии дебаркадера и последствиях половодья. 30 мая 1928 г.

Подлинник, рукопись.
 ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 294а.
 Л. 110-111.



Пополнение продовольственными запасами судов при подготовке к навигации. 1970-е гг.

Фотоотпечаток.
 ГАПК. Ф. ф-63. Оп. 63п. Д. 141. Л. 4, 5.



КАК НА ПАССАЖИРСКИХ ПРИСТАНЯХ ПЕРЕВОЗА ОЖИДАЛИ



Жители села Ильинского
в ожидании парохода на
реке Обве. 1 июня 1899 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 417.



Пароходы у причала села
Ильинского у березовой
рощи. 1902 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 354.
Л. 1.

17/IV 1904

Милые все!

Спасибо папа, за письмо, а теть Катя
за деи. Папа, я очень рада, что ты
приедешь, но до 12 мая еще долго, напиши
еще насколько тебя вызывают, может
быть вместе поедешь домой, меня
отпустят 20-го. Заниматься мне
ужасно, погода чудная, так и манит
на Каму, я уж и то каждый день
бегаю в загон раза по 2 или
по 3. Сегодня или завтра пойдет, навер-
ное, первый Любимовский пароход.
Я уже слышала свистки сегодня,
а вчера видела буксирный. Если
получите от Мани и от Ати
что-нибудь так напишите, мне
они ничего не пишут. Извините,
что я мало пишу, ответ поздно
встала. Ваша Нина. Бисквиты и пряники
послала бабушка, она Вам кланяется.

Милые все!

Спасибо, папа, за письмо, а теть Катя
за белье. Папа, я очень рада, что ты при-
едешь, но до 12 мая еще долго, напиши
еще, на сколько тебя вызывают, может быть,
вместе поедем домой, меня отпустят
20-го. Заниматься мне ужасно, погода
чудная, так и манит на Каму, я уж и то
каждый день бегаю в загон раза по 2 или
по 3. Сегодня или завтра пойдет, навер-
ное, первый Любимовский пароход. Я уже
слышала свистки сегодня, а вчера видела
буксирный. Если получите от Мани и от
Ати что-нибудь, так напишите, мне они
ничего не пишут. Извините, что я мало
пишу, опять поздно встала. Ваша Нина.
Бисквиты и пряники послала бабушка,
она Вам кланяется. Папа, как ты дума-
ешь, не пора ли заказать папку для расте-
ний, у нас последние уроки зоологии будут
на Егашихе (не знаю, как называется), так
я, может быть, найду там что-нибудь.
Напиши, твоя Нина. 17 апреля 1904 г.

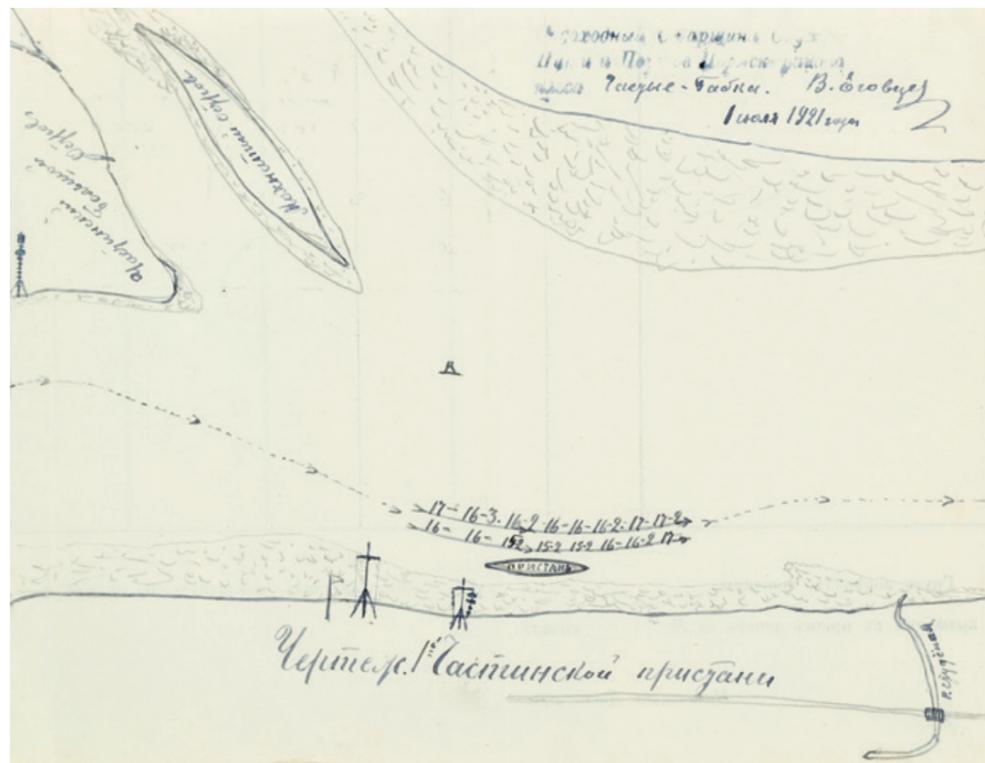
Письмо Н.Ф. Теплоуховой
отцу Ф.А. Теплоухову
и тете Е.А. Игнатьевой.
17 апреля 1904 г.
Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 2. Д. 547.
Л. 64-64 об.

св. Папа как ты думаешь, не
пора ли заказать папку для
растений; у нас последние уроки
зоологии будут на Егашихе (не
знаю как называется) так я
может быть найду там что
нибудь. Напиши, твоя Нина,
17 апреля 1904 г.

Нина Федоровна Балдина, урожденная
Теплоухова (1888-1927) – дочь лесовода
Федора Александровича Теплоухова.
В 1912 г. вышла замуж за военного врача
Ивана Ивановича Балдина. Атей в семье
называли Александра Федоровича.

Екатерина Александровна Игнатьева,
урожденная Теплоухова (1847-1907) – дочь
Александра Ефимовича и Розамунды Кар-
ловны Теплоуховых. Вышла замуж за ми-
рового посредника 1-го участка Соликам-
ского уезда из Кудымкара Дмитрия Степа-
новича Игнатьева. После замужества про-
живала в Кудымкаре, а позднее – в Усолье
и Ильинском.

Управляющему отделом пути и портов
Донесение
 Чести, имею донести г-ру 1^ю и 2^ю на вверенном мне
 участке Частые-Бабка, много протралены и промерены
 подходы пароходов, из Дебаржавердан Частинской,
 Еловской и Бабкинской, претягивая и удерживая судов
 цап-то Каря, Анорей, Лотов и прочие необнаружено
 о гм и ценнощ
 Частинский старшина-Службы
 Путь и Порты Пермского района
 Частые-Бабка. ... В. Еговцев
 19^{го} июля 1921 года.



Донесение судоходного старшины службы пути и портов Пермского района участка Частые – Бабка В. Еговцева управляющему отделом пути и портов о проведенных работах с приложением рисунка участка реки Камы в районе Частинской пристани. 1 июля 1921 г.

Подлинник, рукопись.
 ГАПК. Ф. р-37. Оп. 1. Д. 35. Л. 5, 6.



Речной вокзал
 в г. Перми.
 1960-е гг.
 Фотоотпечаток.
 ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1.
 Д. 787. Л. 2.



Причал № 3 на набережной г. Перми. 1956–1958 гг.
 Фотоотпечаток.
 ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1. Д. 2307. Л. 7 об.

Братчиков

С жалобой зр-на Братчиковова от 5/июль-29.

На пристани Усть-Пожва нет комнаты для пассажиров, ожидающих парохода, благодаря чему мой малолетний (6 м[есяцев]) ребенок и три ребенка у других пассажиров были вынуждены ждать ночью сего числа пароход на сквозняке в проходе пристани на сильном северном ветре.

Отказ завпристанью в выдаче этой книги без предъявления мною удостоверения личности считаю неправильным — бюрократическим, т.к. всякий гражданин имеет право заявить или написать жалобу.

Мне книга была выдана заводом после предъявления удостоверения личности.

Подлинную подписал: спец[иалист] Пермского лесозага Братчиков.

С подлинным верно: Шелищ

Г. Свердловск, ул. Уральская, Запись № 1104-27.

Жалоба гражданина Братчикова, специалиста Пермского лесозага, на отсутствие комнаты для пассажиров на пристани Усть-Пожва. 5 июля 1929 г.
Копия, рукопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 146. Л. 188.

На пристани Усть-Пожва нет комнаты для пассажиров, ожидающих парохода, благодаря чему мой малолетний (6 м[есяцев]) ребенок и три ребенка у других пассажиров были вынуждены ждать ночью сего числа пароход на сквозняке в проходе пристани на сильном северном ветре.

Отказ завпристанью в выдаче этой книги без предъявления мною удостоверения личности считаю неправильным — бюрократическим, т.к. всякий гражданин имеет право заявить или написать жалобу.

Мне книга была выдана заводом после предъявления удостоверения личности.
Подлинную подписал: спец[иалист] Пермского лесозага Братчиков.
С подлинным верно: подпись нрзб.

РАСПИСАНИЕ

Движения из Перми паротеплоходов местной линии в 24/7/29-1929г.

| число | ПЕРМЬ-УСТЬ-УСОЛКА | ПЕРМЬ-ДОБРЯНКА |
|----------|-------------------|----------------|
| Август | | |
| 24 | ВЕРМОН | КАН-ПОЖВА |
| 25 | ВРАСНЬЕ УРАЛ | - |
| 26 | САВРСКОДУТ. | - |
| 27 | КАН-ПОЖВА | ВЕРМОН |
| 28 | КР. УРАЛ | - |
| 29 | Саврсудлак. | - |
| 30 | КАН-ПОЖВА | - |
| 31 | ВЕРМОН | КР. УРАЛ |
| Сентябрь | | |
| 1 | САВРСКОДУТ. | - |
| 2 | КАН-ПОЖВА | - |
| 3 | ВЕРМОН | - |
| 4 | КР. УРАЛ | САВРСКОДУТ. |
| 5 | КАН-ПОЖВА | - |
| 6 | ВЕРМОН | - |
| 7 | КР. УРАЛ | - |
| 8 | САВРСКОДУТ. | КАН-ПОЖВА |
| 9 | ЧЕРДЫНЬ | - |
| 10 | КР. УРАЛ | - |
| 11 | САВРСКОДУТ. | - |
| 12 | КАН-ПОЖВА | ВЕРМОН |
| 13 | КР. УРАЛ | - |
| 14 | САВРСКОДУТ. | - |
| 15 | КАН-ПОЖВА | - |

РАСПИСАНИЕ

Движения товаро-пассажирских паротеплоходов Местной линии

| ПЕРМЬ-УСТЬ-УСОЛКА | | КАН-ПОЖВА | | ПЕРМЬ-ДОБРЯНКА | | КАН-ПОЖВА | | УСТЬ-УСОЛКА-ПЕРМЬ | | ЧЕРЕЗ ДЕНЬ | |
|-------------------|----------|-------------|-----------|----------------|----------------|-------------|-----------|-------------------|----------|-------------|-----------|
| ПЕРМЬ | ДОБРЯНКА | УСТЬ-УСОЛКА | КАН-ПОЖВА | ПЕРМЬ | ДОБРЯНКА | УСТЬ-УСОЛКА | КАН-ПОЖВА | ПЕРМЬ | ДОБРЯНКА | УСТЬ-УСОЛКА | КАН-ПОЖВА |
| 19 - | 16 - | - | - | Ож. | ПЕРМЬ | УСТЬ-УСОЛКА | прих. | 388 | 2 - | 8 - | - |
| 20 30 | 17 - | 16 | - | Ож. | Зелозерья | х/ | 372 | 22 - | 7 - | - | - |
| 22 30 | 19 - | 36 | - | - | Холмовья | х/ | 363 | 21 - | 6 - | - | - |
| 24 - | 21 - | 53 | - | - | Полчане | - | 355 | 20 - | 5 - | - | - |
| 1 30 | 22 30 | 69 | - | - | Добрянка | - | 319 | 19 - | 4 - | - | - |
| - | 1 - | 92 | - | - | У-Гаревая | - | 296 | 17 - | - | - | - |
| - | 2 - | 108 | - | - | Слудка | - | 280 | 16 - | - | - | - |
| - | 4 - | 123 | - | - | Зносы | х/ | 265 | 14-45 | - | - | - |
| - | 5 - | 135 | - | - | Чепцов | - | 253 | 14- | - | - | - |
| - | 9 - | 174 | - | - | Пожва | - | 214 | 13- | - | - | - |
| - | 13 - | 219 | - | - | Орел | х/ | 169 | 11- | - | - | - |
| - | 14 - | 235 | - | - | Пиж. УСОЛКА | отх. | - | 10 - | - | - | - |
| - | 18 - | - | - | - | Отх. УСОЛКА | прих. | 163 | 5- | - | - | - |
| - | 19-30 | 256 | - | - | Вережня | - | 162 | 4- | - | - | - |
| - | 21-30 | 265 | - | - | Прих. У-УСОЛКА | отх. | - | 2- | - | - | - |
| Отвали | 7-00 | - | - | - | Отх. У-УСОЛКА | прих. | 123 | 18-30 | через | д | е |
| через | 10-30 | 300 | - | - | Телькино | - | 88 | 15-30 | через | д | е |
| день | 18-00 | 388 | - | - | П. ЧЕРДЫНЬ | отх. | - | 11-00 | через | д | е |

ПРИМЕЧАНИЕ: 1. Пароходы в шхезе Усолка-Чепцов ходят с безрезвем.
2. К пристани отмечены х/звездочками пароходы приносят в мостки.
3. Пароходы вместе до Чепцова доходят до Сергеева.
4. Время в расписании между У-Усолка-Чепцов и обратно указано безподбукитовки безрезов пароходами.

Расписание движения паротеплоходов местной линии из г. Перми. 1929 г.
Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 289. Л. 218-219.



Пристань Елово на реке Каме. 28 июня 1971 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-63. Оп. 63н. Д. 372. Л. 2.

КАК РЕКА МЕСТОМ ПРОИСШЕСТВИЯ БЫЛА

Рапорт лоцмана казенного парохода «Пушкарь» И.Т. Ромашева в Главную контору Пермских пушечных заводов о столкновении пароходов

Мотовилихинский завод

2 сентября 1893 г.

Федор Евтихийевич Безсонов – командир парохода «Пушкарь».

Столкновение судов произошло на Городищенском верхнем перекате, расположенном выше деревни Городища на 1,5 версты. Повреждения получил пароход «Пушкарь», на котором был сломан бушприт и носовой барьер, разбита чайная и столовая посуда в буфете на 233 руб. В результате проведенного расследования признан виновным в нарушении § 23 Временных правил плавания по внутренним водным путям помощник командира парохода «Надежда» крестьянин Ильинской волости Пермского уезда Абрам Васильевич Симонов. А.В. Симонову был выписан штраф в размере 25 руб. За медленное прибытие для оказания помощи пароходу «Надежда» командиру парохода «Пушкарь» Ф.Е. Безсонову объявлен строгий выговор.

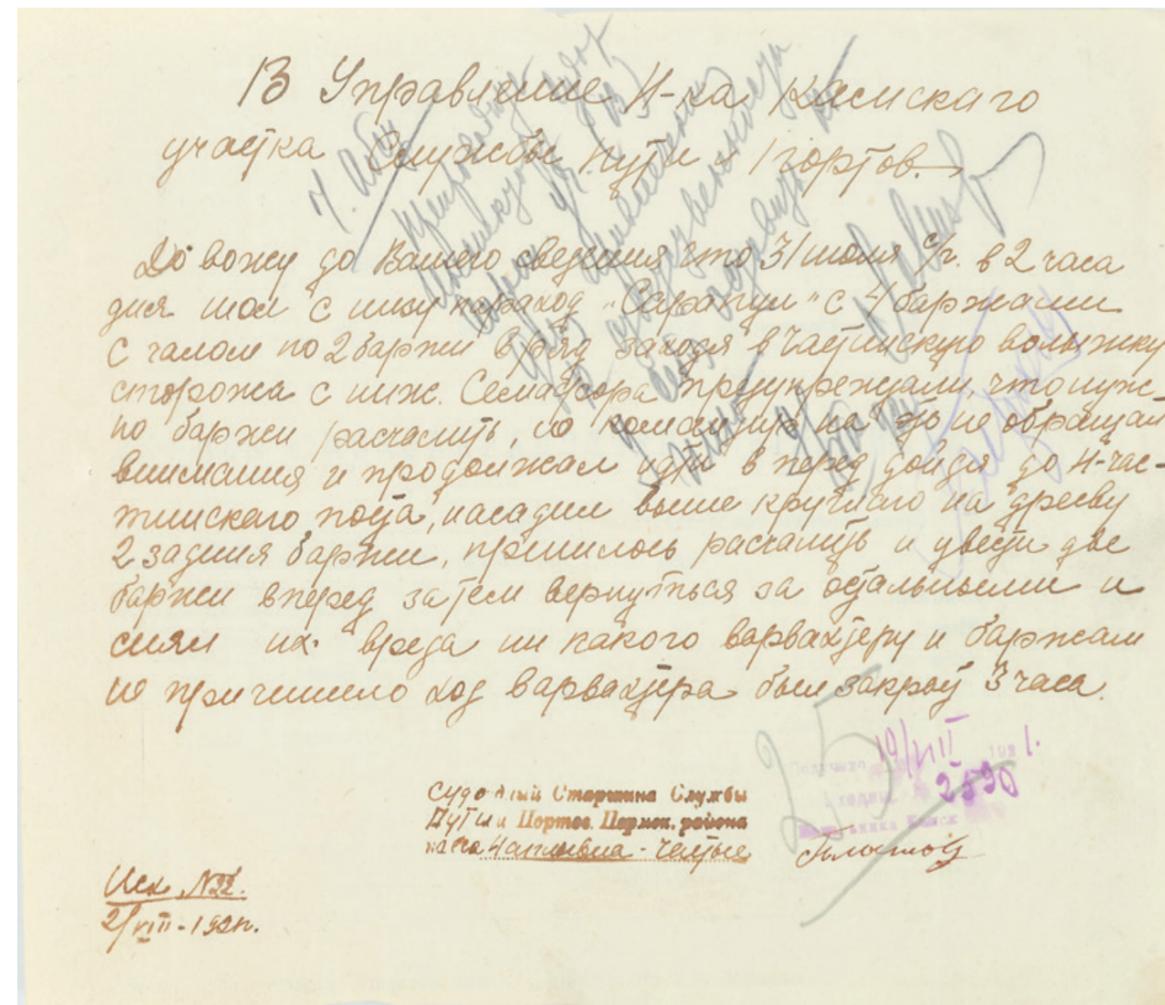
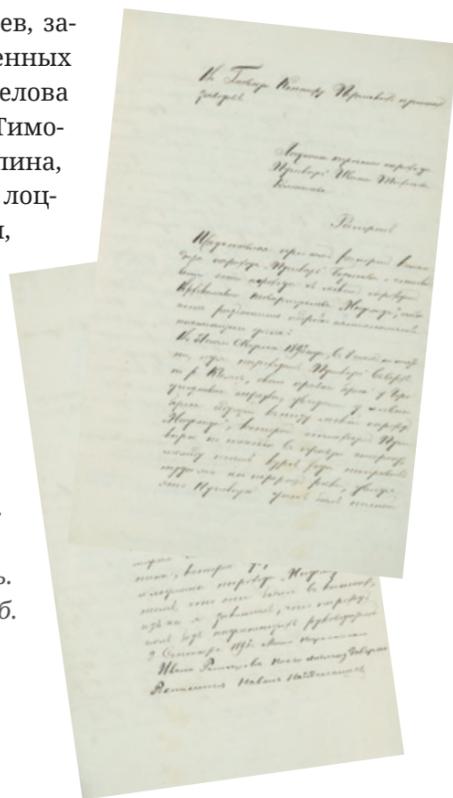
Представляя при сем рапорт командира парохода «Пушкарь» Безсонова о столкновении этого парохода с легким пароходом Верхокамского товарищества «Надежда», имею честь разъяснить подробно обстоятельства настоящего дела:

В 21 число августа 1893 года, в 8 часов пополудни, идя пароходом «Пушкарь» вверх по [реке] Каме, около правого берега у Городищенского осередка, увидели у левого берега идущий книзу легкий пароход «Надежда», который отмахнул «Пушкарю» по течению в правую сторону; между тем курс хода направил туда же наперерез реки, увидя это, «Пушкарю» дан был полный задний ход и поданы тревожные свистки, пароход же «Надежда», не уменьшая хода, налетел на «Пушкарь», сломив на нем бушприт и носовой барьер, отчего якорь, бывший закрепленным на бушприте, упал в воду, и «Пушкарь» стал на якорь, пароход же «Надежда» пошел книзу. По вынужденности подоидя к пароходу «Надежда» для подачи, в случае надобности помощи и составления акта, я, Ромашев, застал на пароходе «Надежда» казенных речных лоцманов Андрея Поспелова и Ивана Архипова и десятников Тимофея Шляпина и Александра Шляпина, которые упрекали командира и лоцмана парохода «Надежда» в том, что они были в каютах, из чего я заключил, что пароход шел без надлежащих руководителей.

2 сентября 1893 года.

Вместо неграмотного
Ивана Ромашева по его
личному доверию расписался
Павел Найденышев.

Подлинник. Рукопись.
ГАПК. Ф. 276. Оп. 1. Д. 31. Л. 3-3 об.



Служебная записка судоходного старшины службы пути и портов Пермского района участка Напльвное – Частые Е.Д. Гольшева в Управление начальника Камского участка службы пути и портов о происшествии с пароходом «Сарапул». 2 августа 1921 г.
Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-37. Оп. 1. Д. 35. Л. 10.

Довожу до Вашего сведения, что 31 июля [его] г[ода] в 2 часа дня шел книзу пароход «Сарапул» с 4 баржами с чалом по 2 баржи в ряд, заходя в Частинскую воложку, сторожа с ниж[него] семафора предупреждали, что нужно баржи расчалить, но командир на это не обращал внимания и продолжал идти вперед, дойдя до Н[ижне]-Частинского поста, насадил выше круглого на дресву 2 задние баржи, пришлось расчалить и увести две баржи вперед, затем вернуться за остальными и снял их. Вреда никакого варвахтеру и баржам не причинило, ход варвахтера был закрыт 3 часа.

Судоходный старшина службы пути и портов Пермского района участка Напльвное – Частые Е.Д. Гольшев

**Рапорт полицейского урядника В. Симановского
приставу 4-го стана Пермского уезда об обнаружении
типографского шрифта в устье реки Чусовой**

Краснослудская волость

10 марта 1911 г.

Сего числа в 11 часов дня в канцелярию явился крестьянин деревни Усть-Чусовой Краснослудской волости Хрисанф Васильев Боровков с деревянным разбитым сортировочным ящиком, в котором оказалось несколько цинкового типографского шрифта. Боровков заявил, что он сегодня утром пошел на реку Чусовую очистить прорубь от льда и в проруби во льду обнаружил этот самый ящик, выдолбив его, и когда начал вынимать, то из него прямо в воду посыпались, как он заявляет, буквы, обнаружив это, он пошел заявить начальству. И при этом добавил, что на дне Чусовой еще наверное есть что-нибудь, так как вода в самой проруби стоит какая-то мутная и несет каким-то запахом. Получив от Боровкова заявление, я тотчас совместно с стражниками: Малышевым, Фоминым, Лузиным и Лобановым и тем же Боровковым отбыл на место происшествия. По дороге мною было поднято несколько осколков того же ящичка. Явившись на место – это на устье р. Чусовой у деревни того же названия, вокруг проруби валялись куски льда, а в них клочки бумаги. Начал исследовать дно Чусовой вокруг проруби, которая находится на глубине более сажени. И при помощи багра со дна сперва стали сплывать осколки опять такого же ящичка, и затем вытащили большой холщовый мешок, в последнем два такие же мешка, в коих оказалось около 3-х пудов цинкового типографского шрифта, кроме этого мешка, другой такой же небольшой мешок, в котором тоже оказалось такого же шриф-

та около 30 фунтов. И более кроме перечисленного со дна ничего поднять не представилось возможности, если что и было, то унесло течением. По расспросам же по сему делу между прочим кр[естьянка] Наталья Павловна Лядова объяснила, что вчера около

3 часов дня она видела из окна своего дома, что к этой проруби подъезжали на одной лошади 4 неизвестных человека, остановившись тут зачем не знает, и один из них, выскочив из санок, подбежал зачем-то к проруби, постоял минут 5, не больше, и потом опять сел на беседку, и все четверо угнали по дороге в Заозерский затон. Ехали же эти личности со стороны Левшино. Лошадь у них была вороная.

Об этом имею честь донести Вашему Высокоблагородию на зависящее распоряжение. И доложить, что по расследованию мною пока еще ничего не обнаружено. И в то же время мною доложено по телефону в Пермское уездное полицейское управление.

Полицейский урядник В. Симановский

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 161. Оп. 2. Д. 128. Л. 6-7.

**Акт дознания, составленный полицейским приставом
Мотовилихинского завода И.А. Буровым, о найденном
в устье реки Чусовой типографском шрифте**

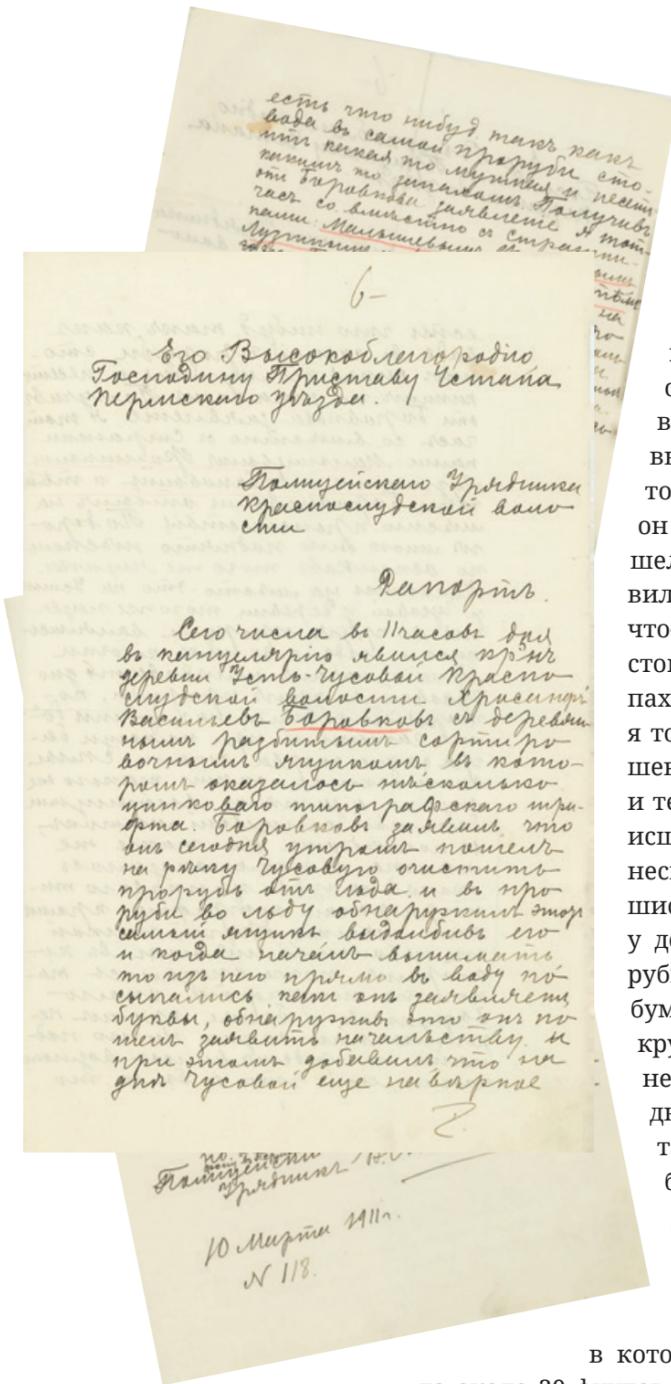
Краснослудская волость

11 марта 1911 г.

1911 года марта 11 дня. Полицейский пристав Мотовилихинского завода вследствие личного поручения господина пермского уездного исправника, производя дознание о найденном шрифте, допрашивал нижепоименованных лиц, которым объяснили:

Хрисанф Васильев Боровков,
29 лет, крес[тьяни]н деревни Усть-Чусовой
Краснослудской волости, где и живет, под судом не был.

Деревня Усть-Чусовая, где он живет, расположена в 2-х верстах от села Левшино и заключается из 9 домов. Река Чусовая, из которой жители из деревни пользуются водой, протекает сажень в 50-ти, и на реке этой имеется одна прорубь, которую прочищают жители поочередно каждый в продолжении одной недели, начиная с Воскресения. В четверг на этой неделе, т.е. 10 с[его] марта, около 8 часов утра он, свидетель, отправился чистить прорубь, которую нашел всю затянутую льдом. Когда он начал пробивать лед, на поверхности льда всплыла дощечка, видимо от ящичка. Ввиду этого он начал осматривать отверстие проруби и обнаружил там застрявший в проруби ящик, который и вынул из воды. Когда вынимал ящик, то из имеющихся в нем клеток посыпались какие-то мелкие, видимо чугунные, палочки, которыми были наполнены клеточки ящичка. Когда он вытащил ящик, то на поверхности воды оставалась какая-то (жидкая) жирная краска вроде «син[ь]ки». Предположив, что обнаруженная им находка представляет из себя что-то подозрительное, он сейчас же заявил об этом местному уряднику. Добавлю, что жена его, Александра, накануне этого события, т.е. в среду, 9 марта, около 5 часов вечера ходила за водой и видела в проруби



какие-то бумаги, и, кроме того, когда черпала из проруби воду, то ведра полными не зачерпывались; жена на это не обратила внимания, думая, что зачерпываться ведрам мешает образовавшийся внизу проруби лед. В среду же утром его теща Александра Сесюнина прочищала прорубь, и в ней ничего не было. Ввиду этого он полагает, что найденный им ящик был спущен в прорубь в среду, т.е. 9 марта, днем. Кто спрятал ящик в прорубь, не видел и не знает. Мимо этой проруби пролегал проезжая дорога, идущая из З[а]озерского затона в село Левшино. Что такое хранилось в ящике, не имеет понятия.

