

Горынцев Д.Л.

СОСТОЯНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ РЕЧНЫХ ПЕРЕПРАВ УДИМСКОЙ ВОЛОСТИ ВЕЛИКОУСТЮГСКОГО УЕЗДА В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Речные переправы издавна имели большое значение для населения, преодолевавшего естественные водные преграды для ведения хозяйственной деятельности. Через небольшие речки обычно «перекидывали» мосты, а на широких реках устраивались перевозки. В северо-восточной части Великоустюгского уезда на рубеже XIX-XX вв. наиболее важным считался перевоз через Северную Двину под селением Котлас (Соколя Горка — Жернаково), а также перевозки через речки Удиму и Вондокурку, поскольку Удима пересекала Устюгский торговый тракт, а Вондокурка - отворот дороги на деревню Нарадцево. Содержание этих переправ осуществляли крестьяне, выигравшие аукционные торги по эксплуатации переправ, и заключившие соответствующий договор с уездной земской управой.

Эксплуатация речных перевозов в уезде считалась делом значимым вследствие высокого для того времени объема грузо- и пассажиропотока, а также необходимости доставки почты. Один человек заниматься этим делом не мог вследствие высокой степени риска, ответственности и большого объема работ. С инициативой, как правило, выступала группа крестьян из ближайших к перевозу деревень, которая складывала капитал и заявлялась на торги. Торги проходили один раз в три года, в декабре или январе. Выбор именно этих месяцев объясняется относительно малым объемом и низкой себестоимостью текущих работ по содержанию перевоза. Кроме подачи заявки, участники торгов страховали себя ручательствами, которые подписывали заинтересованные крестьяне из близлежащих населенных

пунктов. Указанные в ручательствах суммы нередко были внушительными для того времени.

С начала XX в. на эксплуатацию местных переправ выигрывала торги и заключала трехлетние договоры артель крестьян из деревень Удимской волости: Андриан Стапанович и Василий Егорович Логиновы из деревни Межник и Николай Павлович Сватковский из Соколей Горки. Предпоследний договор с Великоустюгской земской управой эта артель заключила с 20 января 1909 г. по 20 января 1912 г. За три недели до истечения срока договор пролонгировали на тот же срок до 21 января 1915 г. Условия договора остались прежними. Изменения коснулись суммы арендной платы за перевоз. Если по предпоследнему договору она оговаривалась в 900 рублей, то по пролонгированному - 1100.

В соответствии с договором перевозки на вышеуказанных реках работали круглогодично. Значительное влияние на их работу оказывали времена года и погода. Наиболее благоприятным временем года, как уже отмечалось, была зима, позволявшая наладить ледовую переправу, а также заняться плановым ремонтом имевшихся в наличии судов, лодок и плотов.

Переправы приступали к интенсивной работе сразу по освобождению рек ото льда. На Северной Двине в районе Котласа по договору в постоянной готовности находились с конца апреля «два карбаса, каждый поднимающий в упряжи не менее тройки лошадей; четыре лодки, вмещающая каждая не менее 15 человек со всеми к карбасам и лодкам принадлежностями». Кроме этого, на перевозе через Двину в период навигации неотлучно работали восемь рабочих. Перевоз через речки Вондокурку и Удиму содержатели осуществляли на плотках, а в случае надобности и на паромках посредством проволоки или каната. Для обслуживания переправ на этих реках работали по одному рабочему на каждой речке.

В отношении нанимаемых на переправу рабочих оговаривалось, чтобы это были взрослые, способные к выполнению трудоемкой перевозной работы, не злоупотребляющие спиртными напитками и, непременно, честные люди. Размер оплаты их труда в цифровом выражении в договорах не значился, но оговаривалось, что плата за труд должна быть достаточной для того, чтобы они оставались «честного и трезвого поведения». При найме на работу людей, прибывших из другой местности, содержатели переправ обязаны были обеспечить их проживание, при этом в короткий срок оформить нанимаемым необходимые документы на законное жительство в перевозной избе или близлежащей деревне.

Для подъезда к перевозным судам и плотам содержатели перевоза за свой счет на берегах рек устраивали удобные пристани. При этом обслуживание спусков и подъездов к этим переправам осуществляли земские дорожные техники и смотрители, устанавливавшие жердяные настилы из сосновой или ивовой фашины. Пристань на речке Удиме находилась между деревнями Омелюхино и Удима, на Вондокурке - рядом с деревней

Межник. Пристань под Котласом находилась на левом берегу Двины у Сокольей Горки, а на правом - у деревни Жернаково.

Самым трудным и далеко небезопасным периодом эксплуатации перевозов считалась поздняя осень, когда река начинала замерзать. В это время навигация уже прекращалась, а до установления прочного льда требовалось выждать время. В целях обеспечения безопасного перевоза в означенный период содержатели переправ устраивали переход из теса. Бревна для теса доставляли с местных казенных дач за счет уездной земской управы. Сооружение это регулярно проверяли на прочность, поскольку его эксплуатация возобновлялась весной до вскрытия рек, когда лед темнел и начинал отходить от берегов, образуя так называемую «черную воду». Ледоход ломал всю конструкцию и уносил вместе со льдом. Если прибрежные доски удавалось вытащить на берег багром, допускалось их вторичное использование по данному назначению. Но зачастую их просто рубили на дрова для отопления перевозной избы.

