

Въ 1817 году, по личному распоряженію покойнаго заводо-
владѣльца Всеволожскаго и подъ собственнымъ его наблюденіемъ,
при пожевскомъ заводѣ построено два небольшіе парохода *). Цѣль
постройки ихъ, какъ кажется, была та, чтобы испросить отъ пра-
вительства на нихъ привиллегію. О построеніи пароходовъ и о пла-
ваніи ихъ по рѣкѣ Камѣ испрашиваемы были свидѣтельства отъ
пермскаго городничаго и пристава водяныхъ сообщеній пермской
дистанціи, а также и отъ соликамскаго уѣзднаго суда, въ уѣздѣ
котораго находятся заводы. Но предположеніе это опоздало, пото-
му что привиллегія была выдана г. Берду, 9 іюня 1817 года.

Первый пароходъ былъ въ 36, второй въ 6 номинальныхъ
силъ **). На этихъ пароходахъ изъ Пожвы отправился самъ заво-
довладѣлецъ, съ своимъ семействомъ и дворнею, и дослѣдовалъ, какъ
кажется, только до Казани; но съ какимъ успѣхомъ дѣйствовали
машинны и въ какое время пароходы дошли изъ Пожвы до Каза-
ни, изъ дѣлъ правленія невидно. Впрочемъ пожевское правленіе,
въ донесеніи своемъ г. Всеволожскому, объясняло (отъ 30 октября
1817 года), что отправленные изъ Казани два парохода, по слу-
чаю замороза, 3 октября остановились въ р. Камѣ, ниже города
Саранула въ 140 верстахъ, противъ села Тихихъ Горъ. Мед-
ленное слѣдованіе ихъ вверхъ по Камѣ было послучаю тихаго
дѣйствія машины малаго парохода и за остановками для погрузки
дровъ и за поправками, какъ доносило по томъ правленіе, отъ
27 ноября 1817 года.

Весною 1818 года сказанные пароходы залило прибылою въ
р. Камѣ водою, такъ что сверхъ палубы было на нихъ воды 8
четвертей; это послѣдовало отъ того, что они днищами, во время
зимовки, примерзли къ дну рѣки. Поэтому машинны въ нихъ ле-

*) Настоящая замѣтка, составленная въ правленіи пожевскаго завода, достав-
лена въ редакцію г. А. П-вымъ, въ дополненіе къ напечатанной въ Ш-мъ томѣ «Сбор-
ника» статьѣ его подъ заглавіемъ: «О пароходствѣ на Волгѣ и ея притокахъ.» — *Ред.*

**) Какого давленія были устроены машинны, неизвѣстно. Машинны построены по
проекту и подъ наблюденіемъ горнаго инженера Соболевскаго. — *Прил. составит.*

рержавѣли и стоило значительнаго труда и времени вынуть ихъ изъ корпусовъ и перечистить. Въ іюлѣ 1818 года изъ Пожвы отправлено было на пароходы 22 ялосара, съ тѣмъ, чтобы машину съ большого парохода разобрать и погрузить въ посланную съ ялосарями небольшую барку, доставить въ Пожву, а малый пароходъ исправить въ немъ машину и самый корпусъ, также доставить въ Пожву. Вислѣдствіи оказалось, что въ обоихъ пароходахъ машины разобраны и изъ барки доведены до пристани, гдѣ выгружены на лапшакаръсевашинадъ за армарочныя покупки для заводовъ въ 12 верстахъ ниже города Пермь и тутъ выгружены. Большой шкорожій пароходъ (корпусъ безъ машины), по его непрочности, продавъ на дѣсть зимовки за 175 р. ассигнаціями, а малый оставленъ въ Сарапулѣ, на почечепиштамшяго городничаго А. В. Дуроваго. Мебель съ пароходовъ взята П. Дуровымъ въ сарапульскій его домъ, и в гонтойкызъ гиновъ съ армарочныя покупки.

Паровыя машины доставлены въ Пожву вкратно в мѣстѣ съ макаръевскою мадыю; в пожевское правленіе отъ 18 марта 1819 года доносило, что оно бывшую на маломъ пароходѣ машину, съ приделкою къ ней чугунной плиты, приготовляетъ къ отправкѣ въ С.-Петербургъ, которая въ Декабѣ мѣсяцѣ того-же года и отправлена на суднѣ, подъ аримотромъ музыканта Павла Чистякова и саесаря Григорія Шестакова. По отчету, посланной въ С.-Петербургскую контору въ 1820 году, а машина оцѣнена въ 3331 р. 43 к. ассигн. (951 р. 83 $\frac{3}{4}$ к. ассигн.) оцѣна отъ ели мншше вистройдъ. Это первые пароходы, шававшіе по рѣкѣ Камѣ, и вавши

Изъ донесеній пожевскаго правленія г. Всеволожскому усматривается, что было предположеніе послѣдняго построить на заводахъ пароходъ, который былъ-бы въ состояніи взводить по Волгѣ баржи съ желѣзомъ до Нижняго-Новгорода.