Пристав Буров

Александра Егорова Сесюнина,
50 лет, крес[тьян]ка деревни
Усть-Чусовой Краснослудской волости,
где и живет, под судом не была.

В среду, т.е. 9 с[его] марта, около 8 часов утра, она ходила на реку Чусовую прочищать прорубь, в которой утром на другой день зять ее Хрисанф нашел какой-то ящик. Прочистив прорубь, она в то время ничего в ней не заметила, прорубь была свободна, и вода в ней – совершенно чиста. Поэтому она удостоверяет, что в проруби этой в то время найденного впоследствии ящика быть не могло.

Пристав Буров

Александра Осипова Боровкова,
25 лет, крес[тьян]ка деревни
Усть-Чусовой Краснослудской волости, где
и живет, под судом не была.

В среду на этой неделе, т.е. 9 сего марта, в 5-м часу вечера она пошла за водой на реку Чусовую, и когда черпала воду, то заметила, что в проруби плавают мелкие бумажные обрывки, между которыми было несколько бумажек, облитых как будто синими чернилами. Предполагая, что обрывки эти брошены кем-либо из полоскавших белье, она не обратила на это обстоятельство особого внимания. Почерпнув воды, она ушла домой, и когда черпала воду, то заметила, что ведра до верха не зачерпываются,

на это она тоже не обратила внимания, думая, что внизу образовался лед вследствие плохой прочистки проруби. Заметила еще, что в проруби вода была мутная, но предположила, что муть образо-

валась от полоскания белья и от находившихся в проруби бумажных обрывков. Кто положил в прорубь ящик, не видела и не знает.

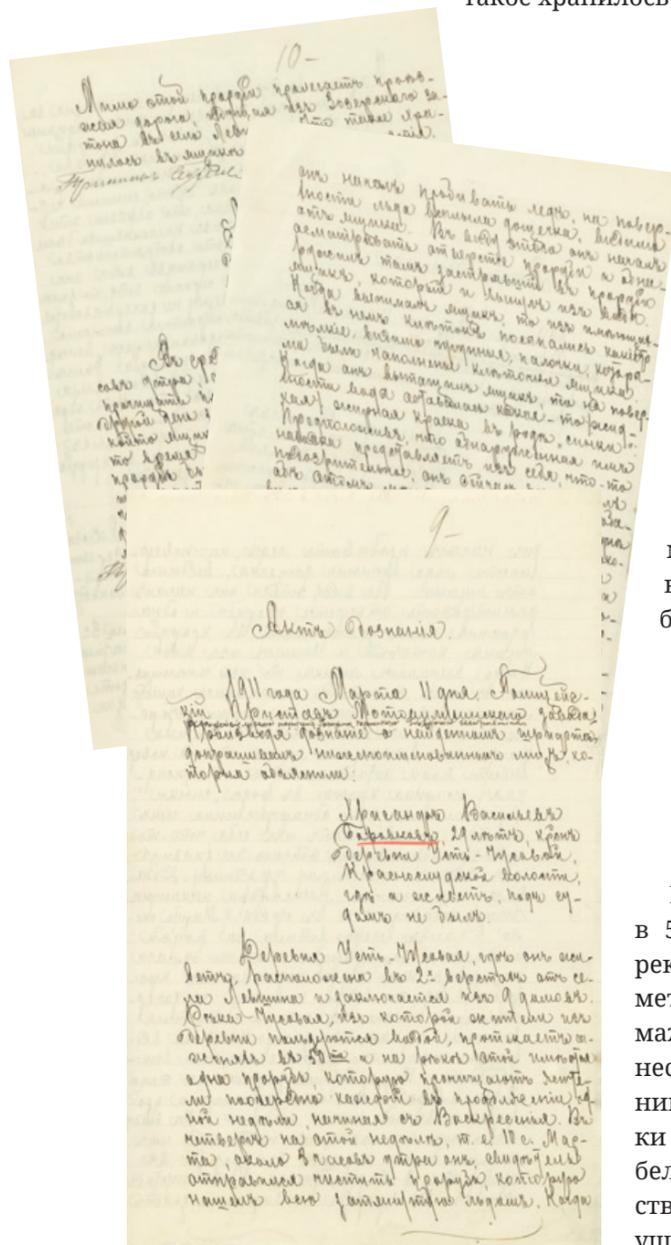
Пристав Буров

Наталья Павлова Лядова, 14 лет, дочь
крес[тьяни]на деревни Усть-Чусовой
Краснослудской волости, где и живет.

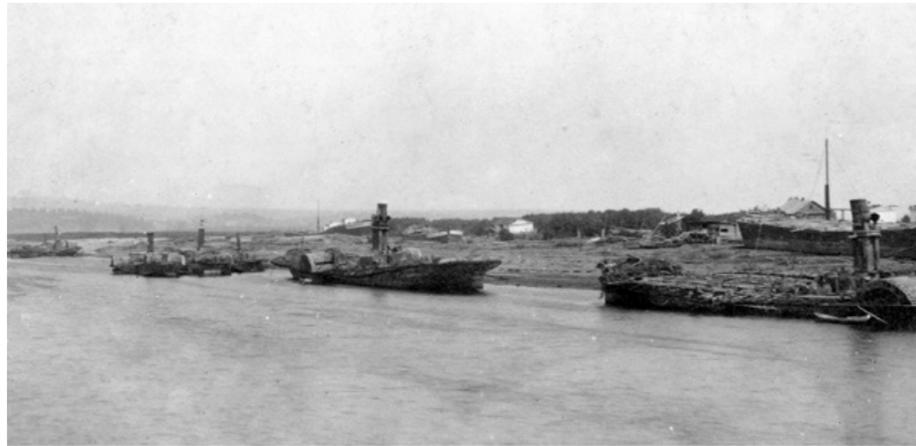
В среду, т.е. 9 с[его] марта, около 3-х часов дня, сидя у окна, заметила, что мимо их дома по дороге, пролегающей по реке Чусовой, и не далеко протекающей от их дома, проехали на запряженной лошади четверо мужчин и подъехали к проруби (прорубь находится от их дома саженях в 50). Один из незнакомцев выскочил из саней, подошел к проруби и, наклонившись над прорубью, простоял так несколько секунд, а затем вернулся к лошади, сел в сани и вместе с другими быстро удалились по дороге, ведущей в Заозерский затон, но с дороги этой есть отворот, по которому можно уехать и в город Пермь. Выносил (выложил) и опускал ли чего-нибудь в прорубь подошедший туда человек, она не заметила. Не заметила и примет и костюмов этих людей. Не может даже сказать, была ли растительность на физиономиях незнакомцев. Заметила только, что лошадь была вороная или темно-каряя и запряжена была в корзинку (кошева с плетеной коробкой). Раньше лошадь эту и корзину ни разу не видела. Вечером в среду и утром в четверг она за водой на Чусовую не ходила. У проруби, когда подъезжали туда незнакомцы, никого не было. Корзинка, в коей приезжали незнакомцы, имеется у большинства местных жителей, а также и у жителей окрестных деревень; такой лошади, на какой подъезжали к проруби незнакомцы, в их деревне нет, и кому принадлежит эта лошадь, она не знает. Больше объяснить ничего не имеет.

Пристав Буров

Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 161. Оп. 2. Д. 128. Л. 9–11 об.



Разрушенные в июне 1919 г. суда вдоль берега реки Чусовой.
Фотокопия.
ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1.
Д. 2307. Л. 23.



Сгоревшие и затопленные суда в устье реки Чусовой в июне 1919 г.
Фотокопия.
ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п.
Д. 4863. Л. 2.

В 1919 г. на реке Чусовой рядом с селом Левшино при отступлении войск А.В. Колчака сгорели и затонули многочисленные суда. Взрывы и пожары продолжались несколько дней, уничтожив не только транспортные средства, но и часть прибрежной инфраструктуры.

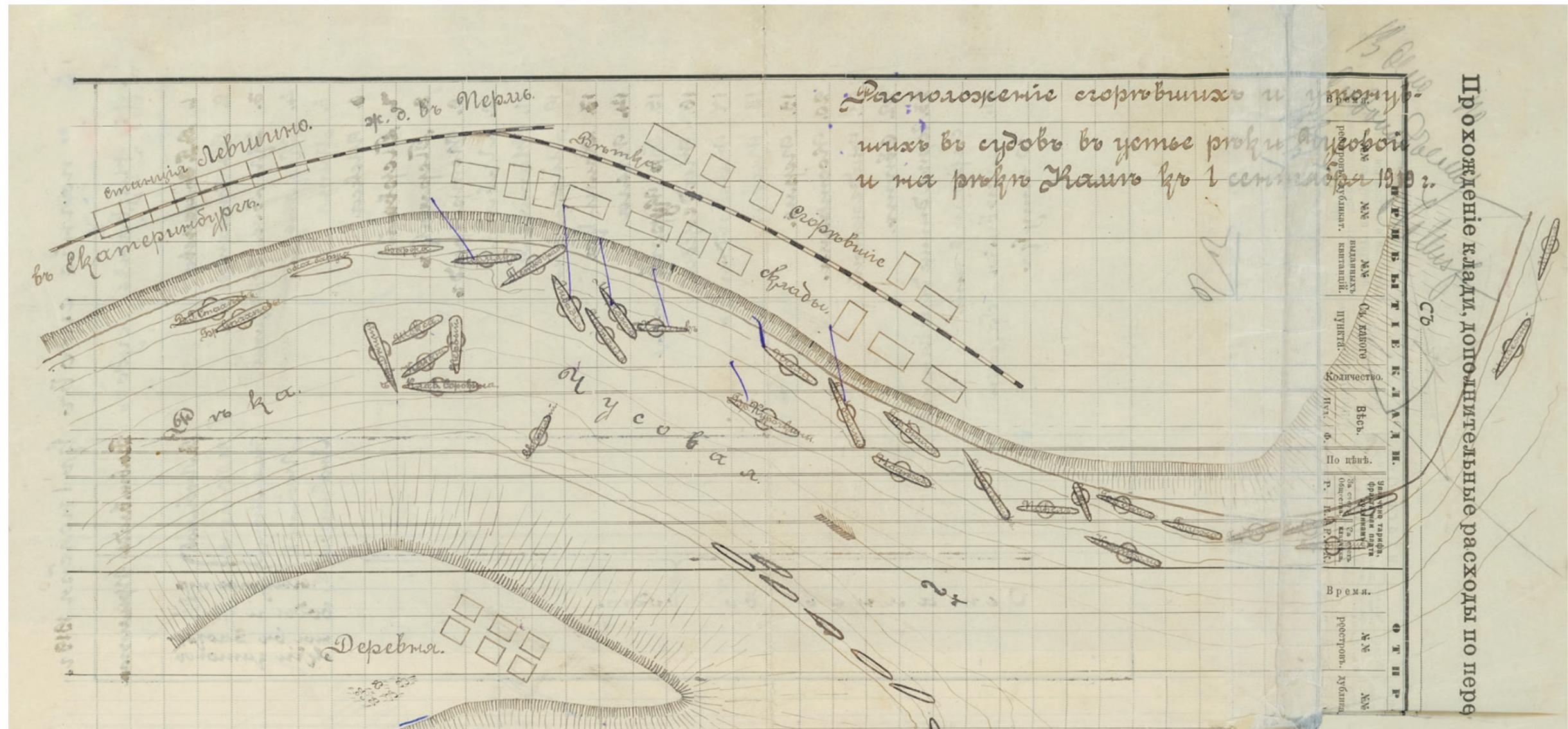
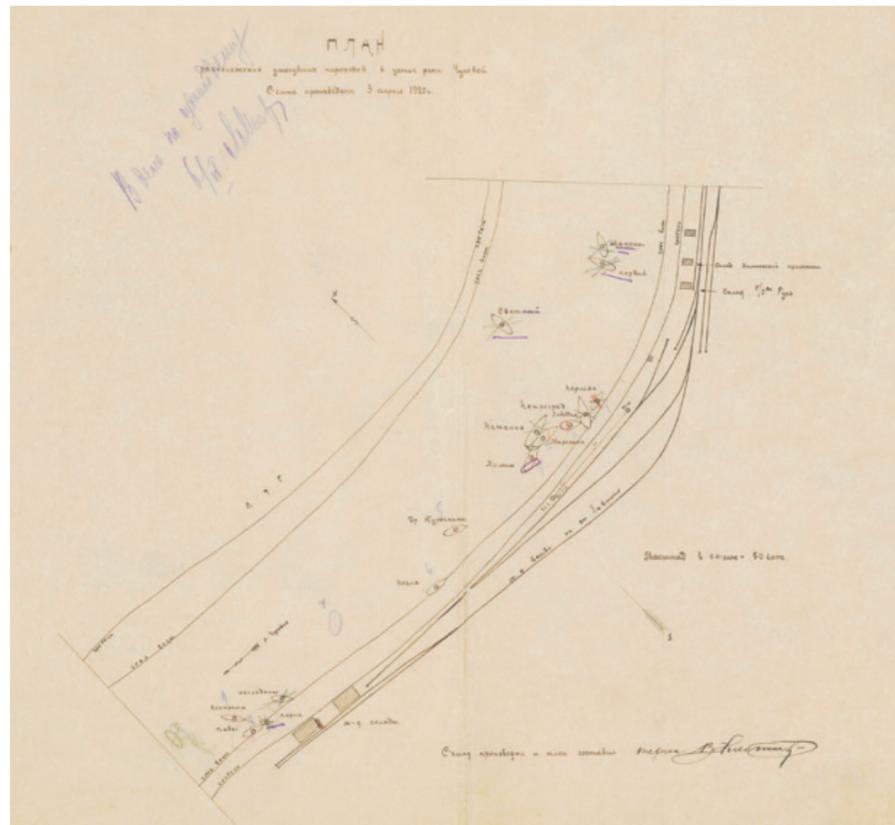


Схема расположения сгоревших и утонувших судов в устье реки Чусовой и на реке Каме к 1 сентября 1919 г.
Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 59.
Л. 55.



План утонувших пароходов в устье реки Чусовой. 3 апреля 1920 г.

Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 59. Л. 72.

14/10 - 920г
41123 ртг.

Сведения о поднятых судах в районе Пермского Губпорта с 1^{го} января по 1^{ое} июля 1920 года.

| Наименование судна | Место нахождения судна | Способ поднятия | Когда было поднято | Что с судном было сделано | Где и по какому адресу |
|--------------------|------------------------|-----------------|--------------------|--|---|
| Пароход "Пермь" | Сполычно | Краном | 1920г. | Взведен в безопасный район, где ремонтируется. | Пана. |
| Пароход "Свет" | В устье реки | Краном | 1920г. | Взведен в безопасный район и оставлен на берегу. | - |
| Трусовая машина | В устье реки | Краном | 1920г. | Забуксирована и пошла по своему назначению. | Усть, так как судно заглохло и пошла по назначению. |

В присутствии представителя РКИ (рабоче-крестьянской инспекции) прзб.

Сведения о поднятых судах в районе Пермского районного управления водного транспорта с 1 января по 1 июля 1920 г. 1920 г.

Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 59. Л. 130.

Акты

Мы, нижеподписавшиеся, прибыв сего числа в устье реки Чусовой согласно телеграфному распоряжению Путипортотдела реки, произвели осмотр затопленных в 1919 году пароходов и считаем необходимым, что для дачи заключения относительно способа подъема затопленных судов необходимо произвести обследование их в отношении глубин, на которых они затонули, степени их затопленности, состояния корпусов, степени сцепления некоторых из них между собою, степень сохранности зачалок. После произведенного осмотра судов, поскольку это представлялось возможным, комиссия полагает, что для наиболее целесообразного способа подъема этих судов из воды является необходимым присылка на место работ плавучего крана подъемной силой около шестидесяти тонн, с тем, что в дальнейшем придется пользоваться цитами и, возможно, что в отдельных случаях придется пользоваться подъемкой на сваях, и, кроме того, комиссия считает необходимым прикрепить к этим судоподъемным работам парохода с сильными водотливными средствами, как то «Птенчик» или «Рыбинск».

решение к этим судоподъемным работам парохода с сильными водотливными средствами как то: «Птенчик» или «Рыбинск»

Управляющий отделом Пути и Портов
Заведующий частью обстановки
Заведующий отделением дноуглубительных работ
В присутствии представителя РКИ

Мы, нижеподписавшиеся, прибыв сего числа в устье реки Чусовой согласно телеграфного распоряжения Путипортотдела реки, произвели осмотр затопленных в 1919 году пароходов и считаем необходимым, что для дачи заключения относительно способа подъема затопленных судов необходимо произвести обследование их в отношении глубин, на которых они затонули, степень их затопленности, состояния корпусов, степень сцепления некоторых из них между собою, степень сохранности зачалок. После произведенного осмотра судов, поскольку это представлялось возможным, комиссия полагает, что для наиболее целесообразного способа подъема этих судов из воды является необходимым присылка на место работ плавучего крана подъемной силой около шестидесяти тонн, с тем, что в дальнейшем придется пользоваться цитами и, возможно, что в отдельных случаях придется пользоваться подъемкой на сваях, и, кроме того, комиссия считает необходимым прикрепить к этим судоподъемным работам парохода с сильными водотливными средствами, как то «Птенчик» или «Рыбинск».

Управляющий отделом пути и портов Л. Мизрин,
заведующий частью обстановки Ф. Анкудинов,
заведующий отделением дноуглубительных работ Шишкин.
В присутствии представителя РКИ (рабоче-крестьянской инспекции) прзб.

Акт обследования затопленных пароходов в устье реки Чусовой. 27 июня 1919 г.

Подлинник, рукопись. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 59. Л. 115-115 об.

КАК ПЕРМСКИЕ РЕЧНИКИ В ГОДЫ ВОЙНЫ ГЕРОИЧЕСКИ ТРУДИЛИСЬ

Образцы самоотверженной работы и трудового героизма показала также команда самоходной баржи «Таджикия». В прифронтовой полосе, под бомбежкой, несмотря на неоднократные пожары, экипаж этого судна образцово выполнял ответственные задания.

Из доклада начальника пароходства о подготовке к навигации на 1942 год. 1942 г.
Фрагмент. Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 3. Д. 75. Л. 49.

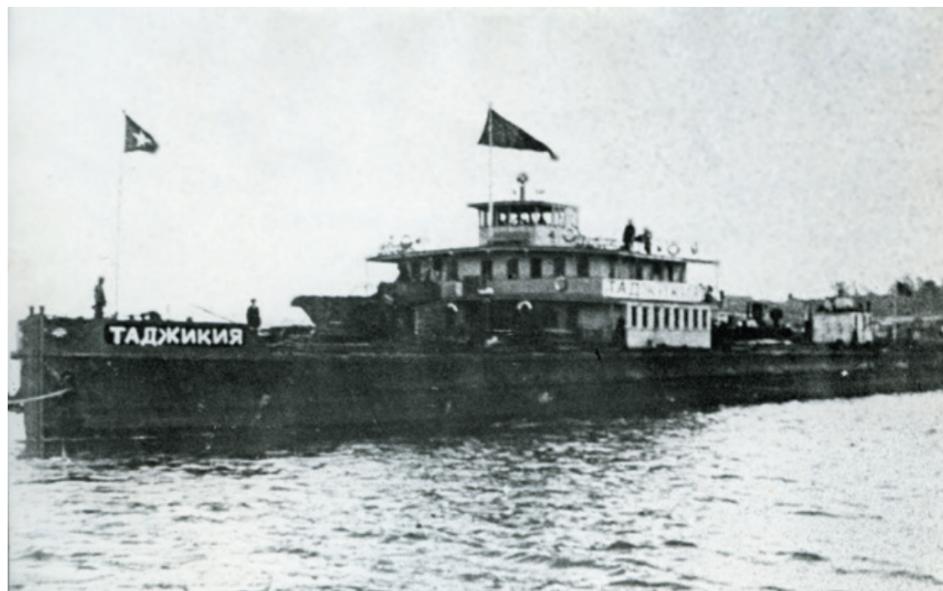
- 49 -

механик Головикин Ф.И. / п/х "Архангельск" - 111,0% / капитан Коотин Н.Е., механик Демидов П.Г., пароход "Красное Сормово" - 111,6% / капитан Лихин М.А., помпрайт Косарев, механик Косолапов И.И., п/х "Красная Химка" - 106,2% / капитан Кеддин, механик Чудинов Ф.М., п/х "Камгас" - 102,5% / капитан Шцин А.М., механик Тетерин Н.И., л/х "Аврора" - 108,2% / капитан Чачихин П.Е., механик Лисицын А.И. / и п/х "Нахичевань" - 114,0% / капитан Семейных М.И., механик Веснин С.П. /

Примером для других судов может служить работа парохода "Красное Сормово". Начиная с июня месяца команда этого судна перевыполнила план перевозок и экономии топлива. На пароходе хорошо налажена партийно-массовая работа. Помпрайт тов. Косарев систематически работал с людьми. Личным большевистским словом сплачивал их на неустанную борьбу за выполнение задания по перевозкам для фронта.

Образцы самоотверженной работы и трудового героизма показала также команда самоходной баржи "Таджикия". В прифронтовой полосе, под бомбежкой, несмотря на неоднократные пожары экипаж этого судна образцово выполнял ответственные задания.

В числе передовых выдвиг: пристань Черное, выполнявшая навигационный план на 105,2% / начальник пристани тов. Ромашев. Пристань Молотов, несмотря на ряд недостатков в работе, выполнила план на 106% / начальник пристани т. Подкапов, секретарь парткома ВВП / т. Латышев / и Красновинерск на 110,2% / начальник пристани т. Рудаков / и другие.



Самоходная баржа «Таджикия». 1940-е г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п. Д. 4843. Л. 1.

Навигация началась

Производительно использовать флот.
График движения, нормы обработки — закон.

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕЙС

ПАРОХОД «1 МАЯ» ВЕЗЕТ В СТАЛИНГРАД
ПОДАРОК ТРУДЯЩИХСЯ УРАЛА ГОРОДУ-ГЕРОЮ



А. ДРУЖИНИН

Мы везем в Сталинград механизмы, мебель, материалы. Этот ценный груз обязуемся доставить славным сталинградцам к Международному пролетарскому празднику — 1 мая.

Команда приложит все силы, чтобы с честью выполнить обязательство. Люди нашего парохода — хозяева своего слова. Первыми в бассейне привели мы свое судно досрочно, ко дню Красной Армии, в техническую готовность, одними из первых обеспечили сдачу судна в эксплуатационной готовности. Дважды за зимний период завоевывала команда первенство во Всесоюзном социалистическом соревновании. Сейчас, вступив в навигацию, мы, на основе дальнейшего развертывания соревнования, будем добиваться образцового выполнения задания первого рейса, успешного проведения всей навигации.

Наши лучшие люди — механик тов. Краушкин, первый помощник механика тов. Громыхалов, боцман тов. Гордеев, кочегар тов. Антонов, кочегар тов. Кириасов — вся команда стала на боевую вахту. Каждый знает: нужно работать по-военному, за двоих и троих, перевезти быстрее и больше грузов для Красной Армии и народного хозяйства, для разгрома ненавистных немецко-фашистских захватчиков.

А. ДРУЖИНИН — капитан парохода «1 мая».

Задание, которое мы получили на первый рейс, гласит, что пароход «1 мая» должен доставить в Сталинград оборудование, материалы и различные предметы домашнего обихода, выделенные трудящимися Урала для восстановления города-героя.

С непередаваемым волнением выходит команда парохода в этот ответственный рейс. Речники Камы знали Сталинград цветущим, кипучим городом. Фашистские варвары разрушили его. Они думали снести город с лица земли. Но просчитались. Отборная гитлеровская армия нашла себе здесь могилу, а город живет. Волжская твердыня быстро восстанавливается, советские люди спешат оказать братскую помощь городу-герою.

УСИЛИМ ПОМОЩЬ ФРОНТУ

С большим вниманием выслушала команда парохода «Вера Фигнер» Первомайский приказ товарища Сталина.

Команда парохода неплохо подготовилась к навигации. Одной из первых закончила она судоремонт. Пароход был сдан 10 апреля в эксплуатационную готовность с оценкой «отлично».

Более подготовлены команды — женщины. Они работают впервые, прилагают все усилия, чтобы с честью справиться с обязанностями.

Прибыл первым рейсом из Набережных Челнов, команда приступила своими силами к разгрузке парохода, работали дружно.

Еще больший подъем вызвал у всех приказ вождя, указавший программу дальнейшей борьбы

советского народа для окончательного разгрома фашистских захватчиков.

Каждому стало ясно: нужно трудиться еще больше, обеспечить максимальную перевозку грузов для фронта и тыла.

Мысли всех выразил в своем выступлении на митинге капитан парохода тов. Некрасов. Он сказал:

— Сегодня мы должны заявить, что не пожалеем ни сил, ни энергии для помощи фронту. Будем работать так, как к этому призывает нас товарищ Сталин.

Митинг принял решение, в котором команда заявляет, что выполнит апрельско-майский план 29 мая, 50 процентов навигационного плана до 1 июля, а весь план перевозок — к 20 октября.

Ю. Г.



Дружинин А. Ответственный рейс // Камский большевик. 1943 г. 22 апреля. № 31. С. 1.
Типографский экземпляр.
ГАПК. Фонд печат. изд.
Инв. № 502.

Ю.Г. Усилим помощь фронту // Камский большевик. 1943 г. 4 мая. № 34. С. 2.
Типографский экземпляр.
ГАПК. Фонд печат. изд.
Инв. № 502.

П Р И К А З
по Управлению Камского Речного Пароходства

СОДЕРЖАНИЕ:

г. Молотов № 29 от 9/II 1943 г.

В навигацию 1942 г. коллективы грузо-пассажирских паротеплоходов "25 лет ВКП/б/", "Эл. Ольгин", "А. Карпинский" и др., в целях обеспечения фронта и тыла своевременной доставкой хлеба, соли, угля и других грузов, провели большую работу по виводной буксировке сухогрузных барж.

В связи с этим и в соответствии с путевым приказом Наркомречфлота СССР № 7 от 30/VI-1942 г. "О поощрении команд грузо-пассажирских судов за буксировку сухогрузных барж",

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Командам нижеперечисленных грузо-пассажирских паротеплоходов Камского Речного Пароходства в порядке поощрения за виводную буксировку груженых сухогрузных барж выдать премии в размере:

| | | |
|--------|-----------------|------------|
| 1/ п/х | "25 лет ВКП/б/" | 12000 руб. |
| 2/ п/х | "Эл. Ольгин" | 9000 руб. |
| 3/ п/х | "А. Карпинский" | 9000 руб. |
| 4/ п/х | "Редищев" | 4000 руб. |
| 5/ п/х | "Марксистка" | 3000 руб. |
| 6/ п/х | "С. Киров" | 2000 руб. |
| 7/ п/х | "Москва" | 1000 руб. |

Всего... 40000 руб.

2. Капитанам поименованных грузо-пассажирских паротеплоходов полученные премии распределить среди команды по паям.

Зам. Начальника Камского Речного Пароходства Мелентьев /Мелентьев/

Приказ по управлению Камского речного пароходства № 29 от 9 февраля 1943 г.
«О поощрении команд грузо-пассажирских судов за буксировку сухогрузных барж».

Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 3. Д. 79. Л. 40.

П Р И К А З
о управлению Камского речного пароходства

СОДЕРЖАНИЕ:

"О списании с баланса несамоходного флота и передаче Д-11 и Д-15 в аренду Волжской Военной Флотилии.

ор. Молотов. № 253 от 31/IIII 1943 г.

П Р И К А З Ы В А Ю:

§ 1.

Списать с баланса КРП следующие несамоходные суда:

| | | |
|------------|-----------|---------|
| 1. КХ-307 | - грузоп. | 2770 т. |
| 2. КХ-854 | - " | 2200 т. |
| 3. КХ-859 | - " | 2250 т. |
| 4. КХ-1458 | - " | 1600 т. |
| 5. КХ-2503 | - " | 925 т. |

погибшие в районе плавания Астрахань - Саратов

§ 2.

Дополнительно к приказу № 203 от 24/VI-1943 г. и приказа № 244 от 26/VI-1943 г. выделить для передачи Волжской Военной Флотилии Д-11 и Д-15.

