



Наш город расположен на берегах Вол-ги. Веками река определяла экономику и быт Углича, значительно влияла на жизненный уклад. Она всегда являлась наиболее удобным торговым путём, соединяя Углич с городами, распо-ложенными за сотни и тысячи вёрст. Но вместе с тем река разделяла терри-тории города и уезда, расположенные на правом и левом берегах. Конечно, препятствие не было значительным, но до постройки моста Угличской ГЭС пространство реки было необходимо преодолевать. С отдалённых времен и вплоть до первой половины XX века проблема решалась с помощью устрой-ства различных переправ.

В XVII веке волжский пере-воз находился в ведении Вос-кресенского монастыря. По царской грамоте 1649 года на его содержание ежегодно было велено выплачивать из таможенных доходов 23 рубля с полтиной.

В XVIII-XIX веках наиболее известны три перевоза. Один находился на запад-ной окраине города в Песоцкой слободе – примерно на месте ГЭС. Этот перевоз был важнейшим для Углича. Второй перевоз располагался выше по течению, в местности Покровского монастыря, и предназначался для паломников, также обслуживал многочисленные пригород-ные деревни и сёла. Третий перевоз раз-мещался на западной окраине Угличского уезда, соединяя село Прилуки и деревню Пестово. Кроме этих переправ, могли быть и другие.

Перевозы делились на легкие и тяжёлые. Первые – это перевозка людей,

производившаяся на обычных лодках. Вторые – это паромы, помимо людей, перевозившие различный гужевой транспорт, лошадей и скот.

Длительное время в качестве паромов использовалось интересное техническое средство – самолёт. Вот как он представлен в Топографическом описании Ярославской губернии 1803 года, в разделе, посвящённом Угличу:

«Через Волгу казенный перевоз на судне, именуемом самолетом. Разность его от обыкновенных паромов не столько в строении, сколько в ходу примечательна, ибо не употребляется ни весел, ни парусов, а только один канат, и то не с берега на берег, а на якоре, положенном посреди реки, выше перевоза саженьях в двухстах. Канат поддерживается двумя большими лодками, называемыми третниками. Работников употребляется один, который управляет судном, а переход его от берега до берега производится ударением в нарочно сделанную под дном судна доску».



Паром перемещался с помощью силы течения реки. Работник поворачивал под определённым углом доску-лопасть, задавая направление движения, и судно на длинном канате описывало дугу от одного берега к другому.

Как же действовали переправы? Рассмотрим несколько примеров. В апреле 1847 года крестьянин Мышкинского уезда Гавриловской волости села При-лук Иван Семенов Тариборин взял с торгов «тяжелый и легкий перевоз чрез реку Волгу, Нефтинского общества, под деревней Пестово с правой стороны по течению реки на четыре года, то есть с 1847 по 1851 год, с платою každогодно 32 рубля 50 копеек серебром». На это дело он заключил контракт с Иерусалимским волостным правлением.

По контракту И.С. Тариборин должен был иметь свои суда, «твердые и безопасные», – паром, два третника и шесть лодок. А также мостки для проезда конных – не менее 15 аршин (10,6 м). Нанять рабочих людей, хорошего поведения и трезвых, не менее шести человек. При перевозе, как проезжающим, так и проходящим, не делать ни малейшей остановки. Излишнего взимания за перевоз, как с конных, так и с пеших, не производить, кроме назначенного по таксе, применяясь к городу Угличу. Таблички с расценками прибить на столбах, поставленных на берегу и на пароме.