Услугами перевоза пользовались все категории населения. Содержатели переправляли всех без исключения, как проходящих, так и проезжающих лиц, их лошадей, экипажи, телеги, кладь, а также прогоняемый скот не зависимо от времени суток (включая ночь) и года. Исключение составляли чрезмерное ухудшение погодных условий, сплошной ледоход и непредсказуемый разлив воды во время весеннего половодья (самый высокий подъем воды в Северной Двине в районе Котласа в начале XX в. был зафиксирован в 1914 г.). В случае особой надобности перевоза должностных лиц по неотложным казенным или земским делам в период разлива воды допускался спуск карбаса на воду с соблюдением всех предосторожностей. Но перевозились в этом случае только люди. Лошади, экипажи и грузы оставались под присмотром у перевозной избы. Кроме чиновников, аналогичным правом пользовались партии новобранцев, воинские команды и почтальоны, доставлявшие телеграммы.

Взимать плату с проезжающих и проходящих, а также с провозимой клади и прогоняемого скота, содержатели ни под каким предлогом права не имели. Чтобы это было всем известно, рабочие перевоза ставили рядом с пристанями на берегах Двины и на одном берегу речек Вондокурки и Удимы деревянные столбы, на которых крепилась доска с надписью крупными буквами: «Перевоз бесплатный». Если выявлялись факты взимания денег с проезжающих по перевозу, содержателей подвергали штрафу. Для фиксации подобных нарушений в перевозной избе имелась книга жалоб, которую регулярно просматривали земские чиновники. Кстати, при необходимости уездное земство могло установить за переправу особый сбор по таксе в свою пользу. При этом на перевозе должен был присутствовать служащий земства, занимавшийся продажей билетов. Содержатели перевоза в этом случае процент от продажи билетов не получали.

За нарушения по содержанию перевоза, взимание платы и другие подтвердившиеся в процессе дознания жалобы проезжающих, содержатели несли ответственность как за себя, так и за рабочих и, независимо от исправления тех или иных замечаний, подвергались постановлением управы штрафу от 3 рублей и выше, в зависимости от степени тяжести нарушений по каждому отдельному случаю. Взыскиваемые штрафы поступали в суммы уездного земского сбора. На чрезмерные и незаконные действия управы контрагенты, в свою очередь, имели право подавать жалобы в уездное земское собрание.

В случаях притеснения кем-либо из проезжающих, содержатели имели право обращаться с жалобами в управу, которая обязывалась разобраться в возникшем инциденте и удовлетворить основательные жалобы, защищая содержателей от всяких притеснений.

Если в силу каких-либо причин арендаторы желали отказаться от дальнейшего содержания перевоза до истечения контрактного срока, они могли передать его другим лицам. В этом случае необходимо было письменно уведомить управу и сообщить сумму, которую заплатили новые содержатели. Если передача перевоза и всех имевшихся баркасов совершалась без ведома управы или по цене ниже аукционной, которая указывалась в контракте, то управа составляла иск о взыскании с новых содержателей суммы, которая оставалась у нового арендатора после сделки купли-продажи. При отсутствии денег у последнего управа просто удерживала разницу в ценах из суммы платы за работу. В случае продажи перевоза по завышенной цене Управа также составляла вышеупомянутый иск и привлекала к ответственности бывшего арендатора. Поскольку в том и другом случаях страдали прежде всего рабочие перевоза, на практике это ни разу не применялось. Если же при отказе арендаторов перекупщиков найти не удавалось, то первые были обязаны продолжать перевоз до заявления нового контрагента.

Годичную плату за содержание перевоза, значительная часть которой уходила на оплату труда рабочих, содержатели получали равными частями из устюгского казначейства по требованиям управы 1 июня, 1 сентября и по наступлению зимы. В обеспечение исправного содержания перевоза, содержатели предоставляли обязательный денежный залог. Его сумма оговаривалась в контракте. Так, в трехлетнем договоре от 20 января 1909 г. залог был определен в сумме 298 рублей с наросшими банковскими процентами.

Еще одним обязательным условием работы перевоза являлось наличие на каждом пароме или паузке по одному спасательному прибору. Это условие было утверждено постановлением очередного уездного земского собрания от 2 октября 1901 г. Отсутствие спасательных принадлежностей или их хранение в период навигации в перевозной избе наряду с другими хозяйственными принадлежностями каралось штрафами. Приобретать спа-

сательные средства содержания необходимо было за свой счет через уездную управу на складах Главного управления Императорского русского общества спасения на водах. Цена одного спасательного прибора (круга) вместе с доставкой не превышала 8-10 рублей.

Все расходы по постановке столбов с надписями, по устройству перевозных изб, по совершению контракта и освидетельствованию его нотариальным порядком, а также выправка промыслового свидетельства, осуществлялись за счет арендаторов, а жалобная книга как особый документ предоставлялась уездным земством.

Минувший XX век многое изменил в транспортных коммуникациях на обозначенной территории. Через речку Удиму в 1924 г. построили деревянный мост, закрыв тем самым паромное сообщение на этом участке бывшего Устюжского торгового тракта. Речка Вондокурка обмелела, превратившись в протоку Малая Курья. Паромное сообщение через нее на деревни Межник, Стрекалово, Словенское и Нарадцево отпало само собой. Самым длительным по срокам эксплуатации оказалось паромное сообщение Соколя Горка - Котлас. Оно прекратилось с открытием Котласского автомобильного моста через Северную Двину 2 октября 2001 г.

Источники и литература

1. Великоустюжский центральный архив. Ф.6. Оп.1. Д.1504.
2. Горынцев Д.Л. Устройство и содержание дорог Сольвычегодского уезда на рубеже XIX-XX веков // Двинская земля. Вып.4, Вельск: Вельти, 2005.
3. Трошина Т.И. Дорожная повинность государственных крестьян Русского Севера // Двинская земля. Вып.5. Котлас: ЭЛПА, 2007.