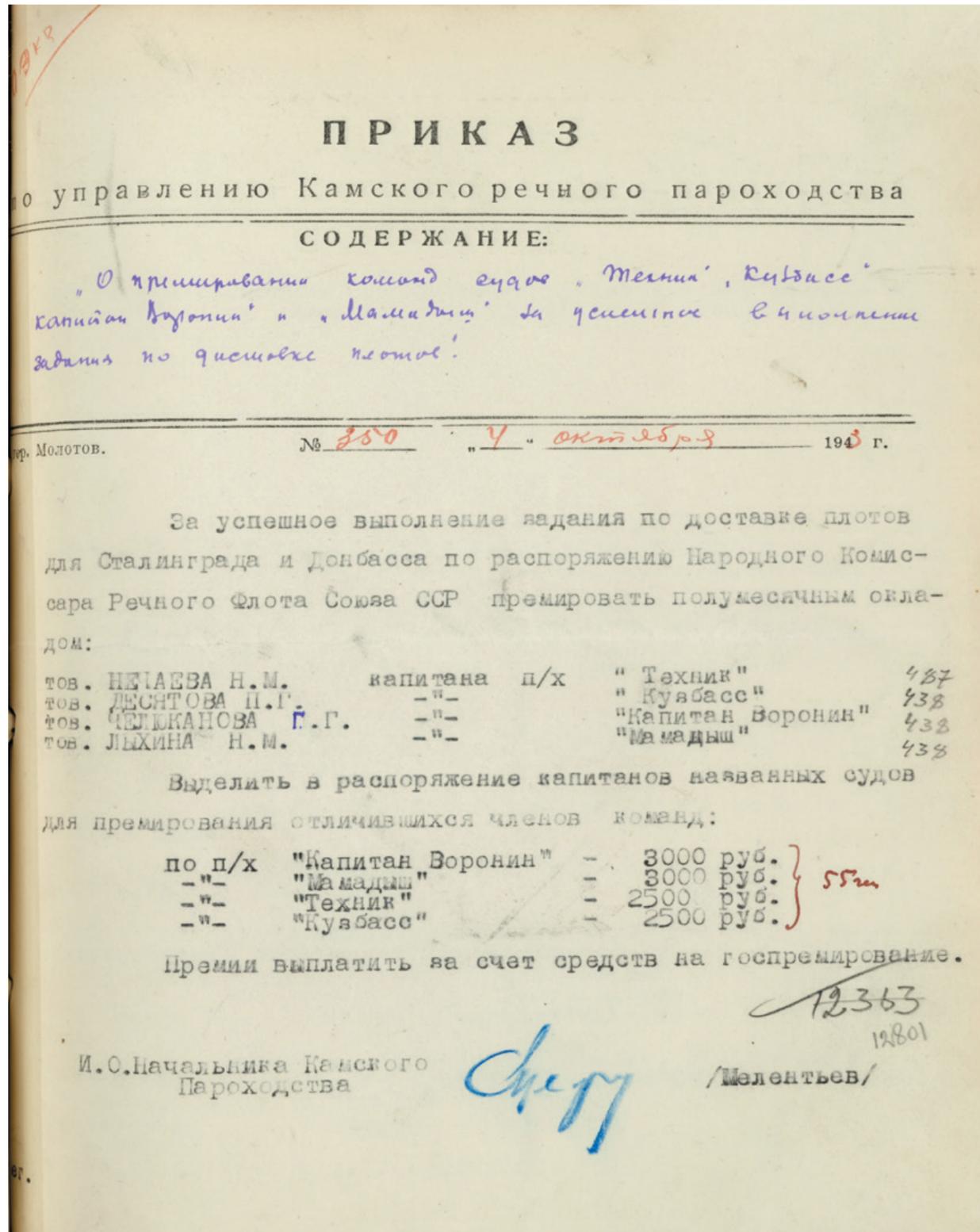
Зам. Начальника Камского речного П-ва

/Мелентьев/

Приказ по управлению Камского речного пароходства № 253 от 31 июля 1943 г.
«О списании с баланса несамоходного флота и передаче Д-11 и Д-15 в аренду Волжской военной флотилии».

Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 3. Д. 80. Л. 2.

КАК КАМСКОЕ И ВОТКИНСКОЕ ВОДОХРАНИЛИЩА СОЗДАВАЛИСЬ



Приказ по управлению Камского речного пароходства № 350 от 4 октября 1943 г. «О премировании команд судов "Техник", "Кузбасс", "Капитан Воронин", "Мамадыш" за усиленное выполнение задания по доставке плотов».

Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. р-196. Оп. 3. Д. 80. Л. 116.



Вид со стороны левобережного устья Камской ГЭС на русловую плотину во время намыва. 1955 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-1516. Оп. 1. Д. 52. Л. 29.

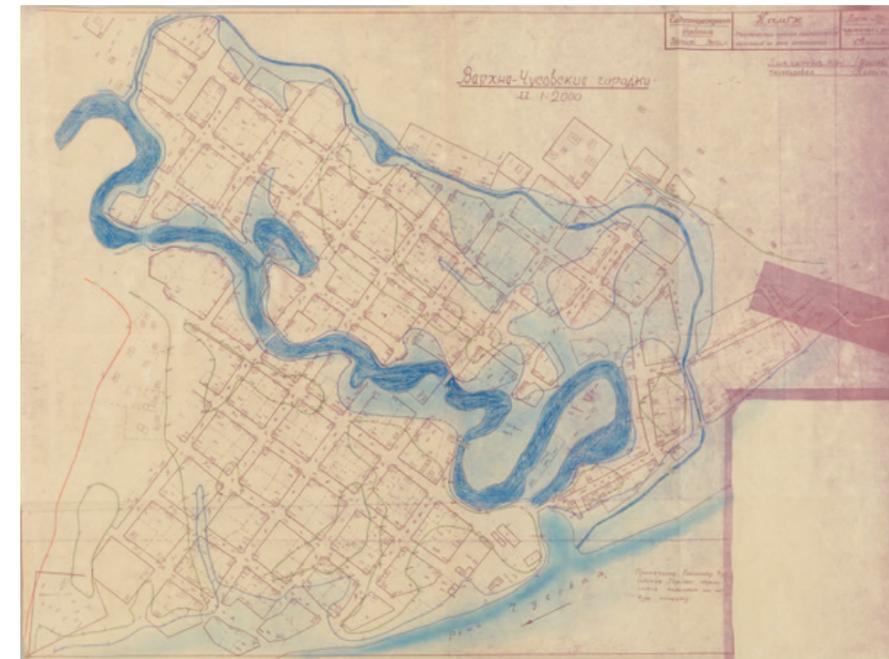
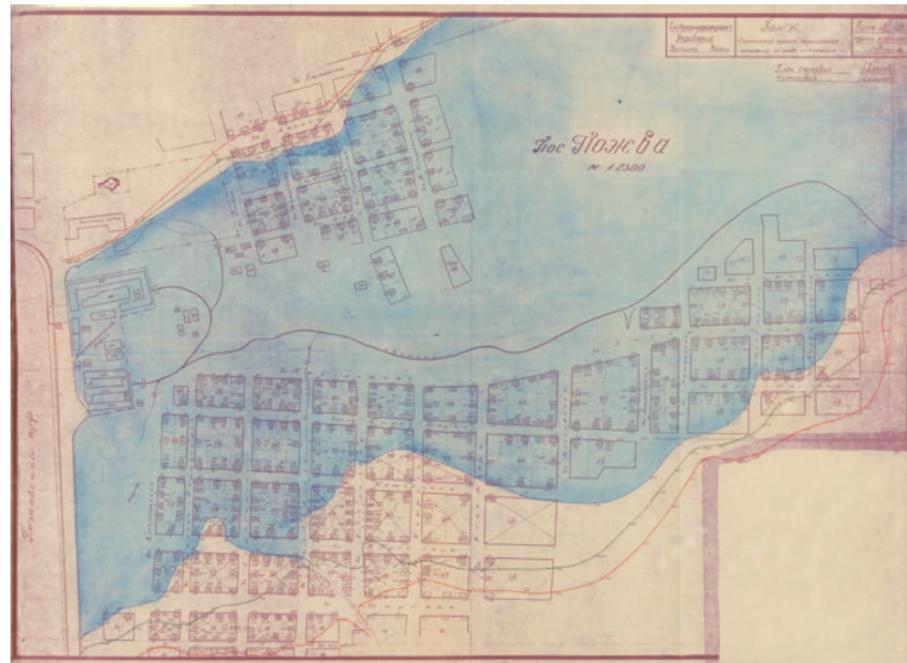
Решение о строительстве на Каме крупной гидроэлектростанции было принято в 1930 г. В 1937 г. стройка была свернута. Работы по строительству плотины возобновились только в 1944 г. В 1951 г. началась укладка бетона в основные сооружения гидроузла. Заполнение водохранилища началось в 1954 г. Перед этим был проведен большой комплекс работ по подготовке ложа будущего водохранилища: вырублен лес, снесены постройки, которые мешали будущему судоходству, укреплены берега, проведены археологические изыскания. В безопасные места были перемещены тысячи крестьянских хозяйств и

сотни предприятий, в том числе Чермозский, Пожвинский и Добрянский заводы. В результате подъема воды у плотины образовалось обширное водное пространство вверх по течению Камы на 350 километров. Полностью были затоплены старинный город Дедюхин и Нижнечусовские городки, частично Верхнечусовские городки, Усолье, Ильинский, Добрянка, Чермоз, Пожва. В зону затопления попали около 200 населенных пунктов и 10 тысяч построек. Переселению подверглось более 1,5 тысяч семей. Камское море, так стали называть водохранилище, навсегда изменило облик Камы.



Затопление котлована на строительстве Воткинской ГЭС. 1957 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-63. Оп. 63н. Д. 705. Л. 5.

Схематический план
частичного затопления
поселка Пожва // Техниче-
ский проект переселения
населения из зоны затопле-
ния Камской ГЭС. 1950 г.
Диазотипия,
раскраска карандашом.
ГАПК. Ф. р-1133. Оп. 1. Д. 827.
Л. 16.



Схематический план
частичного затопления
поселка Верхнечусовские
городки // Технический
проект переселения насе-
ления из зоны затопления
Камской ГЭС. 1950 г.
Диазотипия,
раскраска карандашом.
ГАПК. Ф. р-1133. Оп. 1. Д. 827.
Л. 83.



Схематический план
частичного затопления
села Хохловка // Техниче-
ский проект переселения
населения из зоны затопле-
ния Камской ГЭС. 1950 г.
Диазотипия,
раскраска карандашом.
ГАПК. Ф. р-1133. Оп. 1. Д. 827.
Л. 76.

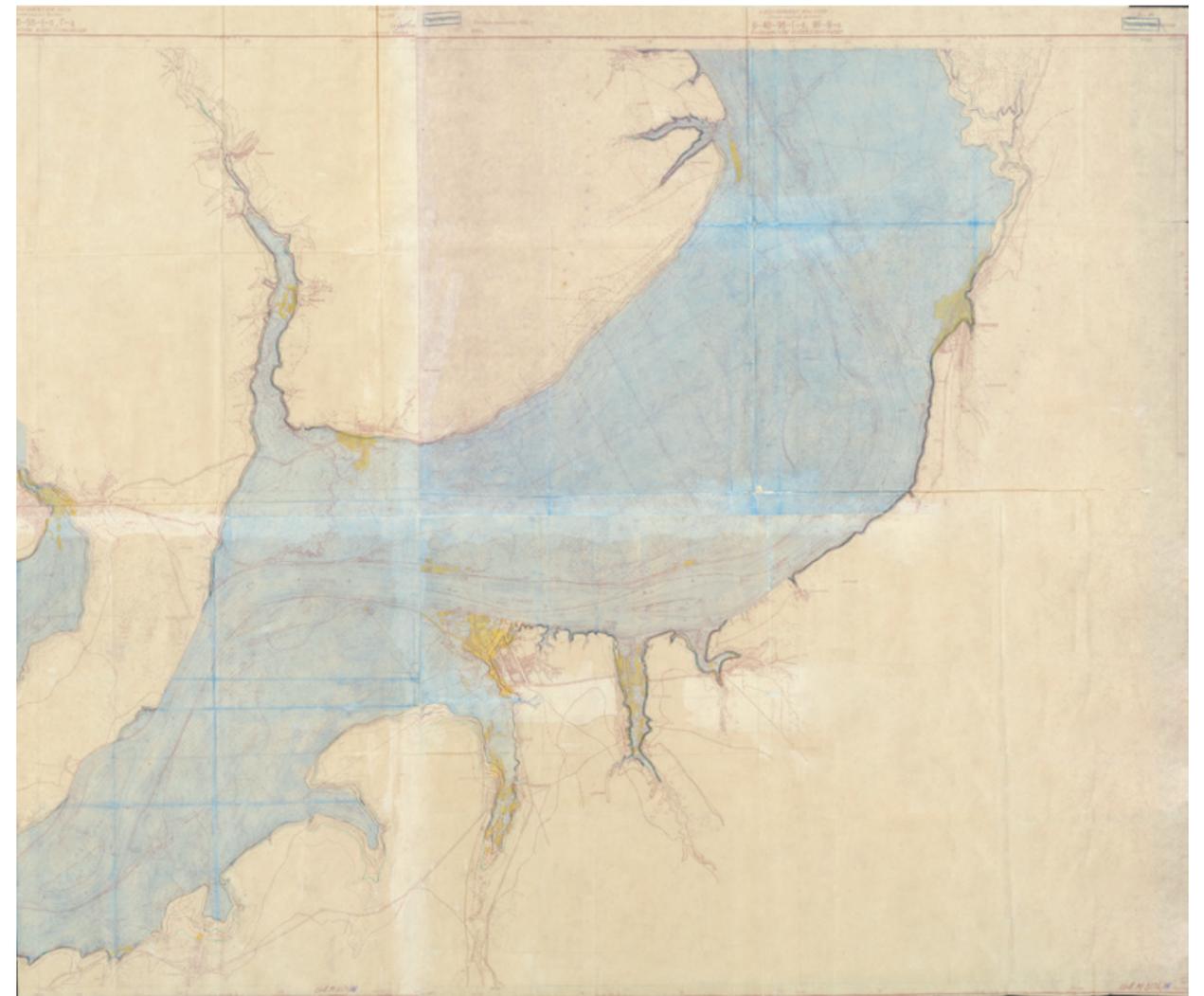
Карта судоходных трасс Камского водохранилища 0-18 по ходу на реку Сылву. 1950-е гг.

Диазотипия, раскраска карандашом. ГАПК. Ф. р-790. Оп. 5. Д. 1271. Л. 1.



Карта судоходных трасс Камского водохранилища 47-86 по ходу на реку Чусовую. 1950-е гг.

Диазотипия, раскраска карандашом. ГАПК. Ф. р-790. Оп. 5. Д. 1271. Л. 2.



Карта зоны затопления территории в районе села Елово Воткинской ГЭС. 1955 г.

Фрагмент, диазотипия, раскраска карандашом. ГАПК. Ф. р-564. Оп. 17. Д. 1. Л. 6.

Строительство Воткинской гидроэлектростанции началось в 1955 г. на Каме близ селения Сайгатка. Река была перекрыта 6 октября 1961 г., а первый гидроагрегат пущен 23 декабря. Благодаря строительству Воткинской ГЭС возник г. Чайковский.



КАК БОЛЬШУЮ И РЕДКУЮ РЫБУ ЛОВИЛИ

Материалы М.И. Меньшикова о редкой рыбе, выловленной в реке Каме

г. Пермь

1929 г.

Размеры стерляди, залавливаемой в невода, шашковую снасть и мережи, колеблются большею частью от 380 до 620 мм. <...> Мне приходилось видеть за лето 1927 г. только 4 таких, [большого размера], экз[емпляра] (700 мм – один, в 710 – два и в 820 – один); последний экз[емпляр] имел 4,4 кг веса. Два из этих экз[емпляра] были заловлены 15 и 18 июня 1927 г. на шашковую снасть у правого берега Камы, против 2-й Н[ижней]-Курьинской пристани. У этого же берега и места (приблизительно) в 1928 г., в конце июня была поймана стерлядь весом 6 кг. В 1925 г. один курьинский рыбак заловил в дер[евне] Обориной (в 9 верстах от Н[ижней]-Курьи, вниз по Каме) стерлядь в 8,8 кг. Рыбаки же пристани Усть-Качка указывают на случай поимки в 1922 г. против своей пристани стерляди весом в 17,2 кг. <...>

Как и в прежние годы <...> осетр встречается в Каме редко. Так, по словам рыбаков, для 1926 г. известны четыре случая ловли осетра: против деревень Трухинята и Усть-Гайва и пристаней – Верхняя Слудка и Усть-Качка, от 4-х до 28 кг весом. В 1927 г. известны три таких случая для пристаней: Нижняя Слудка, Усть-Качка и деревня Усть-Гайва. Молодые осетрики часто называются, как рыбаками, так и торговцами рыбой, «костлявцами» или «шипями», причем они под этим названием подразумевают самостоятельный вид рыбы. <...>

Таймень – *Hucho taimen* (Pallas). Местные названия: красуля, красная рыба, красная щука, чувоской лень, лох, таймень. <...> В нашем участке Камы ловится этой рыбы до 1 и 2 десятка экз[емпляров] в год. Попадает больше у следующих пунктов: пристань В[ерхняя] Слудка, дер[евня] Усть-Гайва, дер[евня] Трухинята, пристань Н[ижняя] Слудка, пристань Усть-Качка и г. Оханск. Вес попадающихся экземпляров колеблется от 6 кг до 16-ти, с последним весом был заловлен таймень в 1918 г. у пристани Усть-Качка. В 1928 г. 18-го июля на пермском базаре продавался таймень, заловленный в Каме у г. Оханска, весом в 2,1 кг и длиной 690 мм. Водится таймень в реках Сылве и Чусовой, в последней больше у станции Чусовая, где он в прежние годы встречался в более значительных количествах. <...>

В 1928 г. 6-го июля на Пермском рыбном базаре мне пришлось видеть сома весом на 5 кг, пойманного у устья вышеупомянутой Гайвы.

Фрагмент. Типографский экземпляр.
ГАПК. Ф. р-1443. Оп. 1. Д. 249. Л. 2 об., 3, 4, 14.

Материалы А.И. Букирева, Ю.А. Козьмина, Н.С. Соловьевой о редких рыбах Средней Камы

г. Пермь

1959 г.

Перед образованием водохранилища ихтиофауну водоемов системы Средней Камы составляли 42 вида: каспийская минога, стерлядь, русский осетр, белуга, каспийский пузанок, сельдь-черноспинка, волжская сельдь, ручьевая форель, таймень, белорыбица, хариус, щука, плотва-серушка, елец, голавль, язь, голянь озерный, речной голянь, красноперка, жерех, верховка, линь, подуст, пескарь, укля, густера, лещ, белоглазка, синец, чехонь, золотой карась, серебряный карась, сазан, голец, щиповка, вьюн, сом, налим, судак, окунь, ерш, подкаменщик. <...>

Белуга – *Huso huso* (L) очень редка. Последняя ее поимка датируется августом 1948 года на тоне Горская коса. Длина рыбы была 135 см, вес 15 кг. По рассказам рыбаков, в то же лето была обнаружена мертвая белуга среди бревен в нескольких километрах ниже этой тони. Размеры белуги были приблизительно такие же. Предполагают, что она была оглушена взрывом. В августе 1953 г. у Раздорных островов ниже с[ела] Елово была поймана белуга весом около 6 кг (по сообщению О.Н. Бадера), а весной 1953 года небольшая белужка добыта у г. Перми. Будучи проходной рыбой, белуга выпадает из состава рыб водохранилища и вышележащих частей Камы.

Русский осетр – *Acipenser güldenstädti* Brandt в Каме редок. Меньшиков и Букириев сообщают о поимке осетра весом 54 кг у устья р[еки] Гайвы – притоке Камы – вблизи г. Перми. В августе 1949 г. на тоне Горская коса неводом был пойман осетр в 137 см длины и 13 кг весом. По опросным данным, в Каме в пределах Добрянского рыбзавода, а также на Сылве, Вишере единичные экземпляры осетра попадали в уловах почти ежегодно. Ниже плотины Пермской ГЭС в октябре – ноябре 1954 года выловлено несколько осетров весом до 10 кг. Как и белуга, осетр выпадает из состава рыб водохранилища.

Стерлядь – *Acipenser ruthenus* L. в Каме обычная рыба. По данным Меньшикова, в районе Орла (ниже Березников) в 1938 г. ловилась стерлядь размерами 70 см, средняя длина 33,1 см. Преобладали трехгодовики, но попадали и экземпляры до девяти лет и старше. Вследствие заморных явлений в 1938–[19]39 гг. в Средней Каме и увеличения стока промышленных вод в 1941 г. численность стерляди сократилась. В небольших количествах она ловилась в пределах Добрянского рыбзавода, где в 1942–1953 гг. ее выловлено 4 центнера. По сообщению местных жителей, стерлядь в 1956 году начала появляться вблизи устья р[еки] Глотихи (район Соликамска). В августе 1957 г. одна стерлядь весом 4,5 кг была поймана в Сылвенском заливе у дер[евни] Закурья Пермско-Сергинского района. В Пермском водохранилище подобно тому, как это было в Рыбинском, стерлядь не найдет необходимых условий для своего развития. <...>

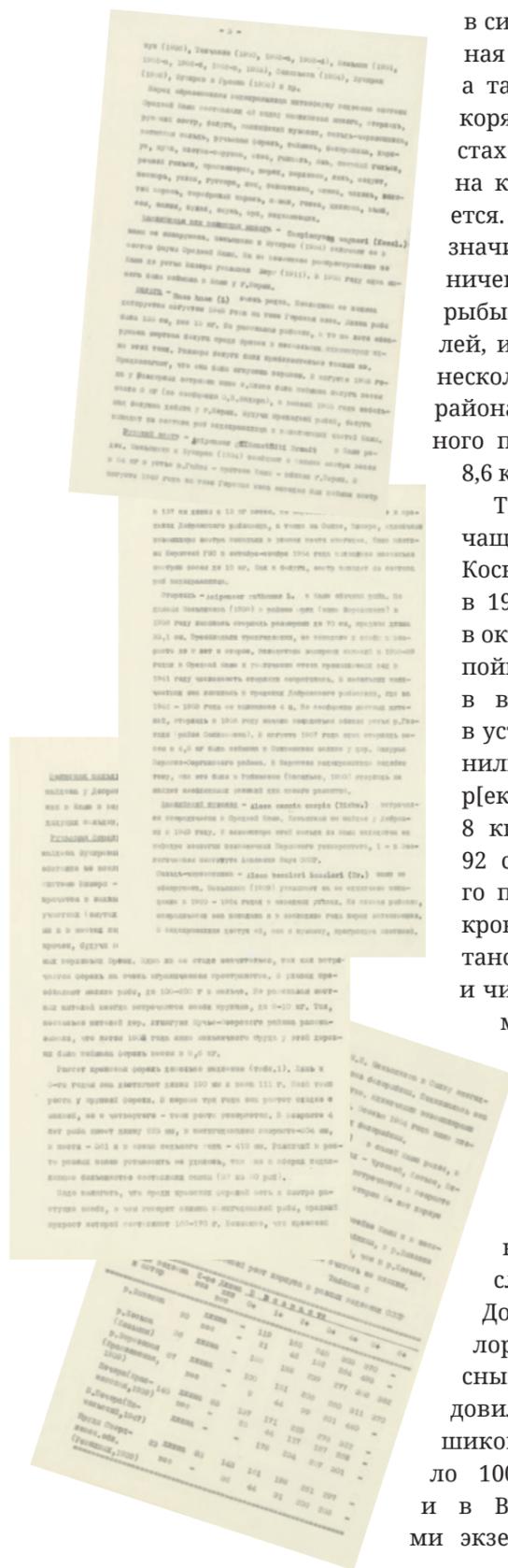
Ручьевая форель – *Salmo trutta caspius* Kessl. morpha fario L. найдена Букиревым в верховье р[еки] Ирени (приток Сылвы). Ее обитание не исключено и в других реках бассейна, например

Александр Ильич Букирев (1903–1964) – ихтиолог, кандидат биологических наук, профессор, в 1939–1941 и 1946–1951 гг. ректор, в 1955–1956 гг. декан биологического факультета Пермского (Молотовского) государственного университета. Основатель научного направления в ихтиологии, уделяющего основное внимание исследованию рыбных ресурсов и изменчивости рыб, изучению закономерностей формирования ихтиофауны Камского водохранилища. Организовал изучение ихтиологических остатков в древних стоянках человека.

Изучение рыб бассейна реки Камы представляло большой практический интерес в связи с постройкой на Каме и ее притоках больших и малых электростанций. Для написания работы использовались материалы нескольких экспедиций, проведенных в 1946–1952 гг. коллективами ихтиологов и гидробиологов Молотовского государственного университета и Камской биологической станции Естественнонаучного института при университете. Исследованиями руководил профессор М.И. Меньшиков, а после его кончины в 1952 г. – доцент А.И. Букирев.

Мартиниан Иванович Меньшиков (1900–1952) – профессор, доктор биологических наук, заведующий кафедрой зоологии позвоночных Пермского государственного университета в 1937–1952 гг. В 1948 г. защитил диссертацию «Рыбы бассейна Оби». Совместно с А.И. Букиревым и Н.С. Соловьевой способствовал формированию пермской учебно-научной школы ихтиологов.

Меньшиков М.И. Рыбы Камы и ее долины в окрестностях г. Перми // Известия биологического научно-исследовательского института при Пермском государственном университете. Том VI. Вып. 8-й. 1929 г. С. 377–407.



в системе Вишеры – Колвы. Форель – типичная реофильная рыба, обычно прячется в захламленных местах рек, а также в глубоких проточных участках (омутах), под корягами, в нишах под нависшими берегами и в местах под закрывающим реку мусором. Хорошо ловится на крючок, но будучи вспугнута, молниеносно скрывается. Обитает в самых верховья Ирени. Едва ли ее стадо значительно, так как встречается форель на очень ограниченном пространстве. В уловах преобладают мелкие рыбы, до 100–200 г и мельче. По рассказам местных жителей, иногда встречаются форели крупные, до 8–9 кг. Так, несколько жителей дер[евни] Атягузи Щучье-Озерского района рассказывали, что летом 1953 г. ниже мельничного пруда у этой деревни была поймана форель весом 8,6 кг. <...>

Таймень – *Nucho taimen* (pall) в Средней Каме редок, но чаще встречается в ее горных притоках: Чусовой и Сылве, Косье, Вишере и др. Таймень весом в 6 кг был пойман в 1950 г. у Добрянки. Встречался он и ниже плотины в октябре и ноябре 1954 года, а в октябре 1956 г. здесь был пойман таймень самец весом 2 360 г. Надо думать, что в водохранилище таймень изредка будет попадать в устья горных притоков. Так, в Широковском водохранилище 12 июня 1954 г. в струе чистой воды, вносимой р[екой] Няр, была поймана самка тайменя весом 8 кг с текучей икрой. Длина всего тела у нее была 92 см, длина тела до конца средних лучей хвостового плавника 89,5 см, длина до конца чешуйчатого покрова 85 см. Чешуя мелкая, в боковой линии насчитано 138 чешуй, обычно же бывает 193–242. Разнится и число лучей в спинном плавнике, у косьвинского оно меньше. Растет таймень хорошо. Девятигодовалая самка, имевшая, как говорилось, длину тела 89,5 м, достигла 8 кг веса.

Белорыбца – *Stenodus leucichthys* (Güld.) единственный представитель проходных лососевых в Каме, но основные нерестилища ее находятся в притоке р[еки] Белой – Уфе. Очень небольшая часть нерестовала в Чусовой, Сылве, Вишере. Не единичны случаи поимки белорыбцы в самой Каме. В 1945 г. Добрянским рыбзаводом было принято 21,7 кг белорыбцы, две рыбы были весом по 8 кг. По опросным данным, в Сылве единичные особи ежегодно доводились на спиннинг. По предположению М.И. Меньшикова, в Сылву ежегодно входило на нерест около 100 экз[емпляров] белорыбцы. Поднималась она и в Вишеру, но в меньшем количестве, единичными экземплярами добывалась ежегодно у г. Березники.

Осенью 1954 г. ниже плотины Пермской ГЭС наблюдался подход белорыбцы. <...>

Налим – *Lota lota* (L.) встречается как в Каме, так и в придаточных водоемах, являясь основным объектом подледного лова мордами. В зоне затопления в промысловых количествах добывался в Ворошиловском (ныне участок рыбхоза Пожва) и Добрянском рыбзаводах. Вылов его по годам в Ворошиловском колебался от 2,5 до 3,3 ц, в Добрянском от 2,1 до 4,3 ц. В Пермском водохранилище налим, надо полагать, найдет для себя благоприятные условия, но едва ли это скажется заметно на его численности.

Фрагмент. Подлинник, машинопись, отдельный оттиск. ГАПК. Ф. р-1054. Оп. 1. Д. 184. Л. 41–46 об., 68.



В 1930-е гг. в колхозах Добрянского района создавались рыболовецкие бригады, а в 1957 г. в г. Добрянке был организован рыбзавод, в 1962 г. – рыбокомбинат, который занимался промышленным ловом рыбы в Камском и Широковском водохранилищах, а также на реках Чердынского района.

Дружеский шарж неизвестного автора под названием «Грезы А.И. Букирева». 1940–1950-е гг. Подлинник, рисунок, акварель. ГАПК. Ф. р-1054. Оп. 1. Д. 217. Л. 1.

КАК ПЕРМЯКИ ПО РЕКАМ ПУТЕШЕСТВОВАЛИ И В КРУИЗАХ ОТДЫХАЛИ



Вид на реку Колву. [1890-е гг.]
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 340. Л. 1.

Надежда Александровна Теплоухова (1881–1971) – дочь Теплоуховых Александра Ивановича и Елизаветы Ивановны, окончила Мариинскую Пермскую женскую гимназию, Высшие женские (Бестужевские) курсы в г. Санкт-Петербурге, Императорский археологический институт, преподавала в Санкт-Петербурге, Перми, Кудымкаре, селах Ильинском и Юрле, поселке Кольвани (Томская губерния), автор учебных пособий по русскому языку и чтению.

Из воспоминаний Н.А. Теплоуховой о поездке на север Пермской губернии

[г. Пермь]

1920–1930-е гг.