Такса за перевоз была следующей: *«В полуую весеннюю воду, по 1-е июня, брать серебром с пеших по 1 коп., с лошади в упряжке, в каретах, колясках, бричках, дрожках и экипажах по 6 коп., с лошади верховой и упряжке в телеге или повозке с кладью и без клади по 6 коп., с телеги или повозки, перевезенной с товарами на руках по 11 коп., с карет и колясок, кои при-надлежат проезжающим, перевозимых без лошадей по воле проезжающих или для того, что они, оставляя лошадей на одном берегу, получают новых на другом, по 22 коп. С бричек и дрожек, перевезенных на таком же основании, по 11 коп. С по-рожных телег и повозок по 3 коп., с лошади без упряжки, коровы, быка со штуки по 3 коп., с мелкого скота, исключая пере-возимого на лодках, по 1 коп. С 1 июня до покрытия реки льдом, то есть до настоя-щего зимнего времени и переезду по льду, со всего получать половинное количество»*.

Казённый транспорт, воинские коман-ды и тяжести, служащих чиновников и должностных лиц волостного и сель-ского управления следовало перевозить бесплатно. С государственных крестьян Угличского округа получать половинное количество, а крестьян деревни Пестово во всякое время перевозить безденежно.

В марте 1858 года угличский мещанин Федор Филиппов Мехов взял с торгов со-держание вновь учреждённого в Угличе лёгкого перевоза и заключил с Городской Думой контракт на три года с ежегодной платой в пользу города 62 рублей сере-бром.

Для перевозки Ф.Ф. Мехов должен был содержать три лёгкие лодки и при них на обеих сторонах Волги прочные мостки с перилами. Для обслуживания нанять трёх рабочих людей. За перевоз на лодках следовало взимать плату по таксе, утверждённой министром внутренних дел:

«В полную весеннюю воду, по 1 число июля, с пеших людей без тяжести при них по одной копейке, с тяжестью примерно в пуд по 1 1/4 коп., с тяжести без людей за пуд 1/4 коп. В летнее время с пеших людей без тяжести по 1/2 коп., с тяжестью примерно в пуд 3/4 коп., с тяжестей без людей за пуд 1/4 коп. В осеннее время до покрытия реки Волги льдом получать такую же плату, как платиться должна в полную весеннюю воду».

Во время ледохода и ледостава запрещалось принуждать содержателя производить перевоз. В весеннее и осеннее время лодки для сохранности позволялось вводить в Троицкий ручей. Кроме собственно перевоза, Ф.Ф. Мехов отвечал за переход по льду и для этого был обязан устраивать мостки через закраины от берегов.

В ведении содержателя также находились платьемойни, водопойни и ледоколы. Для первых в зимнее время требовалось делать и очищать проруби, а в летнее делать плоты – «для мытья обывателям города Углича платья». Их следовало иметь в двух местах – под Предтечевской и Царёвской церквями.

За мытьё платья хозяева домов должны были платить в зависимости от своего социального статуса: дворяне и разночинцы по 15 копеек, купцы по 10 копеек, мещане по 5 копеек. В зимнее время за водопой лошади следовало платить по 1/2 копейки серебром. За выкалывание льда на Волге для набивки погребов каждому кабаку положена плата 1 1/2 копейки серебром.

В 1865 году лёгкий перевоз в пределах города был признан излишним, а тяжёлый взял в аренду на три года угличский купец 2-й гильдии Алексей Александров Шунаев с

ежегодной платой в городской доход 811 рублей серебром. Ко времени весеннего разлива реки он обязался устроить один самолёт, два больших третника и лёгкие лодки, которых весной должно быть 15, а летом 10.

Так и существовала на протяжении десяти-тилетий, столетий переправа через Волгу, подчиняясь сезонным ритмам, регулируемая многочисленными правилами. При постройке Угличского гидроузла в 1935-1950 годах был возведён автомобильный мост, надёжно соединивший берега. Но и нам в 2002 году во время ремонта моста пришлось вновь вспомнить о переправе.

Многие помнят, что стиральные мостки в кремле, около церкви царевича Дмитрия, существовали на протяжении всего XX века – вплоть до 1990-х годов. Так что многие элементы жизни прошлого – совсем рядом, старинный быт длительное время оставался неизменным.

Евгений ЛИУКОНЕН

«Угличанин» №8 (512) от 01.03.2017 года

{jcomments on}{loadposition yandex-knopka}