Вслѣдствіе этого правленіе доносило: отъ 28 октября 1819

года, что паровая машина, въ 16 силъ, готовится подъ присмотромъ гг. Истомина и Казанцева; отъ 30 декабря 1819 г., что двѣ паровыя машины, въ 16 силъ каждая, на одно судно готовятся; отъ 31 августа 1820 г.: пароходъ постройкою начать; закладка сдѣлана по указанію г. Казанцева, по примѣру видѣннаго имъ въ С.-Петербургѣ у г. Берда, длиною по поверхности 13 саж., шириною по надубѣ 10 арш., вышиною въ стѣнахъ 16 четвертей; отъ 5 октября 1820 г.: у парохода конопатятся бока, а днище уже проконопачено; для сборки паровыхъ машинъ судно предположено спустить на воду и подвести къ слесарной; отъ 17 мая 1821 г.: пароходъ внутреннею отфалкою кончить, паровыя машины 14 и 15 мая пускаемы были въ дѣйствіе, но оказалась непрочность въ золотникахъ и лебедкахъ, которые и сдѣланы вновь лучшей прочности, по исполненіи чего 23 мая опять машины пускали на дѣйствіе, но безъ водяныхъ колесъ, которыя дѣйствовали удовлетворительно; отъ 31 мая 1821 г.: пароходъ 27 и 28 числа пробовали въ плаваніи по Камѣ, отъ устья рѣки Пожвы противъ теченія Камы прошелъ отъ 1¹/₂ до 2 версты въ часъ; причиною медленности хода оказалось: во-первыхъ, быстрота въ Камѣ весенней прибывлой воды, во-вторыхъ, розмахи противу водяного дѣйствія четвертою частью менѣе и потому обращеніе ихъ весьма медленно, въ-третьихъ, добавительная труба въ котлѣ узка и въ-четвертыхъ, дымовая труба низка и отъ того дрова въ котлѣ горять не такъ ярко и пары накопляются не скоро; отъ 7 іюня 1821 г.: рѣшши или шестерни на привальные валы наложены другія, чрезъ что обращеніе розмаховъ удвоилось, дымовая труба повышена на 5 аршинъ, а съ прежними будетъ составлять 14 арш., а равно и въ другихъ частяхъ замѣчательные недостатки исправлены. По испытанію пароходъ шель противъ теченія воды 3 версты въ часъ, по теченію тоже разстояніе пробѣжалъ въ 12 минутъ, 12 іюня пароходъ отправленъ съ устья Пожвы по рѣкѣ Камѣ, подъ присмотромъ Николая Безпалова и корабельнаго мастера Вешнякова. Грузовая линія парохода оказалась въ 6 четвертей; это послѣдовало отъ того, что машины поставлены близко къ носу, и отъ этого переднюю часть

загрузило болѣе нежели кормовую; для уравненія грузовой линіи въ кормовую часть положено балласта до 2000 пудовъ.

На устройство пароходовъ правительствомъ выдана привилегія оберъ-бергмейстеру 7 класса Берду отъ 9 іюня 1817 года. Въслѣдствіе того г. Всеволожскимъ испрошено отъ него свидѣтельство на свободное плаваніе построеннаго въ Пожвѣ парохода, которое и прислано въ Пожву, при предписаніи отъ 29 апрѣля 1821 года.

Вослѣдствіи назначеніе этого парохода измѣнилось, и вмѣсто взводки барокъ съ желѣзомъ, онъ опредѣлялся для развѣзда пассажировъ; г. Всеволожскій, отъ 11 марта 1821 года, предписалъ пожевскому правленію пароходъ прислать въ Ярославль, откуда самъ намѣренъ былъ отправиться на немъ въ Нижній-Новгородъ.

Пароходъ этотъ пожевскимъ правленіемъ оцѣненъ: корпусъ деревянный въ 4450 р., двѣ паровыя машины въ 16 силъ каждая, въ 6112 р., котель паровой съ трубою въ 810 р., итого 11.372 р. ассигнаціями, а серебромъ 3249 р. 14¹/₄ к.

Съ какимъ успѣхомъ пароходъ слѣдовалъ по рѣкамъ Камѣ и Волгѣ донесеній отъ Безпалова, при дѣлахъ правленія, не оказалось и до какого пункта онъ дослѣдовалъ, неизвѣстно. С.-петербургская домовая контора, отъ 14 октября 1821 года увѣдомила пожевское правленіе, что паровыя машины изъ Рыбинска доставлены въ С.-Петербургъ, слѣдовательно онъ дошелъ до Рыбинска. Таже с.-петербургская контора, отъ 24 ноября 1822 года, увѣдомила, что изъ Рыбинска отправлено обратно въ Пожву: стимботъ, парусъ, флагъ, снасти, якоря и проч. вещи, на сумму 8070 р. 61³/₄ к. ассигн.; но какимъ способомъ судно и такелажъ доставлены на устьюжевскую пристань свѣдѣній нѣтъ, между тѣмъ извѣстно, что судно стояло нѣсколько лѣтъ на берегу пристани безъ употребленія, и потомъ было разломано или сгнило.