26-го выехали в Искор. В 2-х верстах от Вильгорта на берегу Колвы д[еревня] Камгорт, вытянувшаяся по обеим сторонам тракта, в ней около 130 домов при почти восьмистах населения. Здесь один из пунктов, где производится баржестроение, распространенное в Вильгортской и дальше вверх по Колве Ныробской волости. Постройка баржи начинается с сентября и оканчивается к марту, занято бывает все время до 24 рабочих, самая постройка баржи начинается с уклада днища и затем продвигается кверху толщина досок от 2 1/2 вершков до 4-х, баржи по размеру от 30–50 сажень длины и 19–24 ф[утов] ширины; конопатят обыкновенно женщины, употребляя для этого старые снасти.

Весной вешняя вода подвигает баржу или спускают ее самую с большими предосторожностями, чтоб не переломить, и сплавляют вниз по Колве и дальше в Каму, и посему и продают в Нижнем за 7 000–13 000 рублей.

У деревни Камгорт паром через Колву. Было уже часов 12 ночи, широкая Колва лежала неподвижно, золотистая предрассветная заря отражалась в воде, рыбацья лодка без весел бесшумно скользила вниз по течению. Густо покрывавшая берега ива не шелохнулась, кругом ни звука, природа задремала коротким летним сном. За Колвой дорога – сперва по берегу реки, затем среди многих мелких озер и все время посреди сплошного смешанного леса, местами густой цветущий шиповник подходил с обеих сторон к самой дороге, осина, плакучая береза, грустно поникшая, прозрачная лиственница, тоненькие сосенки на болотцах, все мелькало, смешиваясь и чередуясь друг с другом, ровная дорога, разнообразная растительность создавали впечатление, что идешь среди парка, где искусственно создают красивые группы деревьев и повороты с неожиданно открывающимися красотами.

В 6 верстах другой перевоз, через р[еку] Низову. Низова не широкая, густо поросшая ивами, что даже не видно почти ее берегов. Уже светало, разнообразные птичьи крики неслись из леса (какие птицы), на другом берегу возчики разложили костры, пешеходный мостик из стволов тонкой березы на высоких козлах, скрепленный мочалом, трещавший при каждом шаге, белел в сумраке рассвета. Через час были уже в Искоре, где пришлось расположиться на сеновале, или сарае по-местному, но ночь не удалось провести спокойно: козел, вернувшийся домой, по устройству здешних хлебов свободно проникнул в сарай и пошел гулять, постукивая привязанной к нему на шею палкой, щенок бросился преследовать козла, козел понесся вскачь, в темноте налетел на спящих, козла побежала ловить стряпка. Не успела утихнуть эта суматоха, как полил дождь, усердно поливал нас сквозь поломанную крышу, пришлось доставать брезенты; с наступлением утра петух так яростно приветствовал зарю, что его решили изгнать, за посрамление своего повелителя раскудахтались куры. <...>

Дальнейший наш путь водою вверх по Колве. Лодка неглубокая, узкая и длинная, казалось, не в состоянии была вместить нас и наш багаж, его сложили в кормовую часть, положили доски на дно, на них охапку свежей травы, на нее поместились мы, в корме и в носу расположились 2 лодочника (термин «лодочник» не обозначал человека известной специальности, здесь таким специалистом является всякий, т.к. иного пути, кроме водного, нет), один с шестом в руках, другой с узким веслом с острым железным на нем наконечником, при пожеланиях счастливого пути семьей священника наши провожатые «отпихнулись» от берега и, попеременно упираясь в каменистое дно, медленно направляли лодку вверх по течению, при малейшем колебании борта равнялись с водой. Колва здесь носит характер горной речки, прозрачная неподвижная вода позволяла видеть дно на саженой глубине, казалось, что скользишь по гладкому стеклу, за которым идет своя жизнь, жизнь речного дна: в диких затонах зеленели водоросли, мелкая рыбешка ходила стаями и поблескивала серебром, изредка мелькал хариус, встречались небольшие щучки, нежившиеся на солнце.

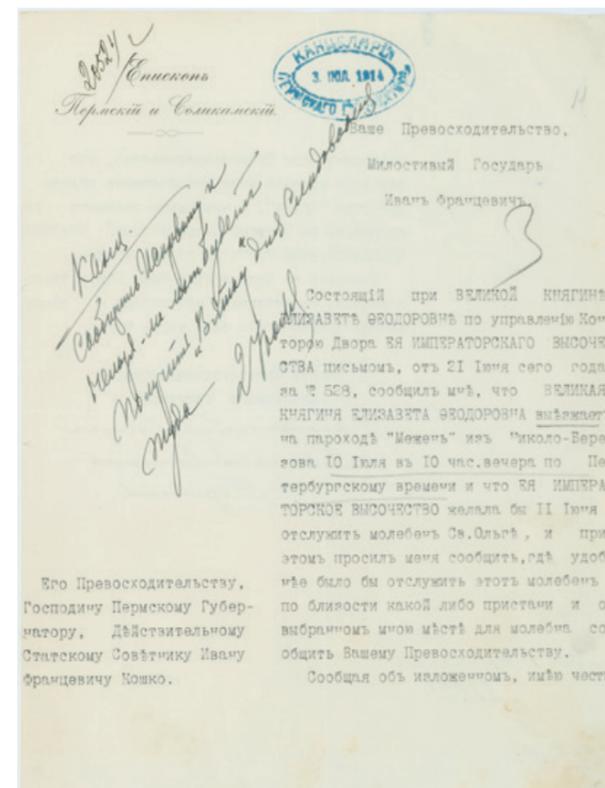
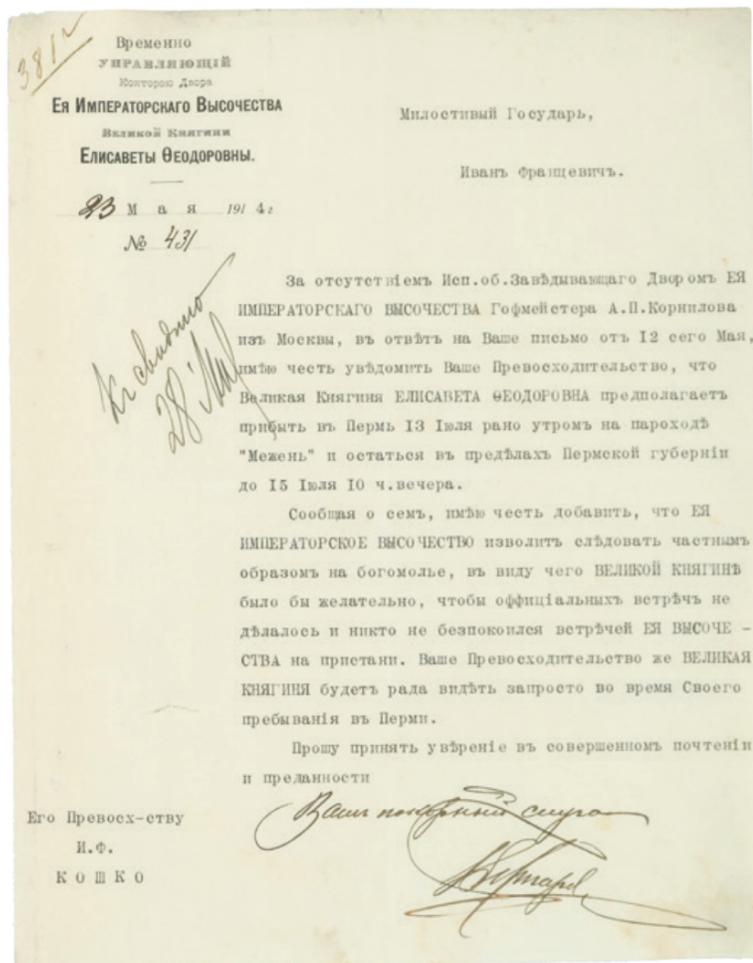
Берега зелеными кудрявыми холмами обступали реку, леса смешанные, повырублены всякими лесопромышленниками. Вода подмывала деревья, которые рисковали слишком близко приблизиться к ней, не сумевшие удержаться в песчано-глинистой почве берега, лежали уже своими вершинами в воде, еще продолжая жить и зеленеть, где только отступал лес, его заменяли высокая густая трава. На поворотах речки вытягивались песчаные косы, на них стайки куликов разных пород деловито сутились, снимались с мест, перелетали на другой берег, трещали и свистели на все своих наречиях. Колва перебирается через каменистые гряды и образует несколько «переборов», при приближении еще издали слышим журчащий шум, на несколько десятков сажен река волновалась – вода с заметного уклона яростно налетала на вздымавшиеся на поверхности камни, рассыпалась брызгами, казалось, нельзя осилить это бурное течение, но лодочники искусно «тыкали» и направляли лодку по еле заметному руслу, иной раз сердитая волна забегала и в лодку. Добрались к ночи до Ньюзима.

Фрагмент. Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 126. Л. 3, 4, 17–18.

Великая княгиня Елизавета Федоровна с принцессой Викторией Баттенбергской посетили Пермскую губернию в июле 1914 г. Высокопоставленные гости прибыли в г. Пермь 12 июля по Каме на пароходе «Межень». Для их встречи на пристани Елово лично выезжал вице-губернатор В.И. Европеус, куда прибыл на пароходе С.С. Абамелек-Лазарева. Во время путешествия высочайшие особы осмотрели ряд заводов Зауральской части Пермской губернии.

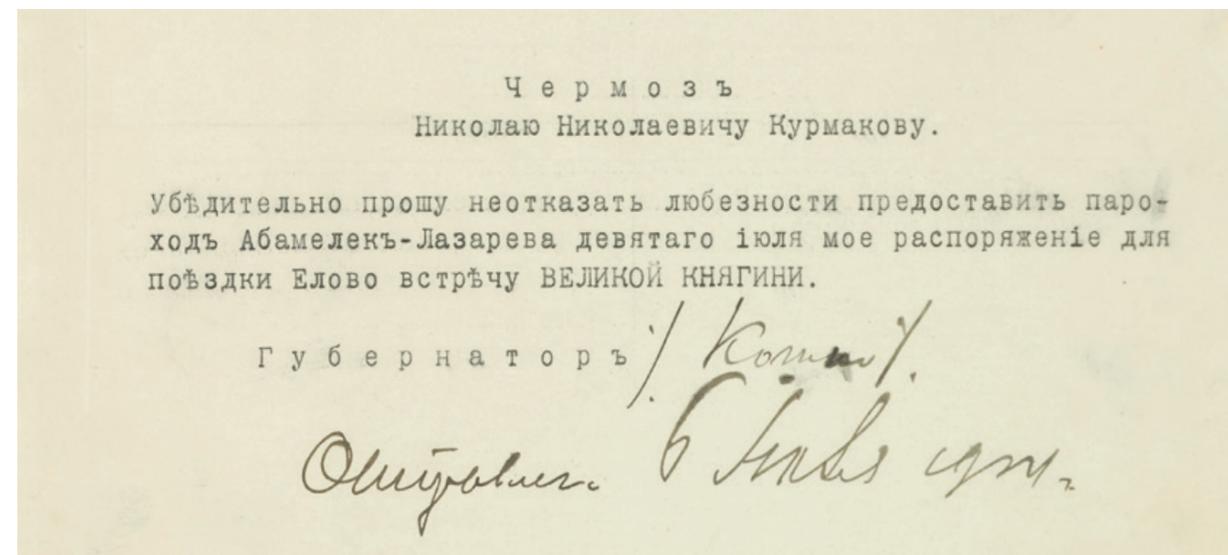
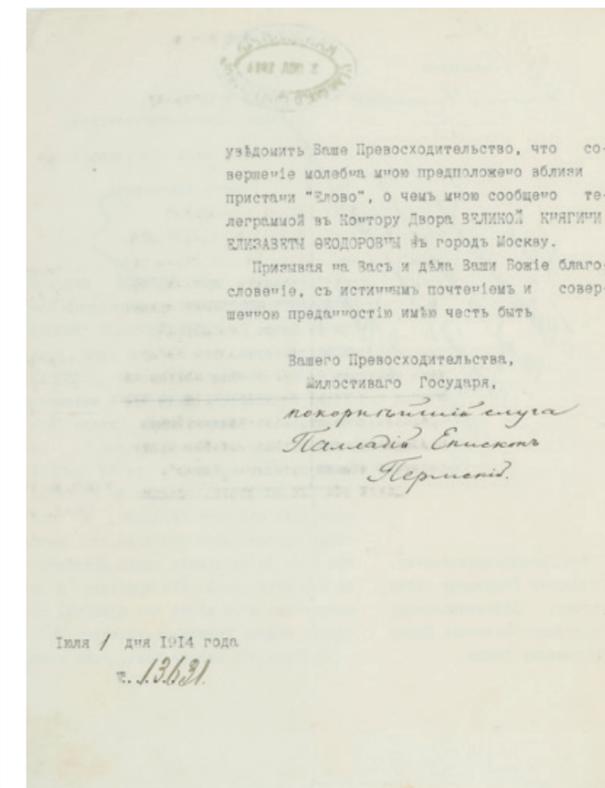
Письмо временно управляющего Императорского двора великой княгини Елизаветы Федоровны пермскому губернатору И.Ф. Кошко о времени прибытия великой княгини Елизаветы Федоровны. 23 мая 1914 г.

Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. 65. Оп. 2. Д. 514. Л. 1.



Письмо епископа Пермского и Соликамского Палладия пермскому губернатору И.Ф. Кошко о планируемом молебне по прибытии великой княгини Елизаветы Федоровны на пристани Елово. 1 июля 1914 г.

Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. 65. Оп. 2. Д. 514. Л. 11–11 об.



Письмо губернатора И.Ф. Кошко Н.Н. Курмакову о предоставлении парохода С.С. Абамелек-Лазарева для поездки в Елово для встречи великой княгини Елизаветы Федоровны. 6 июля 1914 г.

Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. 65. Оп. 2. Д. 514. Л. 20.

С р о ч н о е.

И. Ф. Кошко
1 июля 1914 г.

Осинскому Уездному Исправнику.

ЕЯ ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО
Великая Княгиня ЕЛИСАВЕТА ФЕОДОРОВНА,
следя в гор. Пермь на казенномъ па-
роходе „Межень“, выдѣтъ 10 июля, въ
10 ч. вечера по Петербургскому време-
ни, изъ Николо-Берѣова, а на другой
день, 11 июля, выразила желаніе отслу-
жить молебенъ въ какой либо мѣстности
вблизи пристани. По соглашенію съ Его
Пресвященствомъ, Пресвященнѣйшимъ
Палладіемъ, совершеніе молебна пред-
положено вблизи пристани „Елово“.
Давая объ этомъ знать, предпи-

сываю Вашему Высокоблагородію лично быть
въ означенное время на пристани „Елово“ и
принять мѣры къ обезпеченію тамъ полного
порядка.

Губернаторъ (поп.) С. Виноградовъ

Правитель Канцеляріи (с.к.р.) В. Мещеряковъ

Письмо пермского губернатора И.Ф. Кошко осинскому земскому исправнику о прибытии великой княгини Елизаветы Федоровны на пристань Елово и обеспечении на пристани порядка. 3 июля 1914 г.

Подлинник, машинопись.
ГАПК. Ф. 65. Оп. 2. Д. 514. Л. 12-12 об.

Телеграмма

Въ Пермь

Имя Оханска № 248

Время 12/12/14

Время 12/12/14

Время 12/12/14

Остановились Осе с парохода не выходя в Пермь придут аккуратно расписанию излишнее время выстивают в разных местах по личному желанію Ея Высочества на пароходе «Лазарев» иду все время за ними на остановках захожу межень все программы составленные мною поездки принцесс по Уралу Ея Высочеством и принцессами одобрены самым незначительным изменением не нарушающим общего расписания точка Программы поездки принцесс Уралу передам правителю канцелярии доклада Вам пока едем совершенно благополучно никаких замечательств.

Телеграмма вице-губернатора В.И. Европеуса из г. Оханска пермскому губернатору И.Ф. Кошко о времени прибытия в Пермь делегации Елизаветы Федоровны. 12 июля 1914 г.

Подлинник, рукопись, типографский бланк.
ГАПК. Ф. 65. Оп. 2. Д. 514. Л. 39-40.

Телеграмма

Въ Пермь

Имя Оханска № 248

Время 12/12/14

Время 12/12/14

Время 12/12/14

Остановились Осе с парохода не выходя в Пермь придут аккуратно расписанию излишнее время выстивают в разных местах по личному желанію Ея Высочества на пароходе «Лазарев» иду все время за ними на остановках захожу межень все программы составленные мною поездки принцесс по Уралу Ея Высочеством и принцессами одобрены самым незначительным изменением не нарушающим общего расписания точка Программы поездки принцесс Уралу передам правителю канцелярии доклада Вам пока едем совершенно благополучно никаких замечательств.

Телеграмма

Въ Пермь

Имя Оханска № 248

Время 12/12/14

Время 12/12/14

Время 12/12/14

Остановились Осе с парохода не выходя в Пермь придут аккуратно расписанию излишнее время выстивают в разных местах по личному желанію Ея Высочества на пароходе «Лазарев» иду все время за ними на остановках захожу межень все программы составленные мною поездки принцесс по Уралу Ея Высочеством и принцессами одобрены самым незначительным изменением не нарушающим общего расписания точка Программы поездки принцесс Уралу передам правителю канцелярии доклада Вам пока едем совершенно благополучно никаких замечательств.

Пермь. Господину губернатору. Ходатай-
ству Вашим Превосходительством закры-
тии казенных пивных лавок Елово десятого
одиннадцатого сего июля. Земский начальник
Кузнецов. Принята 8 июля 1914 г.

Резолюция: Закрыть. 9 июля 1914 г.
На обороте: Оса исп[равни]ку. Закройте
Елово десятого одиннадцатого казенные
винные лавки Упр[авитель] губ[ернии]
Ордовский. 9 нояб[ря] 1914 г.

Телеграмма земского исправника Кузнецова пермскому губернатору И.Ф. Кошко о необходи-
мости закрытия в Елово 10 и 11 июля пивных
лавок. 8 июля 1914 г.

Подлинник, рукопись, типографский бланк.
ГАПК. Ф. 65. Оп. 2. Д. 514. Л. 36-36 об.

Остановились Осе с парохода не выходя в Пермь придут
аккуратно расписанию излишнее время выстивают в разных
местах по личному желанію Ея Высочества на пароходе «Ла-
зарев» иду все время за ними на остановках захожу межень все
программы составленные мною поездки принцесс по Уралу Ея
Высочеством и принцессами одобрены самым незначитель-
ным изменением не нарушающим общего расписания точка
Программы поездки принцесс Уралу передам правителю кан-
целярии доклада Вам пока едем совершенно благополучно
никаких замечательств.

Европеус
Принята 12 июля 1914 г.
в 6 часов утра.

Иван (Мячеслав) Францевич Кошко (1859-
1927) – губернатор Пермской губернии
в 1911–1914 гг. Занимался решением горно-
заводских вопросов, развитием городской
инфраструктуры. В 1916 г. издал в Петрограде
«Воспоминания губернатора (1905–1914)»,
где много страниц посвящено Перми.

Владимир Иванович Европеус (1866–1931) –
вице-губернатор Пермской губернии
в 1907–1915 гг. Курировал вопросы развития
и модернизации металлургии на Кынов-
ском, Лысьвенском, Нытвенском, Очерском
и Мотовилихинском заводах, занимался
строительством Камского железнодорожно-
го моста и Пермь-Екатеринбургской желез-
ной дороги.

Николай Александрович Ордовский-Танаев-
ский (1863–1950) – управляющий Пермской
казенной палатой в 1906–1915 гг. Совершал
ревизионные поездки в уездные казначей-
ства. Участвовал в организации праздни-
ков 300-летия царствования дома Романо-
вых в селе Ныробе Чердынского уезда.

Рыбалка на реке Обве
в окрестностях села
Ильинского. 1915 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 422.
Л. 1.



Рыбалка на реке Обве
в окрестностях села
Ильинского. 1915 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 422.
Л. 3.



Рыбалка на реке Обве
в окрестностях села
Ильинского. 1915 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 422.
Л. 2.

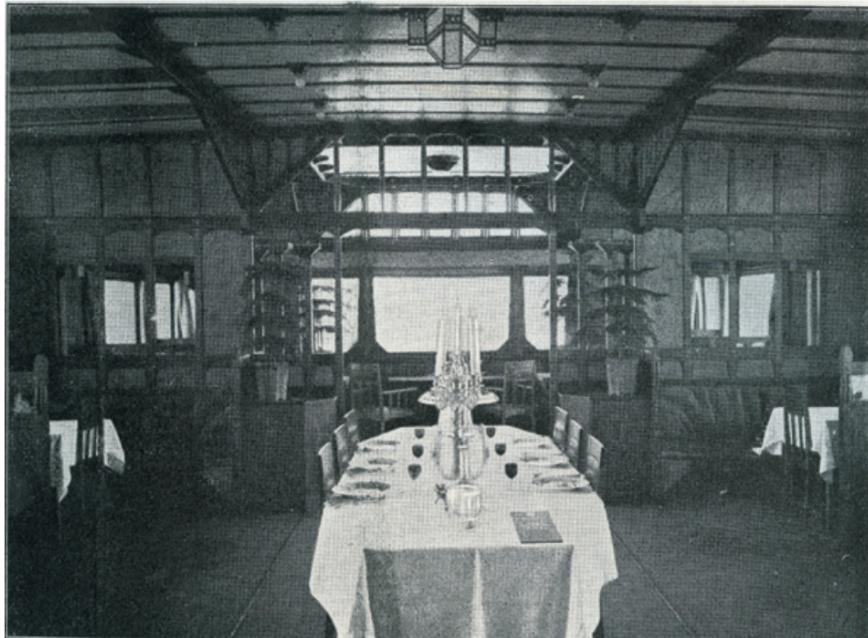


Рыбалка на реке Обве
в окрестностях села
Ильинского. 1915 г.
На переднем плане –
Александр Федорович
Теплоухов.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. 613. Оп. 3. Д. 422.
Л. 6.



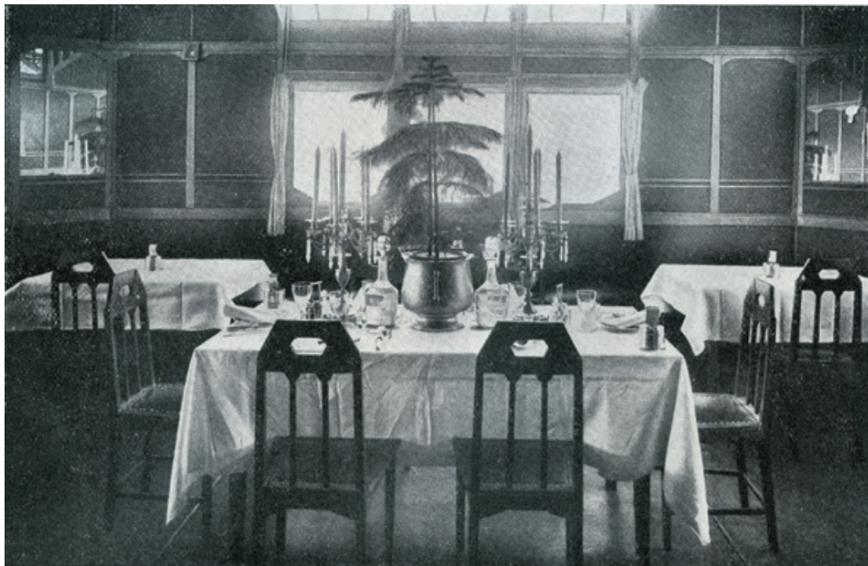
Вид столовой I класса на пароходах Товарищества «Ф. и Г. Братья Каменские». 1912 г.

Типографский экземпляр.
ГАПК. Ф. р-1610. Оп. 1. Д. 554.
Л. 11.



Вид столовой II класса на пароходах Товарищества «Ф. и Г. Братья Каменские». 1912 г.

Типографский экземпляр.
ГАПК. Ф. р-1610. Оп. 1. Д. 554.
Л. 11.



ПРЕЙС-КУРАНТЪ КУШАНЬЯМЪ ВЪ БУФЕТАХЪ ПАРОХОДОВЪ И ТЕПЛОХОДА ОБЩЕСТВА.

| ОБЪДЪ: | | Рыбное: | |
|--|-----|-----------------------------------|-----|
| Съ 1 часа до 5 час. дня. | | | |
| скоромный или постный (по дневной картѣ буфета для одной персоны). | | | |
| изъ 4 блюдъ) съ чашк. кофе | 110 | Стерлядь разн. или паровая. | 1— |
| » 3 ») или стак. чая. | 85 | Осетрина паровая. | 85 |
| » 2 ») безъ кофе и чая. | 70 | Судакъ подъ разн. соусомъ. | 75 |
| За перемѣну жарк. на соусъ. | 10 | Северюжка штудать. | 80 |
| | | » американъ. | 80 |
| | | Кокиль изъ рыбы. | 90 |
| За лишніе приборы къ обѣду плата не взимается. | | | |
| ПОРЦІИ: | | Соуса: | |
| Горячее: | | | |
| Супъ или щи | 45 | Филе-соте съ разн. соус. | 90 |
| Борщъ | 55 | » съ трюфелъ. | 100 |
| Уха изъ стерляди | 1— | Бифштексъ изъ вырѣзки. | 80 |
| Супъ изъ курицы | 50 | » по-гамбургски. | 8 |
| » раковый | 95 | » съ трюфелями. | 105 |
| Ковсопе съ грек. чашка | 25 | Говядина духовая и битая. | 60 |
| » порція | 40 | » антрекотъ | 60 |
| Солянка сборная скоромн. | 70 | » лангетъ | 87 |
| » рыбная | 90 | » шнейль клопсъ | 80 |
| » моск. скоромн. | 70 | » штудать | 65 |
| » рыбная | 90 | » жарен. подъ соус. | 50 |
| » изъ стерляди | 1— | Скобленка | 75 |
| Борщокъ чашка | 30 | Бефъ Строгоановъ | 80 |
| Разсолюнкъ | 60 | Ростбифъ | 75 |
| Холодное: | | | |
| *Окрошка | 55 | Шашлыкъ изъ баранины. | 70 |
| *Ботвинья съ осетриной. | 85 | Шницль по вѣнски | 65 |
| Винегр. изъ рыбы или дичи. | 90 | Грудинка провансаль | 60 |
| Маюнезъ | 95 | Сальме изъ дичи | 85 |
| Поросенокъ подъ сметаной. | 55 | Соте изъ рябчика | 95 |
| Ветчина съ горошкомъ | 60 | Пловъ различнаго пригот. | 65 |
| Телятина съ запяшникомъ | 50 | » изъ пшлятъ | 75 |
| Осетрина съ хрѣномъ | 80 | Рагу изъ бар. или др. мяса. | 67 |
| Салатъ изъ рыбы | 90 | Омлетъ съ вареньемъ | 50 |
| » оливье | 125 | » обыкновенный | 40 |
| » изъ омартъ | 125 | Сосиски съ капустой | 50 |
| » помидоръ | 60 | *Цыпленокъ подъ бѣл. соус. | 80 |
| » дичи | 90 | *Цыплен. подъ пров. цѣл. | 80 |
| | | *Цыплен. подъ пров. цѣл. | 80 |
| | | Раки натуральные | 70 |
| | | » бордоскыя | 1— |
| | | Языкъ малос. съ соусомъ | 50 |
| | | карт. шоре | 50 |
| | | Батки съ гарнир. и въ смет. | 55 |
| | | » по казацки | 60 |
| | | Ножки телячьи | 40 |

Продолженіе на слѣдующемъ листѣ.

Примѣчаніе: Обѣдъ изъ 2, 3 и 4 блюдъ на пароходахъ готовится по выбору, изъ семи блюдъ по дневной картѣ обѣда (въ томъ числѣ: 2 горячихъ, 1 соусъ, 2 жаркихъ и 2 пирожныхъ). Карта обѣда утверждается капитаномъ парохода на каждый день. Въ рейсовыхъ порціонныхъ, карточкахъ не должно быть помѣшено ни одного кушанья, не значащагося въ таксѣ и съ повышенной цѣной. — По особому соглашенію съ буфетчиками можно получать кушанья и напитки и не помѣщенныя въ таксѣ. — За приготовленіе кушанья изъ провинціи пассажира взыскать по 25 коп. съ персоны. — Буфетчики при расчетѣ съ гг. пассажирами обязаны поднимать вмѣстѣ со своею подписью счетъ оплаченныя соотвѣтств. гербов. сборомъ. — Пассажиры III и IV кл. не мѣнѣе 5 человекъ могутъ получить, впереди двѣхъ буфетчика за часъ, обѣдъ (безъ хлѣба), или русскія съ мясомъ за 15 к., съ хлѣбомъ 20 к., порціями (безъ хлѣба); картофель жареный за 10 к., печенку — 8 коп. Жельжиде получить червыи хлѣбъ 1/2 ф. во время обѣда или при требованіи порціи платятъ 3 коп. дороже.

Пассажирамъ же III кл., требующимъ кушанья по общей таксѣ, таковыя отпускаются со скидкой 10%. — Солдатамъ переселенцамъ, и по требованію капитана, бѣднымъ и больнымъ третьекласснымъ и артельнымъ пассажирамъ горячая вода спускается безплатно.

| Пирожное: | | Закуски: | |
|--|----|---------------------------------------|-----|
| Желе | 35 | Икра паюсная, порція | 130 |
| Кремъ разный | 35 | » полпорціи | 75 |
| Бисквиты со сливками | 35 | » свѣжая порція | 140 |
| Каша запеканка | 55 | *Дупель (цѣльн.) | 80 |
| » гурьевская | 1— | » полпорціи | 80 |
| Масседуанъ изъ франц. фр. русск. (обыч.) | 1— | Балыкъ порція | 1— |
| Вафли съ вар. или со сливк. | 40 | » 1/2 | 60 |
| Мороженое разн. сортовъ | 35 | Сыръ швейцарскій | 50 |
| Компотъ | 45 | Форшмакъ | 60 |
| Шудингъ Кабинетъ | 45 | Сельдь королевская | 35 |
| Сухое пирожн. минда. шт. | 05 | Бутерброды разныя | 10 |
| Варенье разн. сорт. порція. | 40 | » съ осетр. икрой или бал. | 20 |
| Ягоды разныя со сливками | 55 | Три яйца съ масломъ | 30 |
| Дюшесъ съ хересомъ | 55 | Пирожки разныя | 05 |
| Салатъ оранжъ | 45 | Масло и хлѣбъ на 1 перс. | 20 |
| Жарное: | | Чай: | |
| Телятина | 50 | *Спаржа съ соусомъ | 85 |
| » съ картоф. | 55 | *Цѣльная капуста съ соусомъ | 85 |
| *Рябчикъ цѣльный | 75 | *Фасоль | 65 |
| *Дупель (цѣльн.) | 55 | Артишоки | 90 |
| *Цыпленокъ цѣльный | 70 | Горюшекъ французскій | 85 |
| *Утка дикая порція | 55 | | |
| *Тетеревъ порція | 55 | | |
| Индѣйка | 70 | | |
| Цирокъ цѣльный | 50 | | |
| Лепъ | 50 | | |
| Стерлядь | 90 | | |
| Осетрина | 80 | | |
| Судакъ | 60 | | |

Продолженіе на слѣдующемъ листѣ.

Буфетъ открытъ съ 6 ч. утра до 1 ночи, а кухня—съ 9 ч. утра до 12 ч. ночи.

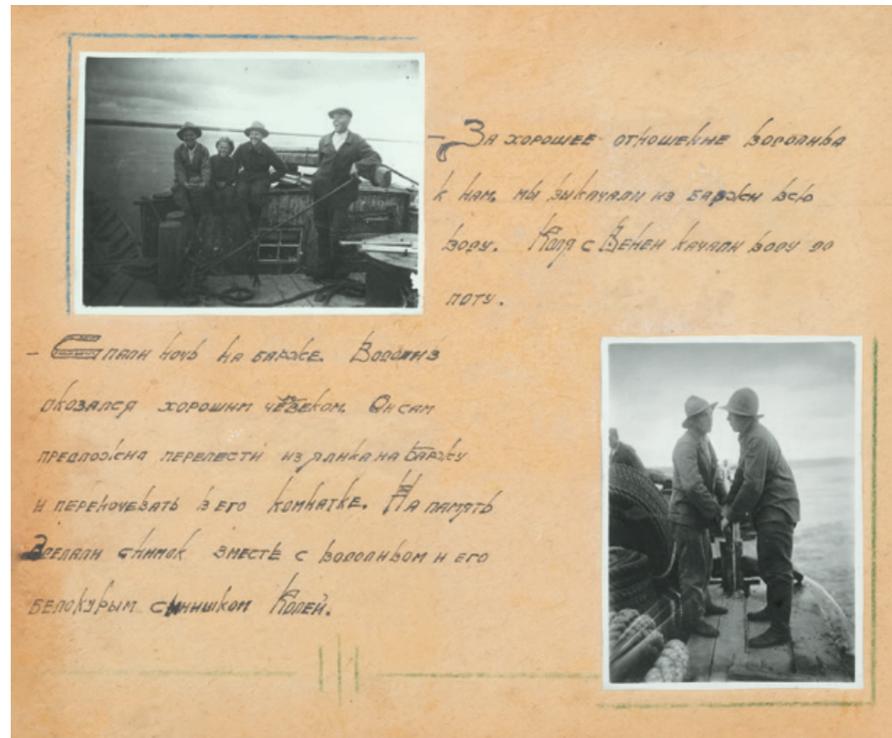
Примѣчаніе: Столовое бѣлье въ столовыхъ I и II классовъ буфетчики должны смѣнять ежедневно, въ каютахъ — по мѣрѣ потребности, а салфетки—при каждой подачѣ кушанья, кромѣ того для пассажировъ I класса они должны имѣть спальное бѣлье, которое и отпускать по требованію пассажировъ за особую съ нихъ плату, а именно: за каждую перемѣну постельнаго бѣлья, т. е. за двѣ простыни, одеяло и подушку съ наволочкой одиной рубль, а въ отдаленности: за простыню 15 к., наволочку или полатенце по 10 к. за штуку, за одеяло 25 к. и за подушку съ наволочкой 50 к.

Такса утверждена Правленіемъ О-ва.
Директоръ-Распорядитель *Л. Кожебниковъ.*

Прейскурантъ кушаньямъ в буфетахъ пароходовъ и теплохода в навигацию 1913 г. Акционерного общества «Иванъ Любимовъ и К^о» совместно с пароходствомъ Товарищества «Ф. и Г. Бр. Каменскіе». 1913 г.
Типографская печать.
ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1. Д. 2307. Л. 8а, 8б.

Страницы из фотоальбома М.Н. Колпакова «Экскурсия по реке Каме г. Молотово – село Усть-Косьва – г. Молотово». 1935 г.

Фотоотпечатки, рукопись. ГАПК. Ф. р-952. Оп. 1. Д. 1034. Л. 13–13 об.



Михаил Николаевич Колпаков (1913–1996) – общественный деятель, журналист, краевед, исследователь Мотовилихинского района г. Перми. В 1935 г. работал в редакции заводской газеты «Молотовский рабочий». В июле 1935 г. состоялась его поездка с Николаем Драчевым и Вениамином Захаровым по реке Каме на ялике по маршруту г. Молотово – село Усть-Косьва – г. Молотово. Были написаны путевые заметки, а также оформлен альбом с фотографиями.

Молотово – город, существовавший в 1931–1938 гг., включал в себя территорию Мотовилихи.



Учащиеся средней школы г. Красновишерска в походе по реке Вишере у камня Говорливого.

Фотограф В. Визуль. Июнь 1953 г. Фотоотпечаток, машинопись. ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п. Д. 821.



Участники похода на реку Печору, организованного спортклубом «Титан». 1967 г.

Фотоотпечаток. ГАПК. Ф. ф-63. Оп. 63п. Д. 262. Л. 13.

Воспоминания Н.Н. Тарасова о путешествиях на пароходах

г. Пермь

1970–1986 гг.



В [19]30-х годах я с матерью совершил несколько поездок по Каме и Волге. Ездили мы на двухпалубных пассажирских пароходах вторым классом до Нижнего Новгорода (теперь г. Горький) и до Рыбинска.

В носовой половине надстройки второй палубы размещались каюты и салоны I класса, а в кормовой половине – каюты и салоны II класса. Салон I класса был несколько больше, комфортабельнее, чем салон II класса. Каюты I и II кл[ассов] существенно друг от друга не отличались. В каждой каюте был умывальник с холодной водой. В каютах была большая высота. Прогулочная (вторая) палуба на пароходах была широкой, просторной. Пассажиры III и IV классов размещались на главной палубе. Для пассажиров III кл[асса] в носовой части главной палубы было выделено помещение с двухъярусными полками (как в плацкартном железнодорожном вагоне). К этому помещению примыкал салон III кл[асса]. Пассажиры IV кл[асса] покупали палубные билеты и размещались на полу главной палубы и на корме под открытым небом. Больше всего на корме любили ездить нацмены. Там всегда был свежий воздух, светло. Там они устраивались на полу палубы. Одни сидели, согнув ноги калачиком; другие лежали, положив под голову свои котомки. Часто среди едущих на корме был гармонист. Он вытаскивал из мешка свою потрепанную гармошку, поудобнее усаживался, растягивал меха своего инструмента, и разносилась над речными просторами однообразная национальная мелодия.

На кормовой мачте пароходов того времени всегда висела подвешенная на цепях спасательная лодка с веслами и спасательным кругом. За кормой судна всегда шумит вода от поворота руля. На прямолинейных участках реки руль стоит нейтрально и шум воды затихает, а когда судно делает поворот – шум нарастает. Чем резче поворот, тем сильнее шумит вода за кормой. <...>

На второй палубе (прогулочной) было немногочисленно. Вход пассажирам III и IV классов на вторую палубу не разрешался. За этим зорко следил вахтенный матрос второй палубы. В те времена матросы были пожилые, коренастые, сильные. Часто имели большую окладистую бороду. Десятилетиями они плавали на судах. Хорошо знали на Каме и Волге берега, населенные пункты. Бывало, спросишь матроса – мимо какой деревни сейчас пароход проходит? Он как-то сразу оживает и с большим желанием назовет название деревни; расскажет, богатая или бедная она, чем занимаются жители. Если деревня на Волге, то расскажет, какие сорта яблок там выращивают и т.д.

В те времена пароходы не были радиофицированы, поэтому на палубе царил естественный, своеобразный мир звуков, который не зависел, как теперь, от воли и вкуса радиста. Раций на судах не было, и вахтенный начальник при необходимости вел разговор с берегом или встречным судном через рупор. На второй палубе всегда царил свой особенный, своеобразный мир звуков. По правому и левому борту судна был

всегда слышен ритмичный шум от ударов о воду плиц гребных колес. В носовой части палубы, даже в безветренную погоду, от движения судна гулял ветер; доносился тихий однообразный шуршащий шум воды, рассекаемой носом судна. Через каждый час вахтенный матрос отбивал в судовой колокол склянки. Колокол подвешен на носу главной палубы, тщательно вычищен до зеркального блеска. Склянки информировали, сколько времени находится смена команды на вахте. Через каждые четыре часа вахта меняется. Звучание колокола при отбиве склянок называется рындой. На каждом пароходе было два свистка – большой и малый. Они работали при помощи пара. Свистки закреплялись на корпусе фальш-трубы. Управление работой свистков производилось при помощи тяг и рычагов. Рычаги свистков находились в рубке управления. При встрече двух судов оба судна обменивались гудками большого свистка и делалась отмашка белыми флажками с того борта, которым встретятся суда. В ночное время отмашки делались миганием электрической лампы.

В мелководье при прохождении перекатов делался замер глубины судового хода, чтобы не посадить на мель судно. Пароход сбавляет ход до малого. Звучит над речным простором короткий гудок малым свистком – команда замерять глубину реки в месте прохождения судна. Если прозвучал один короткий гудок – замер с левого борта, если подано два коротких гудка – замер с правого борта. По этому звуковому сигналу вахтенный матрос главной палубы выходит на нос главной палубы, берет длинный шест-наметку, техническое название этого шеста – футшток. Футшток имеет по высоте кольцевые деления, нанесенные масляной краской. Высота каждого кольца-деления 300 мм (речной фут). Кольца-деления поочередно окрашены в черный и белый цвета. Одновременно по этой же команде вахтенный матрос второй палубы поднимается на тендовую палубу, где находится рулевая рубка, и встает на нос палубы.

Замеряющий выбрасывает нижний конец наметки за борт вперед по ходу судна, опуская ее до касания конца с дном реки. Когда она при движении судна займет вертикальное положение, замеряющий выкрикивает число делений до поверхности воды. Матрос, стоящий на тендовой палубе, повторяет эту цифру в сторону рулевой рубки. Но вот глубина становится такой, что конец наметки не достает дна – замеряющий выкрикивает – «не маячит»... Еще один-два замера, сопровождающиеся выкриком: «не маячит»... Подался короткий гудок малым свистком, что означало сигнал о прекращении замера. При подходах судна к пристаням как днем, так и в ночное время раздавался с парохода продолжительный гудок большого свистка. Это был привальный гудок.

Закончена швартовка судна к дебаркадеру <...> Подходит к концу погрузка. С дебаркадера раздается один удар в колокол. В ответ с парохода звучит большим свистком один длинный и один короткий первый гудок... Через некоторое время раздается на дебаркадере два удара в колокол, и в ответ с парохода звучит один длинный и два коротких гудка. Наконец, погрузка закончена. Подошло к концу время стоянки судна по расписанию. Подается на дебаркадере третий звонок, в ответ с парохода звучит третий гудок. Вахтенный начальник на капитанском мостике.



Он подает команду – «Убрать трап», и раздаётся короткий гудок малым свистком, это команда – «отдать носовую», затем звучит два коротких гудка – «отдать кормовую», и пароход снова продолжает свой путь. <...> Теперь подавляющее большинство крупных судов оборудовано локаторами, которые позволяют вести судно и во время тумана, но с замедленной скоростью. Но даже при наличии локатора на особо сложных участках реки и в местах большого скопления береговых огней суда должны встать на якорь.

Имел свою особенность порядок подъема якоря на судно. Ход подъема якоря сообщался вахтенному начальнику при помощи судового колокола. Подъем якоря производила паровая лебедка, установленная в носовой части главной палубы. Когда якорная цепь во время подъема натягивалась и становилась отвесно к горизонту реки, матрос давал один удар в колокол. При дальнейшем подъеме, когда ушко якоря вышло из воды, звучало два удара в колокол, и когда якорь поднят, закреплен по-походному – отбивалось три удара в колокол, что было сигналом о возможности движения судна.

В настоящее время Кама и Волга, да и другие судоходные реки почти безмолвны, особенно в районах больших городов. Теперь не слышно над речными просторами судовых гудков. А ведь в прежнее время многие жители городов, особенно водники, по гудкам определяли, какой пароход прибывает, какой отправляется в рейс. На каждом пароходе свистки имели свой тон, свою силу и оттенок звучания.

Подлинник, рукопись.

ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1. Д. 2308. Л. 28–59.

Николай Николаевич Славянов (1878–1958) – советский ученый-гидрогеолог, член-корреспондент Академии наук СССР, крупнейший исследователь и знаток минеральных вод СССР.

Пароход «Пермяк» был построен на Воткинском заводе в 1906 г. и до революции принадлежал обществу «Русь». После капитального ремонта в 1933 г. был переименован в «Красногвардеец», а в 1951 г. – в «Н.Г. Славянов». Списано судно в 1961 г.

На фотографии слева направо потомки инженера, изобретателя электрической дуговой сварки Николая Гавриловича Славянова: Юрий Николаевич Славянов (внук), Николай Николаевич Славянов (сын), Ольга Славянова (правнучка), жена Н.Н. Славянова Надежда Федоровна.



Семья Славяновых на теплоходе «Н.Г. Славянов». Июль 1952 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. р-952. Оп. 1. Д. 711. Л. 1.

Стихотворение неизвестного автора об отдыхе на теплоходе «Хирург Разумовский»

9 июля 1968 г.

Первый раз решили отпуск
провести мы на воде.
И купили мы путевки
по огромнейшей цене.

20 дней плывя по Каме,
Волге, Свири и Неве,
Полубили мы всем сердцем
славный отдых на воде.

Мы купались, загорали,
песни пели, танцевали
И в столовой – все съедали
в завтрак, ужин и обед.

Словно в Сочи побывали,
черно-белыми все стали,
Через день в кино ходили,
этим нервы закрепили,

К телевизору мы сели,
до конца не досмотрели,
то мелькает, то шумит,
не поймешь, кто говорит.

На экскурсии ходили,
храмы, грады посетили.
И в музеях долго были,
в сердце мудрость уносили
об истории Страны.

Удивлялись, восхищались!
не забыть всего вовек!
Сколько знаний и таланта
Во все вложил наш человек.
...

На теплоходе было мило,
очень славно и тепло.
Все окрепли, потолстели –
нам с погодой повезло.

ВСЕМ СПАСИБО: методисту,
Наде, Толе-гармонисту,
а Вишневному – особо,
что глядел за нами в оба.

Капитану, штурманам,
что вели нас по волнам,
что на мель не посадили,
шторм и качку победили.

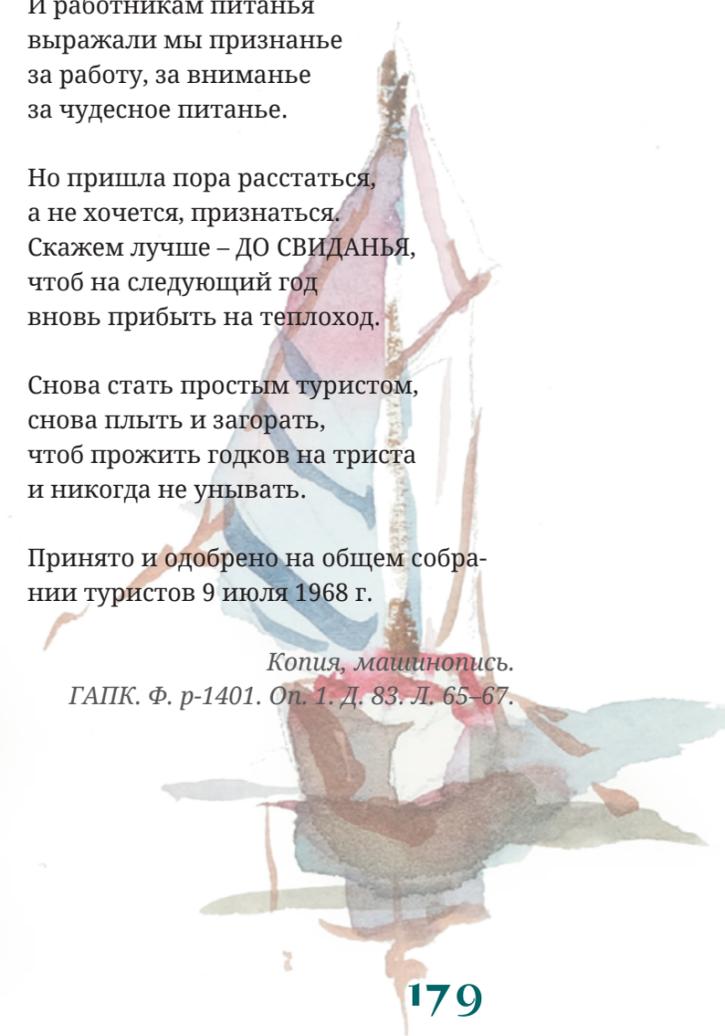
И работникам питания
выражали мы признанье
за работу, за вниманье
за чудесное питание.

Но пришла пора расстаться,
а не хочется признаться.
Скажем лучше – ДО СВИДАНЬЯ,
чтоб на следующий год
вновь прибыть на теплоход.

Снова стать простым туристом,
снова плыть и загорать,
чтоб прожить годков на триста
и никогда не унывать.

Принято и одобрено на общем собрании туристов 9 июля 1968 г.

Копия, машинопись.
ГАПК. Ф. р-1401. Оп. 1. Д. 83. Л. 65–67.



**Дневниковые записи З.И. Таруниной о путешествии
на круизном теплоходе «Вильгельм Пик»
по маршруту Пермь – Ростов-на-Дону – Пермь
в сентябре – октябре 1971 г.**

Зинаида Ивановна Тарунина (1913–1999) – самодеятельный художник. В 1948–1961 гг. работала лектором областного лекционного бюро Пермского облисполкома, затем до 1968 г. – учителем истории в школе рабочей молодежи № 7. Увлекалась живописью, литературой. С 1981 г. – художник секции живописи любительского объединения художников «Прикамье».

В сентябре – октябре 1971 г. совершила 20-дневную поездку на туристическом теплоходе «Вильгельм Пик» по маршруту Пермь – Ростов-на-Дону – Пермь. Эту поездку она подробно описала в одном из своих дневников.

Поездка случилась для З.И. Таруниной неожиданно. Она пришла в профсоюз по вызову, чтобы получить путевку в дом отдыха. Однако свою путевку в дом отдыха она отдала незнакомой пожилой женщине, которой путевки не хватило, и тогда профсоюз предложил Зинаиде Ивановне путевку на теплоход.

Пароход отправляется – шумно, весело – с песнями, с громким прощанием и с берега пожеланием: «Хорошо отдохнуть». Меня провожают сын и дочь, и нет моих славных внушек. Они уехали ко мне домой – так обидно!!!

Первая остановка – Оханск. Там нас ждали – это детдомовцы. Им должны были туристы преподнести подарки – игрушки, куклы, конфеты. Это подарок от пассажиров 6-го рейса, а мы только должны вручить. При приближении парохода духовой оркестр детдомовцев играет бодрые марши. На берегу красненькие, зелененькие колпаки – это малыши одеты в цветные шапочки. Сияющие глаза и то особое выражение ожидания чего-то необычного на этих славных детских мордашках – они все в порыве устремлены на подплывающий пароход и машут ручонками и цветами, приветствуя нас. Потом встреча – отдача рапорта. Речи взрослых! – и вручение подарков. А потом игры и танцы – весело, непринужденно. Игры проводит наш культмассовик Галя – голос хрипучий, но маленькая, живая, верткая, она подчиняет себе ребятишек, и они охотно с самозабвением и поют и пляшут!!! С этим народом легче, чем с отдыхающими, – их быстрее организуешь.

Надо было видеть танцующих малышей – сколько важности, упоения, этой легкости и грации!!! Они все в танце. И было много смеха, шуток – взрослые активные зрители. Да и нельзя не умиляться этой детской упоенностью. Вечер – осенний вечер – не был теплым, но в детской радости было много тепла. Пароход давал гудки. Прощание: капитан с мостика пускает в вечернее небо ракеты. Громкие выстрелы, и красная звездочка, рассыпая искры, летит в голубизну вечернего неба. И ребята следят за этими звездочками и продолжают кричать: «Счастливого плавания! Хорошего отдыха!» <...>

На шлюпочной палубе вечер – вечер знакомства. Взрослые буквально превращаются в детей. Какие бы глупые слова их ни заставляют повторять – повторяют. Какие бы номера ни выпали на их долю – и тупо стараются – было бы побольше смеху!!! Смех – это витамин хорошего настроения, и он звучал весь вечер – искренне и неискренне, но звучал – все старались. Всего забавнее танец в масках – это «виртуозное» танго.

Нас в каюте трое – серьезная пожилая женщина – Екатерина Петровна и молоденькая девочка – Людочка. Все хорошо! Но вот чего я больше всего боялась – это не попасть в одну каюту с человеком, который храпит, то и случилось. Е[катерина] П[етровна] – такого храпача задавала всю ночь, надо как-то привыкать: ужасно. И как спать при таком храпе?! <...>

Саратов. Мы плывем точно по маршруту. Говорили, что не примут ни Саратов, ни Волгоград, но все это были напрасные волнения и тревоги.

Мы в Саратове. Мы его гости, и нас радостно встречают. Не успеваем выйти на берег, как попадаем в крепкие руки экскурсоводов. Они тут же

обрушивают на наши головы целый поток хвалебных гимнов в честь своего города, стреляют в нас множества фактов и цифр, но хоть говорят, факты – вещь упрямая, они тут же вместе с цифрами улечиваются из головы. <...>

3 октября – это Ильевка. Остановка на Дону. Мирный такой уголок Ильевка – среди зелени и воды. Станица! А вот живут в этой Ильевке люди, которые, кажется, потеряли душу и сердце, и все их помыслы и желания – «выкачать» деньги из тех, кто едет на этих пароходах. Они торгуют яблоками, помидорами, дынями, арбузами – всем, что дает им щедрая плодородная земля. Торгуют шерстью, шальями, рыбой. И скорее – это не торговля, а какой-то непристойный процесс «выкачивания» денег. За одну рыбку – 1–2 рубля. Цены на арбузы, на яблоки как в городах. А шали! баснословные цены: но они знают: «У этих приезжих деньги – почему не драть». И вся их жизнь проходит в этом выколачивании денег. Живут они здесь сказочно богато – у многих легковые машины. Они даже свои арбузы и дыни на базар привезли на легковых машинах. <...>

Какой сегодня день? Четвертое октября? Пльвем по Дону. Берега мелколесистые. Нет, наверное, красивее берегов Камы – они поражают и красотой и разнообразием, глаза не устают от однообразия, как здесь на Дону – краски блеклые. <...>

На пароходе люди выдумывают себе развлечения – кто играет в карты, кто в домино, кто в шахматы. Наша Людочка разгадывает кроссворды – над ними она готова сидеть целые дни, замучивая вопросами окружающих. А в решении кроссвордов есть и положительная сторона – заставляешь напрягать свою память и вытаскивать свои познания из прошлого. <...>

Чем можно заняться на пароходе? Когда от качки выворачивает душу? Вышла на палубу. Голодные крикливые чайки тучами выются около парохода – они летают за нами! Люди завидуют птицам: «Вот бы крылья – улетела бы домой!» Когда вот идешь вперед и когда что-то ждешь новое, неизведанное – время летит и радость в груди не потухает, как только повертываешь назад и начинается повторение виденного – скука наваливается – смертельная, томительная. <...>

Наш пароход плывет уже по Каме – скоро дома! Камские берега как-то роднее, да и живописнее – от них не хочется даже отрывать глаз. Здесь все новое, неповторимое – «по-левитановски» грустное и родное.

Вот и Чайковск[ий]. Ранее утро. Город в тумане. Дома будто размыты. После завтрака экскурсия на ткацкую фабрику. Мне не хочется. Я уже была много раз. Осталась на палубе. Читаю Солоухина «Кувшинка» – и рассказ звучит во мне, как музыка – тихая, немного грустная, но чистая-чистая!!! <...>

Чайковск[ий] – и прощальный вечер – это последний вечер на пароходе, завтра дома! Закончилось мое двадцатидневное путешествие. В душе я радуюсь. Я очень соскучилась о доме, о своей комнате, о той обычной обстановке, в которой я живу. Чувство «дома» живет в каждом – только и слышишь: «Скорей бы домой, все надоело». Я легко на этот раз расстанусь со своими новыми друзьями – никто из них не вошел в мое сердце особой памятью, ни с кем я особо не подружилась. Екатерина Петровна?

Антонида Степановна? Екатерина Кузьминична? Нет, это все так – собеседницы, друзья на день. Из молодых тоже ко мне никто на этот раз не привязался – это еще впервые в жизни. Видимо, я действительно становлюсь старой – это явный признак старости, если ко мне не тянется молодежь. Начала было ко мне тянуться Галя, но когда высказала мысль о том, что она старых не любит – они скучные! – я сама стала ее сторониться. Любочка? В ней я не нашла тоже той искорки, котор[ая] обычно привлекает меня в молодых и обостряет мои чувства к ним. Из мужчин – у меня тоже не было особых друзей – поговорим в библиотечном салоне, поспорим и разоидемся, даже не пытаюсь узнать имени друг друга. А вот с Черняховскими надо было бы подружиться – интересные люди! Но теперь уже поздно о чем-то сожалеть – все-все кончается! Вот и прощальный ужин. Многие закупили вина – как можно веселиться без этого эликсира? Но перед прощальным ужином Мария Кузьминична – это методист парохода, подводила итоги всего путешествия и расхваливала всех пассажиров. Многие собирались сказать горькие слова на прощание в адрес экипажа парохода, но раз их так расхвалили и вознесли – у них все слова потухли. И чего не делает лесь? И получилось, как в крыловской басне: кукушка хвалит петуха за то, что хвалит он кукушку. Преподнесли даже адрес экипажу! Ну а вечером вся эта хваленая публика разошлась. И черноокий длинный грузин – даже повыбивал стекла во многих каютах. Вот была потеха!

На верхней палубе многие куролесили – прощаться так прощаться! Трезвому человеку лучше не смотреть на эту развеселую публику – никаких эстетических чувств, кроме отвращения, не возникает. Мы с Е[катериной] П[етровной] ушли в каюту – каждая мечтала скорей встретиться с семьей.

Фрагмент. Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-1768. Оп. 1. Д. 30. Л. 36 об. – 37, 43,
47, 47 об., 48, 54 об., 56.

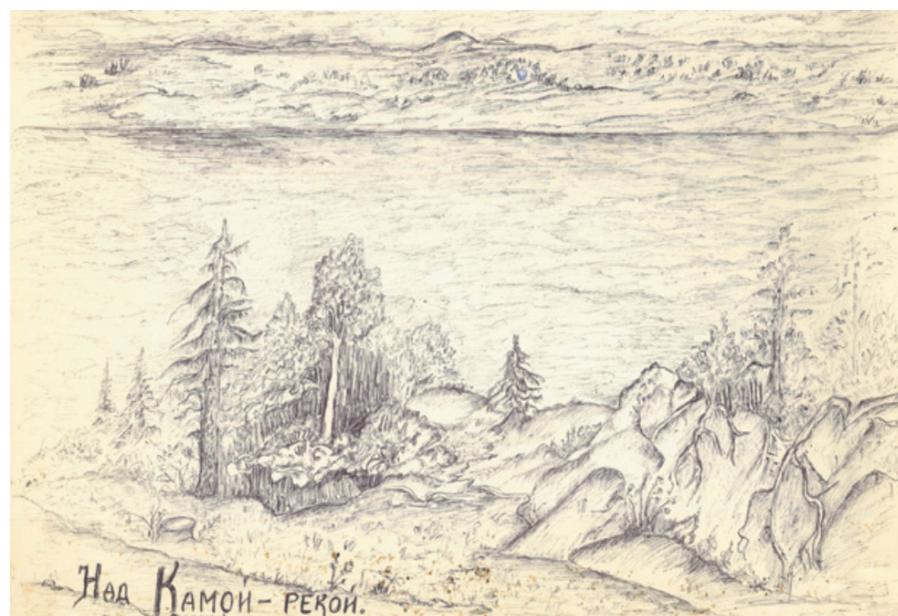


Рисунок З.И. Таруниной
«Над Камой-рекой». 1969 г.
Подлинник, рисунок,
карандаш.
ГАПК. Ф. р-1768. Оп. 1. Д. 50.
Л. 17.

Дневниковые записи В.Г. Соколовой о поездке на теплоходе «Армения» по маршруту Пермь – Астрахань – Пермь в 1976 г.

29/X-1976 г. Путешествие на «Армении» было экзотическим. С 5/X по 22/X мы проплыли 5 366 км и побывали во всех временах года. В Прикамье была золотая осень. В Ростове – лето. После Волгограда началась зима, по Каме был весенний ледоход, которого пермяки не наблюдали с 1954 г., с постройки плотины К[амской] ГЭС.

Необычно было ехать среди льда и белых берегов. Видеть побуревшую, замерзшую зелень на деревьях. Казалось, что листья шуршат как железные, только не слышно этого жалобного шороха с парохода. <...>

Галя и Тося явились 8/X на «Армению» с намерением снять меня и увезти домой. «Если бы я ехала в трюме, я бы согласилась сойти в Куйбышеве, а из каюты I кл[асса] не хочется. Питание великолепное. Провели вечер, посвященный Ульяновску. О встрече в Сарапуле написала заметку в стенгазету, готовим...» – го[ворила] я. Они поняли, что уговаривать меня сойти напрасно. <...>

В Волгограде получили приказ Кам[ского] речн[ого] пароходства о возврате в Пермь. На Каме начался ледостав, она замерзла до Полазны.

В Астрахань не поехали, рыбы не купили. Пришлось утепляться. Завешивать окна одеялом (выпросили второе), затыкать щели и дыры тряпьем и газетами. Давно ли спали с открытым окном, а сейчас пар изо рта.

Капитан командует: «Отдать швартовы», а ему в ответ: «Они примерзли»...

Кругом бело от снега. На палубу не выйдешь, пока лед не сколот. Зима!

А после камского устья нас встретила весенняя радость... Шумным ледоходом! Давно его пермяки не видели; забыли эту весеннюю радость, с тех пор как в 1954 г. построили плотину К[амской] ГЭС, ледохода у Перми не было.

Лед шел так густо, что дорогу для 3-х пассажирских судов пробивала мощная судоходка. Она довела нас до Набережных Челнов и повернула обратно, лед шел мельче. Но все равно льдинки длиной 2–3 метра ощущались торкались в борт. Идущие впереди нас д[изель]-э[лектроходы] «Капитан Пирожков» и «Азербайджан» прибыли в Пермь донельзя обшарпанными. «Армения» выглядела не лучше, но по-женски хорошилась. Нацепила на себя сосульки, выставила вперед обледеневшую мачту, похожую вроде на оплывшую стеариновую свечку, гремела маршем...

Прибыли в Пермь 22/X, в ясный, солнечный, тихий день. Масса встречающих, давка у сходней. Соловьеву встретили Саша и Катя, меня д[ядя] Сережа на «Жигулях», довез до дома.

Фрагмент. Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-1610. Оп. 1. Д. 818. Л. 115–115 об., 116.

Валентина Григорьевна Соколова (1907–1989) – общественный деятель. Проживала в г. Перми с 1959 г., работала в Пермской государственной публичной библиотеке им. М. Горького, была лектором по пропаганде научного атеизма, членом бюро научно-атеистической секции Пермской областной организации Всесоюзного общества «Знание». С 1961 г. член Пермского городского и Орджоникидзевского районного совета женщин-общественниц.

В.Г. Соколова несколько раз совершала путешествия на круизных теплоходах вниз по Каме: в 1975 г. – на дизель-электроходе «Украина» по маршруту Пермь – Ростов-на-Дону, в 1976 г. – на теплоходе «Армения» по маршруту Пермь – Астрахань, в 1983 г. – на теплоходе «Владимир Маяковский» по маршруту Пермь – Волгоград, в 1985 г. – на теплоходе «Скрябин» по маршруту Пермь – Астрахань.

**Дневниковые записи В.Г. Соколовой о поездке
на теплоходе по маршруту
Пермь – Волгоград – Пермь в 1983 г.**

2/IV-1983 г. Еду до Волгограда и обратно на 4-палубном красавце с шествием 360 участников Великой войны. Такой «спецрейс» организован впервые за 40 лет, прошедших с конца войны. Наконец-то догадались! Редеют не по дням, по часам ряды бойцов. Только накануне выезда сдали 8 путевок – не смогли поехать ветераны.

Освобождающиеся места заполняют случайные люди. Их юные, скупающие лица выделяются среди пожилых орденосцев.

Моя соседка, не улыба, – повариха Людм[ила] Андреевна Чудинова, одинокая мама, явно досадует, что попала «не туда»... 12 дней скучать придется ей.

Идет теплоход по своему расписанию. В Волгограде будем стоять 2 суток. От Перми до Куйбышева не было ни одной остановки, и промчались это расстояние за 2 суток.

А раз сами себе голова, то в Куйбышев приплыли на 2 часа раньше расписания и заставили поволноваться и меня и моих родных. <...>

2/V-1983 г. Ева Михайловна Петриченко. Поздравления, благодарность, привет с борта т[епло]х[ода] «В[ладимир] Маяковский». Этот 4-палубный флагман К[амского] р[ечного] п[ароходства] совершает рейс с участниками Великой войны. Кругом пожилые лица, ордена и медали. Я попала в это избранное общество благодаря медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Едем до Волгограда и обратно. Опять знакомые и друзья: Печерская и Пономарева и Щербинин. Едем очень быстро. Первая остановка будет только в Куйбышеве, где я мечтаю увидеть дочку с сестрой. На теплоходе уже прошла встреча с интересными людьми. Очень хорошо рассказала о Кузнецове А.Н. Щербинина. Потом она говорила, что выступила экспромтом, но вдохновенно. Очень удачно!

Затем выступал один из авторов книги «Подвиг пермских чекистов» (полковник КГБ), сообщил, что готовится продолжение, пого[ре]вал, что облит и пр. чинят препятствие, велят вычеркнуть многие факты и географические названия, например, изъять указания мест формирования воинских частей. Затем вспоминал былые дни и битвы Иконников Петр Александрович и работница полевого госпиталя Мария Кузьминична Медведева.

1/V была «демонстрация» – прошлись гуськом, но с транспарантом, по всем 4 палубам, а наверху, после речей, самозабвенно плясали. <...>

Подходит к концу забываемый рейс лайнера «В[ладимир] Маяковский» с участниками войны от Перми до Волгограда. Несмотря на исключительный комфорт и сервис, он был тяжел в моральном отношении. Вместе с нами на Мамаев курган ехала война. Со всеми деталями, бесхитростно вспоминаемая бойцами и командирами.

Не было никакой цензуры, и подробности заседали крепко в душе и голове, как осколок в сердце. Ни вытащить, ни пошевелить нельзя до гробовой доски. Наряду с этой небывалой тяжестью были и радостные моменты... таланты народные сверкали на концертах самодеятельно-

сти, и сверкала любовь ветеранов. Танцевала врач партизанского отряда Щербинина Ал. Ник. Но уже не огненную русскую пляску, а плавную красавицу в кокошнике «Светит месяц». <...>

*Фрагмент. Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-1610. Оп. 1. Д. 816. Л. 58, 59, 61.*

**Дневниковые записи В.Г. Соколовой о поездке
на теплоходе «Скрябин» по маршруту
Пермь – Астрахань – Пермь в 1985 г.**

13/V-1985 г. Отплыла на т[епло]х[оде] «Скрябин» до Астрахани и обратно. Билеты мне купила Ант. Мих. Соловьева. Воистину, «не имей 100 рублей, имей друзей».

Обстановка на речном вокзале была такая, что без друзей у меня ничего бы не вышло и осталось бы пропеть: «счастье было так возможно».

Запись в кассу велась (конечно, «самодеятельная») с прошлого года, и желающие в ней закрепиться приезжали ежемесячно «на переписку», отметку. Список уже превысил 600 фамилий, как «рассыпался» по маршрутам: Пермь – Ростов-н[а]-Д[ону], Пермь – Уфа, Пермь – Ленинград и т.д. В списке Пермь – Астрахань и обр[атно] насчитывалось 50–60 душ, но желающих ехать в морозный май было немного. И сейчас т[епло]х[од] идет полупустой и часто с холодными батареями.

В III классе никого нет, в I Б я еду сейчас в сапогах, вельветовой куртке и сарафане. Прогноз погоды не радует, по утрам заморозки и пр[очие] прелести северного циклона. Некоторые граждане сдали билеты, не поехали в «такой мороз». Одно согревает, в каюте № 20 едут Соловухи, провожал маму с Катей Саша Соловьев. А меня проводила Александра Ефр. Кирова, несла чемодан до самого речного вокзала – самую тяжелую часть моего багажа. И посмотрев на пароход, Алекс. Ефр., кажется, решила не отказываться от путевки, предлагаемой ей на работе, значит, со скидкой.

Мой билет на рейсовом 2-палубном «Скрябине» стоит 89 рублей. Это много дешевле туристических, там 4 палубы, большие габариты и во много раз дороже – 400–500 р[ублей]. «Сервис» и у нас дорогой, не только за рубежом.

Сейчас стоим у Чайковского. Целых 3 часа, днем... Кто-то побежал по магазинам, а мы с Ант[ониной] Мих[айловной] пошли в галерею и музей и были огорчены, что они закрыты, выходной. <...>

*Фрагмент. Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-1610. Оп. 1. Д. 816. Л. 144, 145.*

Теплоход «Ракета» – серия советских пассажирских речных судов на подводных крыльях. Выпускался в 1957–1976 г. на заводах «Красное Сормово», в Крыму в Феодосии на заводе «Море». Суда предназначались для скоростных перевозок на пригородных и местных линиях протяженностью до 600 километров. Имели три основные модификации – стандартную 340, для мелководья было принято использовать 340МЕ, а для экспорта предназначался стандарт 340Э. Длина ракеты составляла 27 м, а ширина 5 м. Вмещала 65 пассажиров и развивала скорость до 65 км/ч. В корме судна была открытая площадка и прогулочная палуба.



Теплоход «Ракета» на Воткинском водохранилище. 1964 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п. Д. 2380.

Дневниковые записи З.И. Таруниной о поездке на теплоходе «Ракета» из г. Усоляя в г. Пермь в мае 1972 г.

В речном вокзале сидела более трех часов: ждала ракету! Сколько пришлось видеть! Люди в толпе ведут себя с излишней непосредственностью: тут можно услышать ссору мужа и жены, хвастливые монологи какого-нибудь пьяницы, рассказ задорной девчонки о знакомстве с мальчиком и о первом чувстве, жалобы пожилой женщины на свою невестку или целые «романы» о невероятных событиях: там убили, там зарезали, там сам повесился!

Каждый рассказчик со своим говорком, с особенными интонациями, и все рады внимательному слушателю – только прояви интерес, внимание – заговорят! Русский народ – совсем другой теперь – не молчаливый, а говорливый – непременно надо высказаться, а если уж водкой воодушевился – беда – не переслушаешь!

Был бы теплый день – разбрелись бы по пристани, а то холодно – все и толпятся в речном вокзале. А что делалось перед приходом ракеты! Страшно! Дали сорок два билета, а разве в очереди стояло сорок два – вот тут и началось: кто кого!

Человек в таких случаях теряет всякий человеческий облик – «только бы мне уехать!» – действует единственный закон. При посадке все рванулись, смяли контролера. Многие прошли без билета. Ракету задерживали. Начали проверку билетов. Настоящее светопреставление! Наконец отправились. Мне посчастливилось. Место мне предложил молодой человек. Разговорились. Он ехал в г. Пермь на сессию. Учится в [сельскохозяйственном] институте на третьем курсе. Живет

в Чердыни – скоро этот город будет отмечать свою юбилейную дату – готовятся торжественно к этому празднику! Собеседник был интересный. Рассказывал о своих поисках «пути» – хотел быть медиком, но не удалось – теперь не жалеет. Специальность агронома нравится – широкое поле деятельности! Любит природу, быть на природе, сидеть с удочкой на заре – имею ли я представление о всей этой красоте?! Что я могла сказать? Но я понимала восторженность этого человека. О своей женитьбе рассказал в практическом тоне, но о жене говорил тепло и сердечно, уверяя, что этот поспешный брак, ошеломивший и родителей, оказался очень удачным. А ведь как женился? Пришел из армии, пошел в клуб – весь вечер протанцевал с одной девчонкой, на второй день сводил в кино, а на третий увел в ЗАГС – вот и все знакомство. «Потом познакомились, потом узнавали друг друга!» Теперь в семье растет сын – мальчику уже два года восемь месяцев – «чудо из чудес!». Наверно, каждый отец так думает! «Эх и парнишко!» – повторял очарованный отец. «Вот поехал на сессию – с легким сердцем, а с пацаном жаль было расставаться! Скучать буду!» <...>

По другую сторону у меня сидел тоже молодой человек – милое, открытое лицо с россыпью золотистых веснушек. Мальчик, верней юноша, – из Соликамска. Участник самодеятельного клуба Ленина. Весь их кружок, вернее коллектив, уехал в Пожву – сегодня у них там концерт. Ему пришлось задержаться по некоторым хоз[яйственным] вопросам, но он надеется, что к концерту будет на месте. Юноша рассказал о своих выступлениях в Перми – на смотре! Приходится выступать часто – их концерты имеют большой успех. Он даже рассказывал об отдельных талантливых личностях.

Словом, со мной сидели отличные парни, отличные люди – именно люди. С такими хорошо и приятно ехать. А вот впереди сидели двое – один в очках, косматый, пьяным голосом твердил без конца, что он корреспондент – уж какой газеты – неизвестно, второй помалкивал, пил водку и грыз сухую рыбу. Эти двое провоняли весь салон. Насорили, как свиньи! Сидели бахвалились пьяными голосами, и до того нам на них было противно смотреть – совсем потеряли всякое достоинство! Дежурная много раз подходила к ним, заставляла прибраться вокруг себя, – можно ли так свинячить?! Но все ее наставления повисали в воздухе, стоило ей отойти, как сору на полу еще становилось больше – и головы, и хвосты рыбы, и чешуя.

Фрагмент. Подлинник, рукопись.
ГАПК. Ф. р-1768. Оп. 1. Д. 32. Л. 23–24 об.



Посадка пассажиров на теплоход «Метеор» на пристани Елово на реке Каме. 1971 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-63. Оп. 63п.
Д. 372. Л. 8.



Расписание движения пассажирских теплоходов в навигацию 1964 г. на скоростной линии Пермь – Закамск. 1964 г.

Типографская печать.
ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1. Д. 483. Обл., л. 148.

Скорая линия ПЕРМЬ — ЗАКАМСК

| Закамск | Пермь | № рейсов | Пермь | Закамск |
|----------------|--------|-------------|---------------|---------|
| отход | приход | | отход | приход |
| ДВИЖЕНИЕ ВВЕРХ | | | ДВИЖЕНИЕ ВНИЗ | |
| 6-00 | 6-20 | 1 | 5-30 | 5-50 |
| 7-00 | 7-20 | 2 | 6-30 | 6-50 |
| 8-00 | 8-20 | 3 | 7-30 | 7-50 |
| 9-00 | 9-20 | 4 | 8-30 | 8-50 |
| 10-00 | 10-20 | 5 | 9-30 | 9-50 |
| 11-00 | 11-20 | 6 | 10-30 | 10-50 |
| 13-00 | 13-20 | 7 | 12-30 | 12-50 |
| 14-00 | 14-20 | 8 | 13-30 | 13-50 |
| 15-00 | 15-20 | 9 | 14-30 | 14-50 |

Скоростные суда на подводных крыльях у дебаркадера на набережной г. Перми. 30 августа 1990 г.

Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-2. Оп. 2п. Д. 2921.

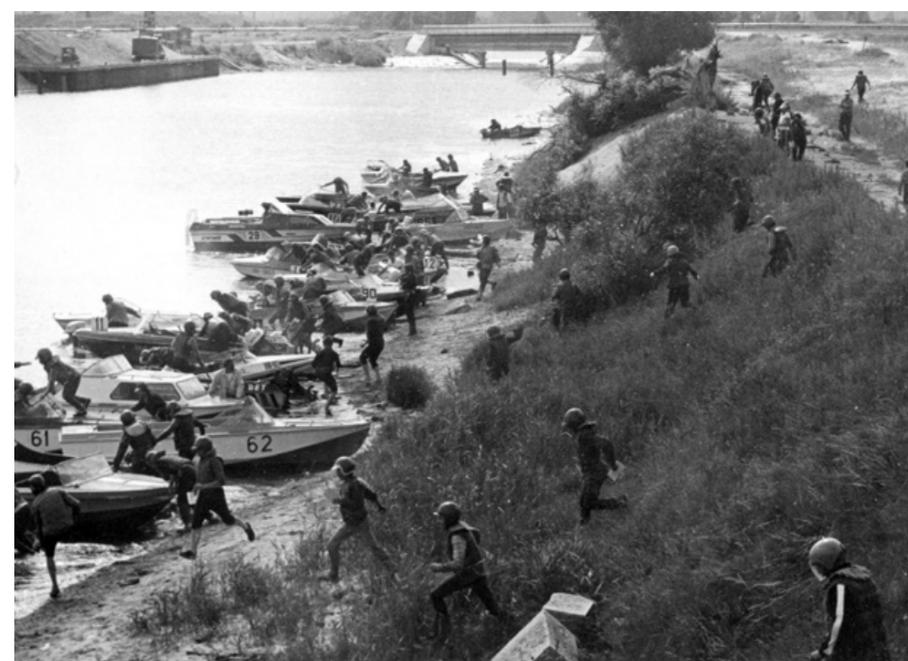




Транспортировка
теплохода «Ракета»
из Заозерской ремонтно-
эксплуатационной базы
на другой речной бассейн.
1996 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-57. Оп. 57п. Д. 407.



Чемпионат РСФСР по
водно-моторному спорту
на реке Каме в Нытвен-
ском районе. 1977 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-61. Оп. 61п.
Д. 4730.



Старты по водному спорту
в г. Перми. 1988 г.
Фотоотпечаток.
ГАПК. Ф. ф-5. Оп. 5п. Д. 2313.
Л. 2.

КАК ИСТОРИЕЙ РЕК И СУДОХОДСТВА УВЛЕКАЛИСЬ

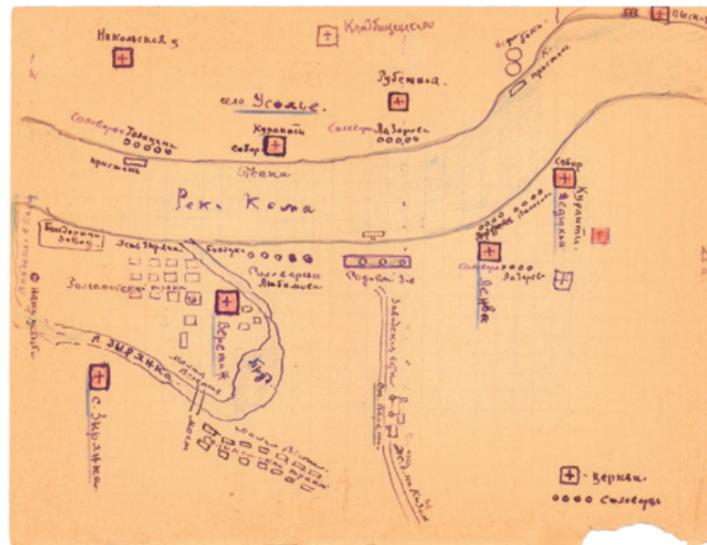
Записи И.С. Богословского об истории судоходства и воспоминания о жизни на реке Каме

г. Пермь

1961 г.



Есть пословица «Каждый кулик хвалит свое болото». Это, мне кажется, вполне естественно, т.к. кулик любит «свое болото». Начал я [с] этой пословицы, потому что хочу «похвастаться» «своим болотом». Я хочу сказать несколько слов о той местности, которая в н[астоящее] в[ремя] (1961 г.) называется городом Березники. В прошлом – это ряд сел, расположенных на р[еке] Каме близко друг от друга, связанных жизнью, многими родственными и другими измами, а главным обр[азом] – территориально прилегали (примерный план расположения сел, центром которых было село Усолье, расположенное на правом берегу Камы), что касается остальных, то они были на левом берегу. Кроме того, что на том, и другом берегах Камы были поселения – здесь на фоне большого масштаба виднелись, белели церкви этих сел, звон колоколов которых широко и далеко разносился. Вот здесь хорошо можно было прочувствовать сдержанную красоту известной и широко исполняемой мелодии «Вечерний звон». Наряду с церквями и поселениями четко вырисовывались многочисленные трубы солеварен, расположенных на обоих берегах Камы. Подъезжая на пароходе издали, наряду с дымом труб вечно ощущался соленый запах в воздухе. Все это производило впечатление большого промышленного центра, на левом берегу Камы – выделялся содовый завод своими высокими трубами и высотой промышленных цехов. Местность, несомненно, оживлялась пароходными движениями, на этой местности было несколько пристаней: 1) «внизу» Усолья (основная пристань), у с[ела] Ленвы и «вверху» Усолья (на камне), где стояли нобелевские нефтяные баки, пристань функционировала г[лавным] о[бразом] в[о] в[ремя] спада воды. Главный пароходчик был Ржевин, сообщение между Пермью и Усольем было ежедневно, кроме того, с 19... г. было открыто движение Любимовым – ежедневно, Пермь – Берез-



ники (два парохода «Березники» и «Ильинец», для [них] существовала пристань у содового завода. Это были полуторачные пароходы (пристрой II кл[асса] на корме). Эти два парохода (один из Перми, другой из Березников) поддерживали ежедневное движение с Березниками. В пароходстве Ржевина функционировали: 1) «Почетный гражданин», 2) «Григорий», 3) «Альфа», 4) «Рассвет», 5) «[Соли]камск», 6) «Лунегов» (2-этажн[ый]), в некоторые годы прис[оединялись] арендованные «Троян» и «Усердный».

До спада воды в Каме пароходство Ржевина пускало п[ароход]ы до Серёгово.

В связи с разговором о Каме необходимо отметить одно большое событие, которое в данном районе играло большую роль – это погрузка соли. Дело в том, что солеварни выпаривали большое количество соли (NaCl) за зиму, и вся эта продукция складировалась в большие склады, а весной перед открытием навигации происходила перегрузка соли из амбаров в баржи (погрузка), что выражалось в миллионах пудов и требовало огромного количества рабочих рук.

В этот период погрузки соли в баржи все взрослое незанятое население уходило на эту работу. Поскольку работа была разнообразной (нагрести, нести, отсчитывать, перевесить и т.д.), на работу приходило и немало ребят. В этот период нередко прекращались школьные занятия по неявке школьников в школу.

Событием, нарушающим школьные занятия, являлся весенний разлив Камы. При большом разливе это была величественная картина, когда многие участки были покрыты водой. Так, в 1902 г. вода Зырянки подошла к восточной части церкви вплотную (разлив сзади церкви), а с западной части вода подошла к самой паперти церкви, люди, приезжающие в церковь, прибывали на лодках, которые останавливались у самой паперти. Нижние этажи многих домов были затоплены, живущие на 2-м этаже приезжали на лодках к окнам. В 1902 г. кругом была вода, церковь стояла на каком-то маленьком островке, величина которого была равна величине основания церкви (см. семейный фотоальбом). Такой сильный разлив был в 1902 г. Соседний дом с нашим, где жили второй священник о[тец] Евгений Антипин (двоюродный брат, сын Максима – брата Екатерины Федоровны, мамы) и дьякон, был затоплен первый этаж, сообщение было на лодке.

Караваны барж с солью весной по большой воде уводили прибывшие сюда буксирные пароходы, в 1902 г. приходил «И.Ф. Любимов», который и увел караван, я с мамой ехали до Перми, занимая рубку.



6 октября 1961 г. Сегодня встретил Снегирева Ник[олая] Петр[овича] – старого любимовского капитана (п[арохо]ды «Екатеринбург», «Пермь»), побывал у приятеля Ф.Н. Кулакова, в разговоре с ним вспоминали условия поездки на пароходах, о чем можно было бы много написать, но мы вспоминали гл[авным] обр[азом] питание на паро-



ходах. Кроме удобств д[ля] классных пассажиров большое значение имело питание. В большинстве пароходы, ходившие от Перми до Усоля – Березники, были однодечными (пар[оходст]во Ржевина), II класс был в корме в корпусе, каютки были небольшие, с круглыми окнами-иллюминаторами, общая мужская каюта имела два яруса коек. Несмотря на эти «неудобства» – все это мы вспоминали как о хорошем, особенно вспоминалось питание. Это объяснялось тем, что на пароходах работали квалифицированные повара, которые умели вкусно приготовить и удовлетворить потребности пассажиров. Питание особен[но] было поставлено на низовых пароходах, которые ходили от Перми до Н[ижнего] Новгорода.

Это были большие двухпалубные пароходы И. Любимова, бр[атьев] Каменских, Курбатова (однойрусные, отличавшиеся дешевизной по сравнению с первыми). Отправление каждой фирмы было ежедневно. Все пароходы Любимова и Каменских были построены в Перми на собственных заводах. На каждом пароходе в I и II классах были большие салоны-столовые. Каждый класс обслуживали 2–3 официанта. Прежде всего вспоминается чай – при заказе подавался большой чайник с горячей водой и чайник д[ля] заварки чая (его можно было заказать готовым в буфете). Обычно заваривали сами пассажиры и пили несколько раз в день, пили в каюте, в салоне и на балконе-террасе, что особенно было приятно (чего в н[астоящее] вр[емя] не наблюдается). В течение всего



дня можно было питаться, заказывая порционно и во время завтрака, обеда и ужина по установленному меню, к которому можно было присоединить порционные заказы. Редко найдется человек, который, испытав это питание, не вспоминал бы добром и с удовольствием прошлое. Особенно любили покушать жидкую солянку из стерляди.

Слава о пароходных поварах (о которых и хочется записать) привлекала публику из городов во время стоянок в города пароходов. В Перми каждый вечер мож-

но было наблюдать людей, пришедших покушать на свежем воздухе. Вход на пароходы был свободен, кухни работали до глубокого вечера. [В] наст[оящее] вр[емя] вход на пароходы закрыт, закрыты в[о] время стоянок и буфеты, и кухни. Нередко по какому-нибудь случаю –

целые компании устраивали ужины на пароходах. Как вкусно готовили пожарские котлеты, бефстроганов, разварные рыбные блюда и т.п. Я с детства любил ездить на пароходах. Мама, тоже любительница подобных поездок, нередко выезжала в Пермь за к[аким]-л[ибо] делом, брала меня с собой. Ездили мы обычно в[о] II классе. Не помню точно года, мы всей семьей ездили от Усоля до Н[ижнего] Новгорода на пароходе «И.И. Любимов». Это было мое первое путешествие на пароходе вниз по Каме от Перми. От Березников до Перми мы ехали также на любимовском пароходе «Березники» (полуторадечный), каюты I класса на носу в 1-м этаже, а каюты II класса за трубой на второй палубе. Это был в то время среди пароходов Пермь – Усолье самый быстроходный, с троичным свистком (характерный д[ля] всех любимовских пароходов, зычный, звучный, раскатистый и в то же время мягкий, особенно красив[о] было его эхо). Ехали мы с мамой. Папа был в Перми. <...> В Перми при переходе на п[арохо]д «И.И. Любимов» меня порадовала длина террасы (п[рогулочная] п[алуба] – длина 39 сажень, сила машины – 175 лошадиных сил). Мне многое очень нравилось на пароходе. Очевидно, с этого момента у меня возникла любовь к пароходам. Когда мы переехали в Пермь, я почти ежедневно обходил все пристани и пароходы, и скоро знал не только названия всех пароходов, но и год, и место постройки, длину судна и силу машин. Думаю, это перешло мне от отца, который, будучи на пароходе, читал выверенный паспорт парохода и знал детали. Нередко мы вместе с ним читали эти паспорта во время наших совместных поездок. Почему мы предпочитали любимовские пароходы – это, очевидно, зависело прежде всего от того, что мы, живя в Веретье, фактически жили у любимовских заводов. Кроме того, по слухам, И.И. Любимов с уважением относился к нашему отцу. Мама всегда ездила только на любимовских пароходах. Я не помню случая, чтобы мы ехали на пароходах фирмы «Бр. Каменские». Из камских пароходов любимовские были наиболее комфортабельные и наиболее быстроходные. Закрытием фирмы Курбатова вместо пароходов этой фирмы открылось пароходство М.К. Кашиной, имевшей различной величины пароходы, из которых наиболее большими были «Матвей», «Анна», «Мария»

(в советское время «Н. Крупская»), «Григорий», «Кашин» (в сов[етское] вр[емя] «[Софья] Перовская»). Пароходы этой фирмы были покрашены в более *утрач.* цвет, трубы были с раструбами, свистки были более



звучные и приятные, чем любимовские) и *утрач*. Пароходы были менее мощные и менее быстроходные, качеством, привлекающим к себе пассажиров, был удешевленный проезд. Почти на всех пароходах на второй палубе под штурвальной рубкой и палубой (в центре) была большая общая каюта III класса с двухъярусными койками. Помню случай, когда наша семья ехала от Ниж[него] Новгорода до Перми на пароходе «Анна», все ехали в[о] II классе, а я в III, в этой общей каюте, соседом у меня был пермяк, недалеко от нас живущий. Семья была большая, и отцу было легче везти нас на кашинском пароходе: «Анна» была одна из больших кашинских пароходов, 38 сажен длина и 175 лош[адиных] сил. Устройство салонов и кают I и II классов было более скромное, чем у Любимова. Нахождение каюты III класса



на второй палубе давало право пассажирам находиться на террасе; состав пассажиров этих пароходов был более демократичен. Кормили и здесь хорошо. А сейчас? Нет стерляди, нет тех поваров и нет той вкусной селедки, какая была, а о разварных рыбных блюдах не может быть и речи.

В нынешнее лето, в августе, я с женой и двумя внучками ездили до Астрахани и обратно на только что пришедшем из далекой Германии трехпалубном теплоходе «В[ильгельм] Пик» – питание было вполне удовлетворительно, значительно лучше, чем на других пароходах. Это надо объяснить тем, что пароходство уделило большое внимание первому рейсу этого нового судна – в первое появление на Каме. Но...

солянки не было! Мясо было свежее, а не солонина. Все же нет того разнообразия и, я бы сказал, качества, которое было присуще пароходным кухням в прошлом. <...>

Мои «университеты» – в период жизни в Перми

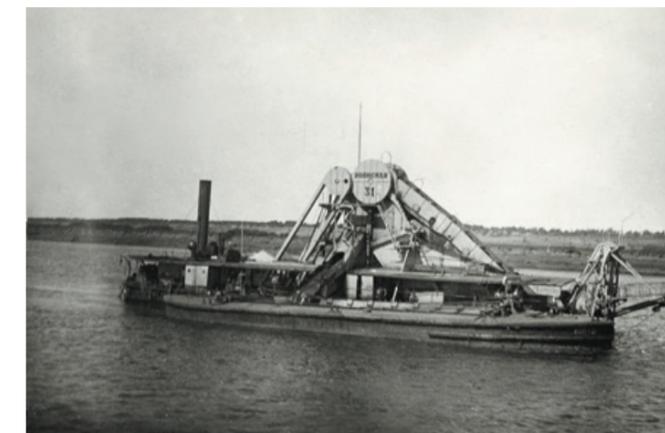
Самым привлекательным и любимым делом для меня было посещение р[еки] Камы, где я бывал почти ежедневно. Меня привлекала не только сама река, сколько жизнь на ней: проходя по берегу,

я присматривался и изучал стоящие у берега буксирные пароходы. Посещая пристани, обычно обходил все пароходы, вход на которые был свободный, что давало возможность изучать пароходы, читать судовые свидетельства, которые обычно висели в проходе у иллюминатора. В результате я знал почти все пароходы, умел их отличать не только по внешнему виду, но и по свистку. Откуда эта страсть к пароходам? Она сохранилась на всю жизнь, ее поддерживали наши поездки по Каме и Волге (с мамой неоднократно ездил в Казань к продюсерам на консультацию). Оно сохранилось



и сейчас. Оно заставляет меня писать и эти строки. В н[астоящее] в[ремя] много из того нет. Мною составлены альбомы современных пароходов. Но мне хочется записать то, что было в то время. Начну с верхнекамских пароходов. Между Пермью и Усольем регулярные ежедневные рейсы совершали пароходства.

Ржевин (ежедневно одно до Чердыни, другое – до Усоляя). Пароходы были однодечные, часть из них имела навес над кормовой частью. Самым солидным был «Потомственный гражданин», имевший 100 лошадиных сил, на корме (навес) один из всех имел паровой штурвал; быстротой хода не отличался, свисток т[ак] н[азываемый] двойной не приметный и нехарактерный; колесо большое, кружало во всю палубу закрытое, III рубка высоко, с лесенкой, окна.



Второй – «Григорий», тоже с тентом на корме, 60 лош[адиных] сил, меньше по длине первого, труба заканчивалась не острым краем, а закругленными краями, свисток нехарактерный, колесо меньше, кружало до половины палубы с прорезями, более быстроходный – второй по скорости хода из всех. В советск[ое] время надстроен – двухэтажный под названием «Чердынь». Ходил по Уфе до Казани. Столовая II класса на палубе на корме – особенность этого парохода.

Третий – «Альфа», арендовался (хозяин Черных, чердынский купец), пароход весь белый, длинная труба, тента не было, колесо небольшое, кружало с полуовальной выемкой, свисток-цилиндр, неприятный по звуку, считался тихоходом. В советское время была надстроена вторая палуба, [назывался] «Полуд».

Четвертый – «Соликамск» (арендован, хоз[яин] Шанин, орловский купец), 60 [лошадиных] сил, небольшое колесо, свисток цилиндр[ический] баритонный, характерный по звуку. Считался самым быстроходным; впоследствии кустарно надстроен, кружало закрытое.

Пятый – «Рассвет», с тентом, арендовался (хозяин Плюснин), с характерным носом крейсерского типа; 45 лош[адиных] сил, свисток характерный; тихоход, по поводу чего шутили: «Рассвет придет с рассветом», после Окт[ябрьской] рев[олюции] переделан и назван «Чердынец», ходил в дальних линиях.

Шестой – двухэтажный «Лунегов», 60 лош[адиных] [сил], единственный двухдечный полуовальной выемкой, ходил прилично, колесо небольшое, кружало в 1/2 палубы, свисток сиповатый.

Перед Ок[тябрьской] рев[олюци-ей] появился новый двухпалубный с небольшим колесом и кружалом. После



Ок[тябрьской] рев[олюции] назван «Красный Урал», заново переделан, ходил [по маршруту] Пермь – К[расно]вишерск; быстротой хода не отличался.

Некоторое время в числе ржевских пароходов ходил «Троян», по размерам большой, труба с раструбом на конце, был продан в Сибирь.

В 19... г. Любимов открыл движение до Усоляя от Перми, курсиро-

вали два парохода с ежедневным отправлением от Перми. «Березники», с пристройкой кают на корме, 60 лоша[адиных] сил. Колесо большое, кружало во всю [длину] палубы с двумя угольными выемками, оказался самым быстроходным, обходящим все ржевские, свисток тройной, звонкий, веселый, характерный любимовский. Вторым ходил арендованный у Истомина «Ильинец» с пристройкой на корме, как у «Березников», звучный, резкий, теноровый свисток, – это был второй по ходу из всех верх[не]камских пароходов после [парохода] «Березники».



Одно время (перед Ок[тябрьской] рев[олюцией]) открыл движение Беклемышев пароходом «Иван» (первично ходил у Ржевина), 45 [лошадиных] сил, хоз[яин] Юрганов, кормовая часть округлена – вроде буксирного, свисток тройной, звучный, подобный любимовскому, но более грубый; колесо небольшое, кружало с полуовальной выемкой. Машина оригинальная, отличная от других, хорошо ходил, быстро стучал плацами. Был кустарно перестроен – приделана надстройка на корме. Перед Ок[тябрьской] рев[олюцией] куплен Н.В. Мешковым. Заново [перестроен] в двухэтажный, после Ок[тябрьской] рев[олюции] назван «Жан Жорес», ходил по Уфе, в 1959 г. [по маршруту] Пермь – Уфа. Юрганов позднее наряду с «Иваном» выпустил кустарно переделанный «Пермяк» с тентом на корме, свисток цилинд[рический] сиплый, высокие тона, широкая труба на палубе, более узкая, но широкая над тентом.

Перехожу к описанию нижекамских пароходов, курсировавших [по маршруту] Пермь – Н[ижний] Новгород.

1. Курбатовские – большие однодечные с фонарем и рубкой I к[ласса] (в середине), на корме округленной формы пассажирское помещение, водили за собой баржу с арестантами. Отличались дешевым тарифом. Имели особую окраску – светло-желтого цвета, высокую трубу на конце с раструбом, посредине трубы – широкая белая полоса. Свистки, как правило, округленный цилиндр, приятного баритонного тембра. Ежедневные буксиро-пассажирские рейсы до Н[ижнего] Новгорода и обратно. П[ароход]ы «Фабрикант», «Фортуна», «Добрый», «Известный», «Сарапулец», «Белевец», «Казанец», «Печорец»,

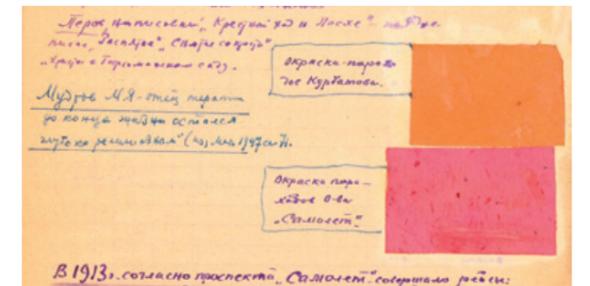


«Нижегородец», позднее последние надстроены – превращены в двухдечные, позднее это пароходство перешло Купеческому о[бщест]ву на Волге.

2. П[ароходст]во «Братьев Ф. и Г. Каменских» – коридор I к[ласса] общий светлой краски (светло-сер[ой] [с] мелк[ими] шашками), почтово-пассажирские ежедневные рейсы, п[ароход]ы «Федор», «Григорий», «Александр», «Отец», «Сын», «Дядя» нрзб., построены в Перми на своем заводе, основанном в 1874 г. у речки Данилихи. Позднее построены более благоустроенные «Михаил» и «Алексей» в Сормове, и через год еще «Иван». Пароходы имели отличие – шоколадно-коричневую окраску корпуса [и] белую полосу; сиплый свисток, кружало с нрзб.

В 1909 г. вышли из Сормовского завода прекрасные пароходы – 6 однотипных [в] норвежском стиле «Модерн», «Марианна», «Наталья», «Александр», «Федор», «Григорий», «Василий» по 240 лоша[адиных] сил, 38 саж[ен]ей, из них два последних – «Григорий» ([в] н[астоящее] вр[емя] «Первое Мая»), «Василий» ([в] н[астоящее] вр[емя] «Кама») ходят по сие время и считаются в эксплуатации хорошими, остальные сгорели в 1919 г. в Левшино. У этих 6 пароходов каюты были высокие, двухсветные, широкие коридоры, более широкие террасы, чем у прошлых; салон ресторана I класса – красиво и отличительно сделаны, подобных не было нигде. Если я не ездил на прежних каменских пароходах, предпочитая им любимовские, то с появлением этих в наем я с удовольствием ездил на них. Подробности развития судоходства на Каме – смотри путеводитель «Кама» губ[ернского] зем[ства] 1911 г.

3. П[ароходст]во И.И. Любимова. Наружная белая окраска с чуть-чуть заметной синевой, 10 фунт к[аждый] пароход, ультрамарин. Пароходы эти были наши любимые, по ряду признаков. Прежде всего, это «наши земляки» по Веретью (мы ведь тоже были любимовские). Отец И[вана] Ив[ановича] – Иван Филиппович, один из первых открыл буксирное движение «Иван Филиппович Любимов». Самый сильный буксирный [пароход] имел дико ревущий свисток, по которому его можно было узнать среди многих пароходов на рейде Н[ижнего] Новгорода, [нам] на нем как-то пришлось ехать с мамой от Березников до Перми. У Любимова был большой буксирный флот и большой пассажирский с ежедневными отправлениями до Н[ижнего] Новгорода. Все пароходы построены в Перми на собственном заводе (в н[астоящее] вр[емя] зав[од] Дзержинского). Среди пароходов были «старые» – «Кама», «Пермь» и новые – «С[анкт]-Петербург», «Нева», «И.И. Любимов», «А.С. Любимова», «Волга», «Екатеринбург» и арендованный «Москва». Отличительной чертой этих



пароходов были серая широкая полоса по борту (также и на баржах), большие колеса, большое кружало с двумя выемками и крупными названиями – красными буквами, труба – широкая, круглая, впервые на пароходах. Новые пароходы, будучи удобными по устройству д[ля] пассажиров, выгнали с Камы существовавшие до того пароходы [компаний] «Кавказ [и] Меркурий» и «Самолет». Все пароходы имели машины тройного расширения, ходили хорошо. Имели тройной – звериный, голосистый радостно-торжественный в то же время негрубый свисток, что давало возможность отличать эти пароходы от других. Мы любили ездить на этих пароходах, они обходили многие пароходы, а «Екатеринбург» считался лучшим ходоком на Каме и Волге.



На пароходах были хорошие, отделанные орехом и птичим глазом [каюты], П кл[асс] – светло-палевый, салоны-рестораны. Любимовские пароходы были лучше и быстрее каменских. Последние 6 пароходов Каменских по устройству кают превосходили описанные любимовские.

4. По ликвидации Курбатовского пароходства его место заняло пароходство «М.К. Кашиной», которое имело большой флот на Волге, перебазировавшийся на Каму. <...> Отличительной чертой этих пароходов были окраска темно-кирпичная, трубы с раструбом на конце, свистки с закругленным цилиндром, звук – низкий баритон приятного тембра; колеса небольшие, кружало на 1/2 палубы; плиты часто коротко стучали по воде, что давало возможность отличать их издали по звукам. Тириф этих пароходов был более дешевым.

П[ароходст]во Истомина. П[арохо]ды «Ильинец», «Дельфин», «Ретвазан» – двухдечные, отправление ежедневно: одно до Оханска, второе до Осы – пассажиров до отказа. Наряду с указанным пароходством с 1910 г. открыла движение компания «Русь» (б[ывшее] о[бщест]во «Надежда»), пристань их одно время стояла под Слудской горой. Ходили двухдечные «Север», «С. Витте» колесные, кружало в размер палубы закрытое, на кружалах два флага, под ними якорь.



Двухдечный «Россия» – американского типа с колесами сзади (мама и я ездили в Казань), пассажиров классных мало, больше палубных – III–IV [класса]. «Жемчужина», «Алмаз» такого же типа (впоследствии дома отдыха) – кроме того, ряд нрзб. «Бриллиант» (большой) – «Рубин» (зн[ачительно] меньше).

5. Русинские пароходы имели двойную окраску – первая палуба зелено-фисташковый цвет, вторая...

Служба в водном транспорте
...медика на пароходе «Марианна» бр[атьев] Каменских – в этом сказались мое

тяготение к реке, к пароходам. Это был прекрасный пароход, один из шести выпущенных в 1908 г. Сортовским заводом для бр[атьев] Каменских. «Марианна» ходила между Пермью и Ниж[ним] Новгородом. Капитан парохода находился на перестройке других пароходов этой фирмы, и его замещал старший помощник Яков Григорьевич Попов – интересная спокойная личность. Из других сослуживцев следует отметить второго лоцмана Вас[илия] Демидова и его помощника штурвального Ваню Кудряш. Все эти люди были из Слудки на р[еке] Каме – село, родина многих капитанов, лоцманов и штурвальных. Трое перечисленных и я были «четверка дружных людей». Скажу откровенно, я вникал во всякую мелочь пароходной жизни, жил очень дружно со всей командой парохода, вообще вся команда была дружным коллективом. Это, несомненно, результат хорошего во всех отношениях парохода и умелого руководства Я.Г. Попова. На Каме это, несомненно, был один из лучших пароходов, а на Волге – в ряду лучших. Демидов очень любил обходить волгарей, этому способствовал машинист (один из старейших в этой фирме).



В одно лето мы два пути обошли «хваленый» на Волге новый пароход О[бщест]ва по Волге «Гражданин» (в н[астоящее] вр[емя] он носит название «Полководец Суворов»). Во время многих обходов попутных пароходов я убедился в том, что, кроме конструкции парохода, строения его корпуса, силы машины («Марианна» имела 240 лошадиных сил, тройное расширение), ее состояния (умелое ведение ее командой, машинистом), имеет значение и умелое ведение судна. В. Демидов на моих глазах при обходе пароходов резал, как он сам говорил, каждую саженьку, умело уклоняясь от волн, идущих от колес «противника». И когда мы при подходе к Н[ижнему] Новгороду на глазах горожан и пристанских служителей обошли «Гражданина», пристав первыми к своему дебаркадеру, то, по приставанию «Гражданина», к нам на пароход прибежали матросы с «Гражданина» проверить факт, как это могло случиться, что «Марианна» обошла более сильного «Гражданина», они считали, что наш пароход шел пустым. При проверке оказалось, что мы, кроме многих пассажиров, везли 7 000 пудов груза (а м[ожет] б[ыть] и больше – не помню точно). Условия у пароходов были одинаковы, и «проверщики» должны были признать, что ход «Марианны» лучше. На этом же пароходе я служил и в 1918 г., сослуживцы были те же. На пароходе были чистота, порядок, пассажиров всегда было много. Получал я 75 рублей в месяц с готовым столом (завтрак, обед и ужин) из буфета парохода. На корме парохода имелась санитарная каюта, находившаяся в моем распоряжении. Имелся необходимый санитарный инвентарь и кой-какие положенные



Иван Степанович Богословский (1893–1979) – врач, профессор, доктор медицинских наук, общественный деятель, краевед. Является одним из организаторов водного здравоохранения в Прикамье. Начал профессиональную деятельность в пермской больнице водного транспорта, был ее заведующим. Работал в терапевтической клинике Пермского университета, Пермском стоматологическом институте, Пермском государственном медицинском институте. Любительские фотографии, сделанные им во время поездок по реке Каме и Волге, открытки, газетные вырезки и фотокопии были оформлены в несколько альбомов и тетрадей по истории судоходства.

по тогдашнему расписанию необходимые медикаменты. Д[ля] уборки каюты в мое распоряжение был выделен матрос. Плавание было благополучным. Нельзя не отметить одного чрезвычайного события, которое разыгралось 14–15 августа в Казани. Это взрыв порохового завода. Это произошло после нашего отвала из Казани. Как выяснилось, это было дело рук шпионов-диверсантов. В течение трех дней население Казани бежало из города. Взорвалось 1 000 000 снарядов, сторело 14 000 пулеметов. Было несколько сильных взрывов пороховых погребов. Рвавшиеся снаряды летели на город, никто не знал, куда они упадут. Войсковые части города выводили население за пределы города. При взрывах летели стекла магазинов, открывались двери, и, как потом выяснилось, не было грабителей, что показало, что грабители и те в панике разбежались. Народ бежал кто куда, по разным дорогам, многие скрывались в церквях. <...>

Замечательные события, свидетелем которых я был

Как-то плывя на пароходе «Марианна» снизу вверх и приближаясь к пристани Камбарка, где стоял солидный дебаркадер, мы (я, капитан, лоцман, штурвальный) не могли его увидеть. Подойдя ближе, мы увидели на берегу груды бревен и разбросанные далеко от берега доски. Став на якорь, мы увидели на берегу служащих дебаркадера, которые рассказали нам, что налетел шторм, выбросил дебаркадер н[а] берег и в течение 5–10 минут разбивал его. На дебаркадере был медицинский пункт, который обслуживали два студента-медика, которые, отделавшись испугом и ушибами, сфотографировали результаты на расстоянии 20–30 саженей от берега – груды бревен и далеко разбросанные доски. Ничего подобного никто из команды парохода до сих пор не видывал. Мы не думали, что на Каме возможны штормы такой силы.

Второй случай сильного шторма. Через несколько лет спустя, подвезая на пароходе к Чистополю (снизу), я увидел стоящий у дебаркадера большой пароход «Я[ков] Воробьев» (бывший) «Петр Великий» общества «Кавказ и Меркурий») линии Пермь – Астрахань. Начиная с кормы до трубы парохода не было крыши на протяжении всего II класса, который был оголен. Пристав к пристани, узнали: это произошло во время грозы и сильного шторма во время движения судна.

Третий случай произошел с судном меньшего размера «А[натолий] Луначарский» – на линии Пермь – Усолье. Об этом рассказал капитан судна, бывший моряк Мих[аил] Ник[олаевич] Кулаков (старший брат Ф[едора] Н[иколаевича] Кулакова). <...> Событие произошло во время грозы и быстро налетевшего шторма, была сорвана крыша, начиная с носа парохода до штурвальной рубки, причем находящийся на вахте капитан едва не был сброшен за борт. Описанные события произошли в условиях прежней реки Камы – до образования «морей». А что сулят эти моря – это покажет время. Надо быть готовым к подобным неожиданностям. Мой родственник – инженер А.С. Терехин – видел с берега смерч, который произошел на Камском море – при впадении в Каму р[еки] Чусовой!

Подлинник, рукопись.

ГАПК. Ф. р-973. Оп. 1. Д. 2308. Л. 25–27, 41–43, 57–61 об., 91–92 об.

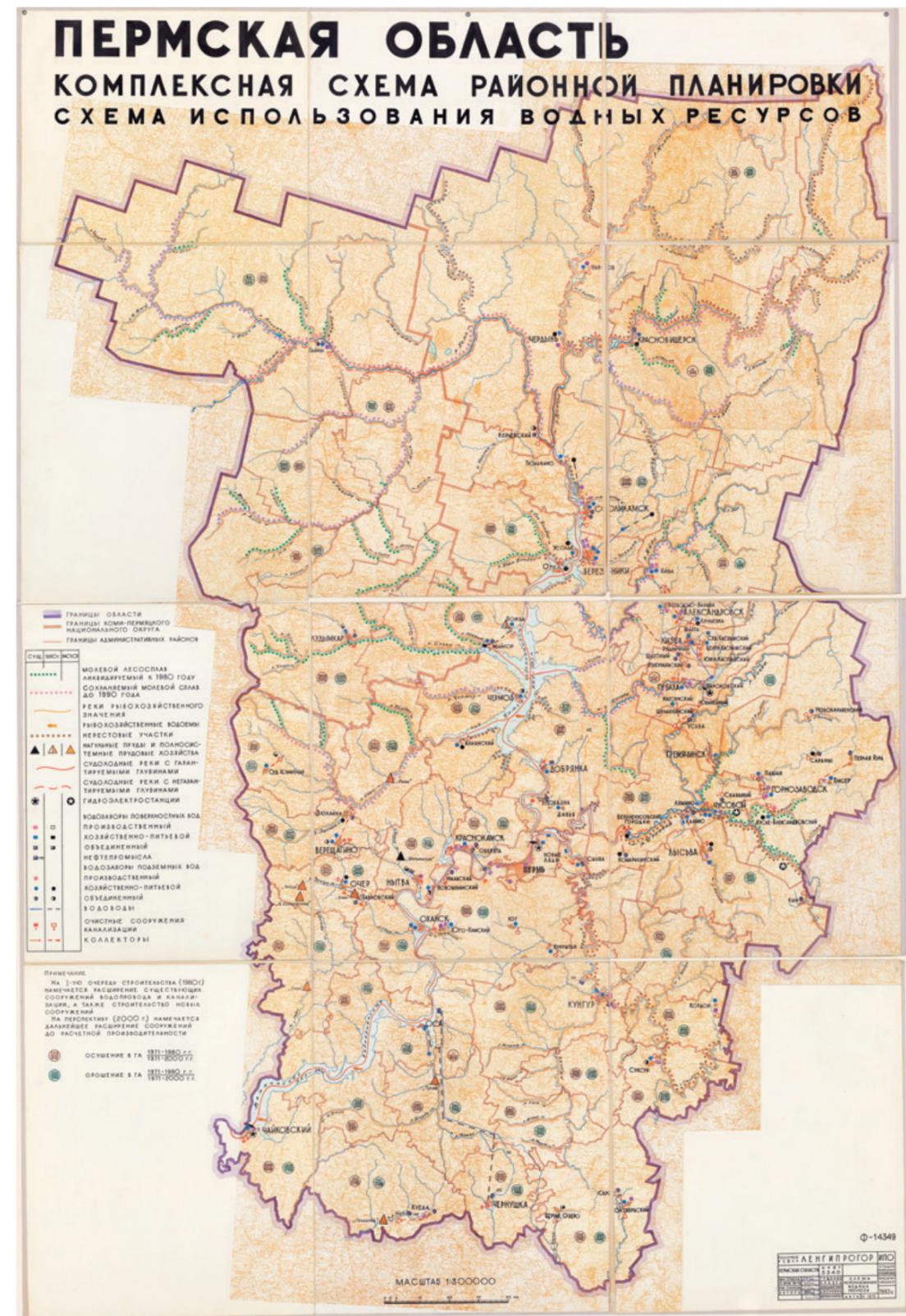


Схема использования водных ресурсов Пермской области. 1973 г.

Печатная, раскраска акварелью, тушью, карандашом.
ГАПК. Ф. р-564. Оп. 17. Д. 11.

ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ

Азова, д. 91
Аксенова, д. 54
Акчим, р. 86
Андреевка, с. 86
Аннинская, дача 98
Антыбары, д. 36
Аньель, р. 94
Архангело-Пашийский, завод 10
Архангельск, г. 119
Асов, р. 96
Астрахань, г. 153, 183, 185, 196, 202
Атнягузи, д. 162
Афон, гора 114

Бабка, р. 98
Байдары, д. (см. Тушина)
Барда, р. 96
Белая, р. 86, 149, 162
Беляевка, 92
Березники, г. 162, 192–195, 199
Березники, пристань 92, 137
Березняки, д. 86
Березовка, р. 43, 116, 118
Бирск, г. 86
Богородск, с. 81
Бондиог, с. 70, 71, 86
Бондюжская, вол. 67
Бондюжское, лесничество 69
Булатово, с. 10
Булатовское, с. 10, 11
Бушмены, д. 86

Велва, р. 6
Велс, р. 86
Веретье, с. 195, 199
Верхнее Мошево, с. 70
Верхне-Камский, округ 61
Верхнечусовские городки, с. 13, 86, 153, 157
Верхние Муллы, с. 50
Верхний Заозерский (Верхне-Заозерский), остров 127
Верхняя Слудка, пристань 160
Верхотурский, уезд 6
Верхотурье, г. 10, 11
Верх-Язьва, д. 16
Верх-Яйвенское, с. 10, 11
Весляна, р. 67
Визаихинское, лесничество 69
Вильва, р. 10, 11
Вильгорт, с. 33, 40, 164
Вильгортская, вол. 33, 164
Висим, пристань 137
Висим, с. 22

Вишера, р. 4, 40, 76, 77, 82, 86, 161, 162, 175
Вишерка р. 43, 116–119
Вогулка, р. 43, 114–116
Вогульская свинка, пристань 114
Волга, р. 16, 33, 65, 81, 95, 114, 115, 118, 120, 176, 178, 179, 196, 199–201
Волгоград (Сталинград), г. 151, 180, 183, 184
Волжско-Камский, бассейн 33
Вологодская, губ. 67, 97
Волосница, р. 43, 114, 115, 118
Волосницкое, урочище 94
Воткинское, урочище 94
Воткинская ГЭС 155, 159
Воткинское, водохранилище 4, 155, 186
Вятка, г. 86
Вятка, р. 86
Вятская, губ. 22, 23
Вятский, завод 23

Гайва, р. 79, 161
Гайнский, муниципальный округ 7
Гайнское, лесничество 97
Гайны, р. 98
Гаревая, р. 25
Германия, гос-во 196
Глотиха, р. 161
Говорливый, камень 175
Городец, г. 118
Городище, д. 138
Городищенский, перекат 138
Горская, коса 161
Горький, г. (См. Нижний Новгород)

Григорьевская, пристань 42, 80
Гуменцо, болото 65, 67
Данилиха, р. 128, 129, 199
Андреевка, с. 86
Данилов-Луг, пос. 40
Даниловский, плёс 76
Дедохин, г. 155
Демидовская Утка, пристань (см. Средняя Утка)
Десятковский, затон 92, 130,
Джурич, р. 67, 69
Дикое, озеро 78
Добрянка, г. 155, 162, 163
Добрянская, пристань 25, 37, 86, 92, 137
Добрянский, завод 25, 37, 85, 121
Добрянский, район 163
Долды, д. 40
Дон, р. 181

Европа, 80
Егошиха, р. 133,
Екатеринбург, г. 106, 144
Елабуга, г. 86
Еловка, р. 115
Елово, с. 92, 159, 161, 168
Еловская, пристань 137, 167, 168, 188
Ельмовка, р. 109
Ерзовка, р. 116
Ерзовская, пристань 84
Ермаковка, д. 36
Заборское, озеро 78
Заозерский, затон 90–92, 127, 143
Занимка, 51, 123
Закамский, пос. 123, 126, 189
Закурья, д. 161
Заозерье, д. 90
Заозерье, пристань 137, 190
Запечорский, край 43
Зырянка, р. 192, 193
Зырянка, с. 13, 192
Зырянский, край 118

Игум, р. 10, 11
Ильч, р. 116
Ильевка, станица 181
Ильинская, вол. 138
Ильинский, округ 105
Ильинский, пос. 155
Ильинское, с. 53, 107, 132, 133, 164, 170, 171
Иньва, р. 54, 55
Ирень, р. 161, 162
Искор, с. 40, 95, 164, 165

Казанская, губ. 95
Казанский, уезд 20
Казань, г. 73, 81, 197, 200, 202
Калино-Камасинская, вол. 36
Кама, р. 4, 8, 10, 14, 15, 16, 21–23, 25, 30, 36, 37, 40–42, 44, 46–48, 56, 62, 70, 78, 79, 82, 83, 86, 90, 95, 99, 101, 102, 106, 110, 114, 115, 118–121, 123, 129, 130, 132, 134, 137, 138, 144, 145, 149, 151, 155, 159, 160, 162, 163, 165, 166, 174, 176, 178, 179, 181–183, 188, 191–193, 196, 199–202
Камбарка, пристань 202
Камгорт, с. 165
Камская ГЭС 155, 156, 183
Камское, водохранилище (Камское море) 4, 155, 158, 161, 163, 202
Камско-Печорский, водный путь 116, 120
Каповская, д. 69, 74
Каракулино, с. 81, 86
Каспийское, море 114
Керчевский, славной рейд 102, 103
Кизеловский, завод 24
Кизиконогова, д. 65, 67
Колва, р. 33, 40, 43, 82, 86, 87, 94, 95, 112, 118, 119, 122, 162, 164–166
Кольвань, г. 162
Конец Бор, д. 100
Конец-Бор, пристань 92
Копально, д. 36
Коса, р. 7, 8

Косинский, муниципальный округ 7
Косьва, р. 25, 105, 162
Котельнич, г. 86
Котлас, станция 119
Кочевский, муниципальный округ 7
Красава, д. 51
Красновишерск, г. 175, 198
Красновишерск, пристань 150
Красновишерский, район 40
Краснослудская, вол. 140, 142, 143
Красавый, плёс 76
Крым, полуостров 186
Ксенофонтова, д. 111
Кудымкар, с. 133, 164
Кунгур, г. 47, 57, 58
Кунгурская Зырянова, пристань 58
Кунгурский, уезд 58
Купросская, вол. 54
Курбатовская (Курбатова), пристань 42, 47

Кутим, р. 77
Кутимский, завод 77
Кутимское, лесничество 77, 78
Кыласовский, сельский совет 55
Кыновской, завод 86
Лаишев, г. 23, 86
Ласьвинское, озеро 78
Левшино, пристань 80
Левшино, с. 36, 90, 141, 142, 144, 199
Левшино, станция 59, 145, 146, 148
Лекмартово, д. 40
Лель, р. 97
Леман, р. 67, 97
Ленва, д. 7, 13
Ленинград, г. (см. Санкт-Петербург)

Лолог, р. 7, 8, 9
Лунья, р. 67
Лупись, р. 97
Ляды, пос. 79
Майкор, завод 55
Мамадьш, г. 86
Матвеева, д. 96
Медведка, р. 126
Медведка, с. 86
Могильникова, д. 61
Молотов, р. 111
Молотов, г. 174
Молотовская, обл. (см. Пермская)
Москали, д. 111
Москва, г. 8, 9, 13, 149, 166
Мотовилиха, пос. 49, 80, 83, 123–125
Мотовилихинский, завод 141
Мотовилихинский, район 174
Мошевица, р. 37
Мошево, д. 37
Мошевская, вол. 76
Мулянка, р. 50, 79
Мунова, д. 86

Набережные Челны, г. 151, 183
Напльвное, д. 139
Нева, р. 179
Нижегородская, губ. 118
Нижечусовские городки, с. 13, 86, 153

Нижние Муллы, с. 50, 81, 92
Нижний Заозерский, остров 127
Нижний Новгород (Горький), г. 14, 15, 19, 47, 60, 80, 176, 195, 198, 201
Нижняя Курья, пристань 92, 160
Нижняя Слудка, пристань 160
Нижняя Язьва, д. 40
Нижняя Язьва, р. 40
Низовка, р. 165
Николо-Березовка (Николо-Березово), с. 167
Ново-Ильинск, пристань 92
Новое Усолье, с. 7, 13
Ныроб, с. 112, 169
Ныробская, вол. 95, 164
Ныробский, район 40
Ныробское, лесничество 69
Нытва, пристань 92
Нытвенский, завод 10, 36
Нытвенский, район 191

Нюзим, р. 166
Няр, р. 162
Обва, р. 16, 52, 53, 132
Обвинск, г. 16
Обвинский, округ 16, 17
Обвинский, уезд 16
Обь, р. 160
Орел, пристань 137
Орел, с. 161
Орлинский, славной рейд 103
Орлов, г. 23
Орловский, завод 23
Орловский, уезд 22
Оса, г. 45, 82, 86, 92, 130, 168, 200
Оханск, г. 82, 92, 160, 169, 180, 200
Оханский, уезд 123
Ошья, пос. 40
Пайвож, р. 94, 95
Памяти Ф.Э. Дзержинского, затон 92
Пермская (Молотовская), обл. 16, 55, 103, 175, 203
Пермская, губ. 6, 16, 18, 19, 45, 64, 67, 78, 79, 83, 85, 88, 114, 117, 118, 164, 166, 169
Пермский, край 4, 5, 7, 111
Пермский, район 59, 134
Пермский, уезд 25, 36, 51, 83, 85, 138, 140
Пермское, наместничество 16, 65
Пермское, лесничество 78
Пермско-Сергинский, район 161
Перь I, ж/д станция 44, 45, 51
Перь II, ж/д станция 48, 51
Перь Великая, 8

Перь, г. 6, 14, 15, 25, 33, 36, 38, 41, 43, 44–46, 47, 57, 58, 62, 65, 73, 74, 79–83, 86, 88, 92–94, 98, 100, 101, 106, 110, 111, 114, 123, 125, 126, 128, 135, 144, 161, 164, 166, 168, 169, 174, 180, 183–186, 188, 189, 191, 193–199, 201, 202
Петербургский, порт 51
Петроград, г. (см. Санкт-Петербург)
Печора, р. 33, 43, 75, 76, 87, 114, 115, 118–120, 175
Печорский, волок 43, 112–114
Печорский, край 4, 43, 115, 116, 118
Пильва, р. 111
Пожва, пос. 155, 156, 163
Пожва, пристань 92, 137
Пожевской, завод 26, 88, 122
Покча, с. 43
Полазна, пгт. 183
Полазенская (Полазна), пристань 24, 92, 137

Полазенский, завод 21, 24
Полодовское, лесничество 69
Прикамье 4
Пулова, пристань 114, 115
Пянтежская, вол. 76

Раздорные, острова 161
Ревдинский, завод 86
Ржевина, пристань 47
Рождественское, с. 19
Российская империя (Россия), гос-во 14, 27, 106, 115, 119
Ростесская, дача 104, 105
Ростов-на-Дону, г. 180, 183, 185
Рыбинск, г. 19, 20, 80, 84, 176
Рыбинское, водохранилище 161
Рябинно, пос. 89
Рябинно, пристань 89
Сайгатка, с. 159
Самара (Куйбышев), г. 131, 184
Санкт-Петербург (Петроград, Ленинград), г. 105, 149, 164, 169, 185
Санкт-Петербургский, порт 29
Сарапул, г. 86, 183
Саратов, г. 153, 180
Свирь, р. 179
Северная Двина, р. 65, 67
Северная Кельтма, р. 75, 118
Северный Ледовитый, океан 114

Северный Урал, 24, 105
Северо-Екатерининский, канал 65–69, 72, 74, 75, 118
Серёгово, д. 40, 59–61, 63, 92, 131, 193
Серёгово, пристань 137
Сибирь, 198
Слободской, г. 86
Слудка (Слудское), с. 16, 17, 21, 92, 201
Слудка, пристань 137
Слудская, гора 200
Соколки, с. 81
Соколи-Горы, с. 86
Соликамск (Соль Камская), г. 8–11, 54, 161
Соликамский, уезд 6, 8, 10, 16, 19, 67, 104, 105, 106, 122–133
Сормово, г. 199
Софийская, пристань 58
Сочи, г. 179
Сочь, р. 97
Средняя Утка (Демидовская Утка), пристань 86
СССР, гос-во 102
Сталинград, г. (см. Волгоград)
Стелано, с. 81
Стрелка, д. 100
Сухона, р. 65
Сылва, пос. 79
Сылва, р. 56, 79, 158, 160, 161, 162
Сылвенский, залив 161
Сюзь-Позья, д. 6

Таборы, с. 92
Тверь, г. 68
Тис, с. 56
Толстик, пристань 92
Томская, губ. 162
Трухинята, д. 160
Тупицына, пристань 47
Тушина (Байдары), д. 76
Тюлькино, пристань 70, 71, 92, 137
Улс, р. 77
Урал, 10, 151, 169
Усолка, р. 10, 11
Усолье, г. 133, 155, 186, 194, 195, 197, 198, 202
Усолье, пристань 137
Усолье, с. 37, 47, 86, 92, 133, 192
Усольский, затон 92
Усольский, район 103
Устиновская, вол. 44
Усть-Волосницкая, пристань 43
Усть-Гайва, д. 160
Усть-Гаревая (Усть-Гаревская), пристань 25, 92, 137
Усть-Гаревская, вол. 25
Усть-Еловская (Усть-Еловка), пристань 43, 115, 119
Усть-Игум, д. 11
Усть-Качка, пристань 160
Усть-Косьява, с. 56, 174,
Усть-Косвинский, сельский совет 56
Усть-Нытва, д. 86
Усть-Пожва, пристань 136

Усть-Сысольский, уезд 67

Усть-Уролка, д. 40
Усть-Усолка, пристань 92, 137
Усть-Чусовая, д. 91, 140–143
Усть-Язьвенский, плёс 76

Усьва, р. 52, 105
Уфа, г. 86, 185, 198
Уфа, р. 162, 197
Феодосия, г. 186
Хариусная, гора 105
Хохловка, пристань 137
Хохловка, с. 156, 157
Хохловский, завод 24,
Цидовка, р. 33
Чайковский, г. 159, 181
Частинская, пристань 134
Частые, с. 92, 139
Чебоксары, г. 14, 15
Чердынский, край 118
Чердынский, район 40, 60, 61, 111, 163
Чердынский, уезд 7, 8, 33, 37, 64–66, 69, 76, 77, 94, 95, 112
Чердынское, лесничество 69
Чердынь, г. 8, 9, 32, 43, 47, 63, 65, 69, 74, 76, 86, 92, 94, 113, 115, 117–119, 187, 197
Чердын, пристань 137
Чермоз, г. 56, 155
Чермозская, пристань 24, 137, 150

Чёрмозский, завод 21, 23, 24, 41, 55, 92, 167
Чермозский, затон 92
Чермозский, район 55, 56
Чирки, д. 81
Чистополь, г. 86, 202
Чулым, р. 61
Чусовая, ж/д 86, 160
Чусовая, р. 4, 12, 30, 36, 62, 79, 80, 86, 90, 99, 105, 140, 142–149, 160, 162, 202
Чусовой, г. 105
Чусовские, пристани 29
Чусовское, лесничество 69
Чусовское, озеро 43, 116, 117, 118
Чусовской, завод 36

Шексна, р. 65
Широковское, водохранилище 162, 163
Шербаченко, пристань 126
Шуцье-Озёрский, район 162
Юговская, дача 98
Южная Кельтма, р. 67, 74, 118
Юрла, с. 164
Юсьвинское, с. 54
Язьва, р. 33
Яйва, р. 10, 11, 105
Яйвенское, с. 10, 11
Якшинская, пристань 43, 115–119
Яндор, с. 65
Ярославль, г. 26

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

Абамелек-Лазарев С.С. 23, 166, 167
Азовский П. 41
Аксенов М.А. 54
Албычев И. 66
Алчеев 156, 157
Анкудинов Ф. 147
Антипин Е. 193
Антонов 151
Архипов И. 138

Бабушкин 16, 17
Байдаров Л. 76
Баклаев И. 71
Балашов П.Н. 50
Балашов Н.П. 51
Балашова Е.А. 50
Баталов А.И. 54
Баталов М.А. 54
Батанов Е.Н. 36
Баттенбергская В.Е. 166
Безсонов Ф.Е. 138
Беклемышев 198
Беляков 45
Бердюгин 16
Березин П.Ф. 20
Беспалов Н. 26
Бобин Н.И. 48
Богданов Д.В. 98
Богословская Е.Ф. 193
Богословский И.С. 39, 47, 110, 192
Болотов А.В. 112–116
Боровков Х.В. 140–142
Боровкова А.О. 141, 142
Боровских 94
Бояринков В.П. 125
Братчиков 136
Букирев А.И. 160, 161, 163
Буров И.А. 141, 142, 143
Бусин А. 128
Бутеро В.П. 12
Валутин С.И. 131
Вахленч Е. 44
Веселков П. 8

Веснин С.П. 150
Вешняков 26
Визуль В. 101, 175
Волегов В.А. 105
Волков А.А. 16
Волчков И. 8, 9
Воробьев Я. 202
Вошов С. 21
Всеволожские 12, 13, 23
Всеволожский А.В. 24
Всеволожский В.А. 26
Всеволожский Н.В. 24
Галкин 127
Герасимов А.А. 48
Гессен-Дармштадтская Е.Ф. 166–169
Гилев Д. 16
Голицын М.М. 10
Голицыны 12, 13
Головихин Ф.И. 150
Голубев В. 91
Голубцов А.А. 109
Гольянец И.Я. 94
Гольшчев Е.Д. 139
Гольштейн-Ольденбургский Г.П. 68
Гордеев 151
Горький М. 183
Граевский А.М. 75
Громыхалов 151
Гусев 94

Данилов И.К. 37
Дворсон 127
Демидов А. 16
Демидов В. 127, 201
Демидов Д. 16
Демидов М. 16
Демидов П.Г. 150
Демидовы 23
Денисов В.П. 75
Десятов П.Г. 154
Драчев Н. 174
Дружинин А. 151
Дьячков Я. 7

Европеус В.И. 166, 169
Еговцев В. 134
Екатерина II, императрица 65, 67
Желнин 150
Завьялов 127
Захаров В. 174
Зенков А. 19, 20
Зенкова Н.А. 89
Зобачев И. 130
Зырянов 98
Зырянов И.А. 57, 58

Иван V (Иоанн Алексеевич), царь 7, 8
Иванов 97
Иванов В. 168
Игнатьев Д.С. 133
Игнатьева (Теплоухова) Е.А. 133
Иконников П.А. 184
Истомин А. 46, 82, 200
Ичетовкин 40

Казанцев И. 26
Казанцев П. 26
Кайсаров М. 10
Каменский Г.К. 42, 44, 47, 84, 174, 194, 195, 199–201
Каменский Ф.К. 42, 44, 47, 84, 174, 194, 195, 199–201
Карасев А. 148
Карпауров 55
Качнев 98
Кашин 195
Кашина М.К. 195, 200,
Киприянов С. 78
Кирилов 76
Кирнасов 151
Кирова А.Е. 185
Кириянов И.К. 111
Клевакин 16
Князев И.И. 65
Ковин 69
Ковин Н. 21

Ковин С. 21
Кожевников А. 16
Кожевников М. 92, 63
Козмин Ю.А. 161
Колпаков М.Н. 174
Колчак А.В. 62, 144
Коновалов 131
Конюхов 127
Копылов 157
Копысов А. 91
Коренюк С.Н. 111
Коробейников Н. 70, 71
Королев 69
Королев П.И. 126
Коротких И.Е. 43
Коротких М.Е. 43
Косарев 150
Косвенцов Д.С. 19, 20
Кослопатов И.И. 150
Костарев Н. 85
Костин Н.Е. 150
Кощко И.Ф. 166–169
Краснопольский А.А. 10
Краношкин 151
Кривошеков И.Я. 6, 117
Крылов 44, 55
Крюков М.17
Кудряш И. 201
Кужма А.П.101
Кузнецов 168, 184
Кузнецов А. 7
Кузнецов И.П. 44
Кулаков М.Н. 202
Кулаков Ф.Н. 194, 202
Курбатов 42, 44, 47, 194, 195, 198
Курмаков Н. Н. 167
Кучук 79
Кушчев Г.И. 50
Лагунов 67
Лагунов П. 146
Лазарев С.Д. 24
Лазарев Х.Я. 21

Лазаревы 12, 13, 19, 20, 105
Латышев 150
Латышев А.И. 36
Лесснер Г.А. 48
Лисицин А.И. 150
Литвинов 88
Лихачев Ф.С. 6
Лобанов 140
Лобов И. 10
Ложкин А.Ф. 20
Лузин 140
Лузин П. 91
Лыхин М.А. 150
Лыхин Н.М. 154
Львов С.Е. 88
Любимов И.И. 32, 33, 35, 36, 42, 44, 47, 48, 70, 82, 173, 195, 196, 199
Любимов И.Ф. 193, 194, 199,
Любимова А.С. 33, 49, 199
Любимовы 200
Лядов М. 148
Лядова Н.П. 140, 143
М
Малых Н. 85
Мальшев 140
Манаков П.И. 37
Манков П. 36
Матлин 69
Маяковский В.В. 183, 184
Медведева М.К. 184
Мелентьев 152–154
Мелещенков Н.Ф. 65
Меньшиков М.И. 160–162
Меняйлов 131
Меркушев 70
Мешков Н.В. 42, 198
Мещерский А.П. 50
Миздрин 148
Мизрин Л. 147
Михалев Л.В. 37
Могильников А.Ф. 59–61, 131
Модерах К.Ф. 68
Можаяв П.А. 54, 55
Можаява А.П. 54, 55
Монин Д. 41
Морозов 56
Мудрых Л. 16
Муллер 69
Мыльников Л. 14
Мякотин Н.А. 83
Н
Надуткин М. 22
Найденьшев П. 138
Нарышкин И.И. 8
Нарышкин С.Ф. 8, 9
Некрасов 151
Нечаев Н.М. 154
Нифанин П. 71
Новиков 30
Нохрина Н.Л. 89
Оборин В.А. 75

Оборин М. 109
Оглезнев Е. 71
Ожгихин Ф. 7
Ордовский-Танаевский Н.А. 168, 169
Осинов И.А. 44
П
Павленин 41
Палладий, епископ 167
Пантелеймон, христианский святой 114
Паньков С.С. 84
Пастаногов Е.Я. 20
Пачгин А.И. 33–36
Пашихин И.И. 25, 37
Пересадин С.Д. 6
Перескоков Г. 71
Пермитин В.А. 20
Петр I (Петр Великий), император 7, 65, 202
Петриченко Е.М. 184
Петров М.С. 57, 58
Петровская О. 79
Печерская 184
Пешехонов А.Н. 94, 95
Пирогов И.М. 25
Пицальников Ф.П.109
Плешков 127
Погодин П.Г. 96
Подвинцов 21
Полейко 157
Поморцев И. 26
Пономарева 184
Попов Я.Г. 201
Поспелов А. 138
Птицын П. 14
Пузырев 96
Пушкин 16
Пьянков Ф. 58
Р
Разин С. 80
Разнотовский К. 8
Разумнов И. 16
Рачков 131
Рачков И.М. 128
Ретькин К. 26
Ржевин 42, 47, 192, 193, 198
Рогов И.А. 37
Романова (Нарышкина) Н.К. 8
Ромашев 150
Ромашев И. 138
Рудаков 150
Рукавицын А. 26
Рыжиков И.И. 44
С
Сажин Н. 22
Сатропов И. 14
Светлаков 94
Селиванов 76
Семейных М.И. 150
Сесюнина А.Е. 42
Сивановский А. 20
Симановский 141

Симонов А.В. 138
Скворцев 127
Славянов Н.Г. 80, 178
Славянов Н.Н. 178
Славянов Ю.Н. 178
Славянова Н.Ф. 178
Славянова О. 178
Смолянкин А.М. 69–72
Смышляев 55
Снегирев 127
Снегирев Н.П. 194
Соболев И.Н. 42
Соболевский П.Г. 26
Соколова В.Г. 183–185
Сокотов 94
Соловьев А. 185
Соловьев Ф. 14
Соловьева А. М. 185
Соловьева Н.С. 160, 161
Софронов Ф.И. 54
Старков А.Ф. 20
Стахеев Н.Д. 82
Столвицкий И. 9
Строганов А.Г. 7, 10, 13
Строганов А.С. 13
Строганов Г.А. 13
Строганов Г.Д. 7, 8, 13
Строганов Н.Г. 13
Строганов С.А. 10, 58, 121
Строганов С.Г. 13, 32
Строганова 54, 55
Строганова А.А. 10
Строганова Н.П. 21
Строганова С.В. 105
Строгановы 4, 6, 10, 12, 13, 16, 18, 105
Субботина М. 123
Субботина П.Е. 123
Суслов И.А. 32
Сухтелен П.К. 65
Сыкулев А. 21
Сюзев П.И. 121
Т
Танин И. 41
Тарасов Н.Н. 110, 176
Тарунина З.И. 180, 182, 186
Тогов И.А. 37
Теплоухов Ф.А. 107, 121, 133
Теплоухов А.Е. 133
Теплоухов А.И. 164
Теплоухов А.Ф. 133, 171
Теплоухова Е.И. 164
Теплоухова Н.А. 164
Теплоухова Н.Ф. 133
Теплоухова Р.К. 133
Терехин А.С. 202
Тетерин Н.М. 150
Тимохов 32, 94
Тихонов 96
Ткаль И.И. 48
Третьяков П.И. 20
Тудвасев С.М. 20

Тупицын 47
Турчаниновы 23
У
Ушков 44
Ф
Федосеев 94
Филатьевы 7
Фомин 140
Фоминых 40
Х
Хмелев 96
Холодковский 94
Хохлов Б.З. 149
Чагин Г.Н. 111
Чащихин П.Е. 150
Чебыкин Д. 36
Чекрыгин А. 21
Челюканов Г.Г. 154
Черемисинов А.И. 87
Чернов Н.И. 104
Черныховские 182
Чирков Ф. 22
Чудинов П.К. 109
Чудинов П.С. 109
Чудинов С.К. 109
Чудинов М.Ф. 150
Чудинова Л.А. 184
Шаврин Н.И. 20
Шаховские 13
Шаховский Б.Г. 10
Шведова 56
Шелковников Д.И. 36
Шилов И. 123
Ширкалин 20
Ширкалин Н. 22, 23
Ширкалин П. 22
Ширкалин С. 22
Ширяев А.Е. 48
Шишкин 147
Шишов 156
Шляпин А. 138
Шляпин Т. 138
Шпис Э.В. 77
Шулятиков М.И. 42
Шустовы 7

Шелев А.Ф. 20
Щелкунов 156
Щербаков Ф. 26
Щербаченко 126
Щербинина А.Н. 184, 185
Щипунов 94
Щинин А.М. 150
Щуков Р.С. 6

Юрганов 94, 198
Якимов И.В. 54
Яковлев А.И. 28
Яковлев Я. 32
Яковлевы 23
Якунин А. А. 36
Ялунин Н. 127
Яхонтов И. 10

– **186** «Добрянская заводская контора графа С.А. Строганова (завод Добрянский Пермского уезда Пермской губернии);

– **276** «Пермские пушечные заводы Уральского горного управления Горного департамента Министерства торговли и промышленности (завод Мотовилиха Пермского уезда Пермской губернии);

– **280** «Главное управление именьями князя С.С. Абамелек-Лазарева (завод Чермовский Соликамского уезда Пермской губернии);

– **316** «Пермское наместническое правление (г. Пермь);

– **505** «Болотовы: Павел Андреевич (1771–1850) – ассессор Тульской палаты уголовного суда, дворянин; Михаил Павлович (1810–1880) – помещик Орловской губернии; Алексей Павлович (1803–1910) – генерал-майор, профессор геодезии Императорской военной академии; Павел Алексеевич (1836–1907) – пакгаузный надзиратель Московской таможни; Владимир Алексеевич (1837–1900) – юрист, мировой судья 19-го участка г. Санкт-Петербург; Александр Владимирович (1866–1938) – исправляющий должность пермского губернатора (1905–1909), статский советник, камер-юнкер двора Его Императорского Величества»;

– **594** «Коротких Матвей Елистратович – купец (с. Покча Чердынского уезда Пермской губернии);

– **613** «Теплоуховы: Александр Ефимович (1811–1885) – главный лесничий и главноуправляющий Пермским имением; Федор Александрович (1845–1905) – главный лесничий Пермского имения»;

– **679** «Сюзёв Павел Васильевич (1867–1928) – исследователь флоры Урала, его истории»;

– **715** «Архивная коллекция свитков»;

– **716** «Архивная коллекция картографических документов»;

– **р-37** «Управление Камского участка службы пути и сооружений Волжского бассейна (г. Пермь)»;

– **р-113** «Пермское окружное земельное управление при Пермском окружном исполнительном комитете Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов (г. Пермь Пермского округа Уральской области)»;

– **р-196** «Открытое акционерное общество "Судоходная компания "Камское речное пароходство" (г. Пермь)»;

– **р-484** «Пермский областной краеведческий музей (г. Пермь)»;

– **р-564** «Исполнительный комитет Пермского областного Совета народных депутатов (г. Пермь)»;

– **р-790** «Архивная коллекция документов, собранных А.К. Шарцем, "Уральский биографический словарь"»;

– **р-952** «Колпаков Михаил Николаевич (1913–1996) – журналист, член Союза журналистов России, краевед»;

– **р-973** «Богословские: Павел Степанович (1890–1966) – заведующий кафедрой русской литературы историко-филологического факультета Пермского государственного университета имени А.М. Горького, профессор, краевед; Иван Степанович (1893–1979) – заведующий кафедрой факультетской терапии лечебного факультета Пермского государственного медицинского института, профессор, доктор медицинских наук, краевед»;

– **р-1040** «Открытое акционерное общество "Пермавтодор" (г. Пермь)»;

– **р-1054** «Букирев Александр Ильич (1903–1964) – ихтиолог, кандидат биологических наук, профессор, ректор Пермского государственного университета им. А.М. Горького»;

– **р-1133** «Управление прогнозирования, планирования социально-экономического развития области и межрегиональных связей исполнительного комитета Пермского областного Совета народных депутатов (г. Пермь)»;

– **р-1401** «Пермский областной Совет по туризму и экскурсиям»;

– **р-1443** «Харитонов Дмитрий Евстратьевич (1896–1970) – арахнолог, профессор Пермского государственного университета им. А.М. Горького»;

– **р-1516** «Камская гидроэлектростанция № 8 Районного энергетического управления "Пермэнерго" Министерства энергетики и электрификации СССР (г. Пермь)»;

– **р-1599** «Граевский Александр Моисеевич (1920–1973) – главный редактор Пермского книжного издательства»;

– **р-1610** «Соколова Валентина Григорьевна (1907–1990) – лектор общества "Знание", общественный деятель»;

– **р-1676** «Чудинов Сергей Константинович (1912–2007) – член Всесоюзного географического общества, охотовед, краевед»;

– **р-1732** «Акулов Ефрем Фотеевич (1926–2014) – токарь, лауреат Государственной премии СССР, член Союза журналистов СССР, краевед, участник Великой Отечественной войны»;

– **р-1768** «Тарунина Зинаида Ивановна (1913–1999) – педагог, лектор, самодеятельный художник»;

– **р-2485** «Чагин Георгий Николаевич (1944–2018) – доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой древней и новой истории России Пермского государственного национального исследовательского университета, почетный работник высшего профессионального образования РФ, заслуженный работник высшей школы РФ, лауреат Строгановской премии, почетный гражданин г. Чердынь»;

– **ф-2** «ЗАО "Редакция газеты "Вечерняя Пермь"»;

– **ф-5** «Комитет по телевидению и радиовещанию Пермского облисполкома»;

– **ф-16** «Архивная коллекция фотодокументов, поступивших от разных лиц»;

– **ф-18** «Редакция газеты "Звезда"»;

– **ф-50** «Архивная коллекция фотодокументов Загуляева Евгения Николаевича, фотокорреспондента ТАСС по Пермской области и Удмуртии»;

– **ф-57** «Камское речное пароходство»;

– **ф-60** «Комитет по телевидению и радиовещанию Пермского облисполкома»;

– **ф-61** «Фотодокументы советского периода. Фотодокументы периода Октябрьской революции и социалистического строительства»;

– **ф-62** «Фотодокументы именного фонда»;

– **ф-63** «Фотоальбомы»;

– **ф-71** «Пермский судостроительный завод "Кама"».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ФОНДОВ

– **13** «Соликамский уездный суд Министерства юстиции (г. Соликамск Пермской губернии)»;

– **15** «Чердынский уездный суд Министерства юстиции (г. Чердынь Пермской губернии)»;

– **35** «Пермская городская управа (г. Пермь)»;

– **39** «Пермское управление земледелия и государственных имуществ Министерства земледелия (г. Пермь)»;

– **44** «Пермская губернская земская управа (г. Пермь)»;

– **65** «Канцелярия пермского губернатора Министерства внутренних дел (г. Пермь)»;

– **128** «Нассоновы: Василий Михайлович (1829–1898) и Петр Васильевич (род. в 1857 г.) – пермские кушцы»;

– **142** «Прокурор Пермского окружного суда (г. Пермь)»;

– **161** «Начальник Пермского районного охранного отделения Министерства внутренних дел (г. Пермь)»;

– **176** «Главное управление заводами и имением наследников А.В. Всеволожского (завод Пожевский Соликамского уезда Пермской губернии)»;

– **179** «Дедюхинское соляное правление Департамента горных и соляных дел Министерства финансов (завод Дедюхинский Соликамского уезда Пермской губернии)»;

Научно-популярное издание

Жизнь на реке. Пермский край

Научный редактор:

Ю.А. Кашаева,

канд. ист. наук, директор Государственного архива Пермского края

Составители:

Кашаева Юлия Анатольевна,

Демина Ирина Валерьевна,

начальник научно-исследовательского отдела Государственного архива Пермского края

Шестакова Елена Валентиновна,

канд. полит. наук, заместитель директора (по науке и связям с общественностью)

Государственного архива Пермского края

Огородова Ольга Анатольевна,

заведующая сектором читальных залов Государственного архива Пермского края

Арестов Владимир Андреевич,

главный археограф научно-исследовательского отдела

Государственного архива Пермского края

Корректор:

Панова Надежда Александровна

Дизайн книги, компьютерная верстка:

Филиппов Роман Павлович,

заведующий лабораторией обеспечения сохранности архивных документов

Государственного архива Пермского края

Акварельные иллюстрации в книге, обложка:

Шаврина Марина Владимировна,

главный архивист сектора информационных технологий

Государственного архива Пермского края

Книга подготовлена к изданию Государственным краевым бюджетным учреждением «Государственный архив Пермского края» за счет средств субсидии на выполнение государственного задания

Подписано в печать 14.11.2025 г.

Формат 215×290 мм

Печать офсетная. Тираж 500 экз.

Заказ № 316996

Отпечатано в соответствии с предоставленным
оригинал-макетом в ИП Левин В.А.

614064, г. Пермь, ул. Усольская, 15, корпус 8.

БАРЖИ И ПАРОХОДЫ

Буревестник
Удалой Лесопромышленник
Аврора 8 февраля Смелый
Юпитер
Нева Колва Москвич
Алмаз
Колвинец
Красный Урал
Уральск
Алатырь
Пеликан
Шутик
Бурый Медведь № 51-й
Жан Жорес
Стачка Галя
Иван
Чердынец
Н.Г. Славянов
Архангельск Чердак Муравей
Добрянка
Мамадыш Дон Курья
Красная Звезда
Чердынъ Нахичевань
Приток Овсянники
Н. Угланов
Покорный Рупвод
Швейцария
Ян Рудзутак Старательный
Башреспублика
Немда Чермоз
Первое Мая
Овсянники
Наталья Вергилий
Скромный