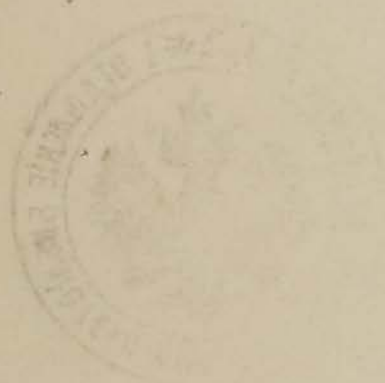


2698.

6.



~~12905~~

2698

~~214~~

О ТОРГОВОМЪ И ПРОМЫШЛЕННОМЪ

ДВИЖЕНИИ

НА ВОЛГЪ И ВЪ ЕЯ БАССЕЙНЪ.

Ю. ГАГЕМЕЙСТЕРА.



(Изъ Журнала Мин. Гос. Имущ. 1859 г.).

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФИИ В. БЕЗОБРАЗОВА И КОМП.

1859.

33

Б. Сметана ИКО СССС
39

10000

4

ОТВОРОТЪ И ПРОМЫШЛЕННЪ

ОТВОРОТЪ И ПРОМЫШЛЕННЪ

НА ВОДЪ И ВОЗДУХУ

ОТВОРОТЪ И ПРОМЫШЛЕННЪ

НА ВОДЪ И ВОЗДУХУ

ОТВОРОТЪ И ПРОМЫШЛЕННЪ

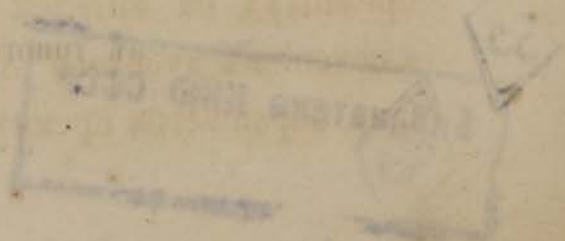
НА ВОДЪ И ВОЗДУХУ

ПЕЧАТАТЬ ПОЗВОЛЯЕТСЯ

съ тѣмъ, чтобы по отпечатаніи было представлено въ Ценсурный Ко-
митетъ узаконенное число экземпляровъ. С. Петербургъ, февраля 10 дня
1859 года.

Ценсоръ *В. Бекетовъ*.

74351



О ТОРГОВОМЪ И ПРОМЫШЛЕННОМЪ ДВИЖЕНІИ НА ВОЛГѢ И ВЪ ЕЯ БАССЕЙНѢ.

Рѣка Волга съ своими притоками омываетъ всѣ восточныя и центральныя губерніи европейской Россіи, и бассейнъ ея простирается въ длину отъ 58° до 46° широты, а въ ширину отъ 78° до 50° долготы. Большая часть сырыхъ произведеній этого огромнаго пространства, не потребляемыхъ на мѣстахъ ихъ производства, стекается на Волгу и оттуда расходится по разнымъ направленіямъ; главнѣйшій же напоръ товаровъ имѣетъ направленіе съ юга-востока на сѣверъ, изъ малонаселенныхъ, но богатыхъ дарами природы мѣстъ къ скуднымъ естественными произведеніями областямъ сѣверной Россіи, въ которыхъ сосредоточилась промышленная и торговая дѣятельность народа. Отъ-этого однако происходитъ, что плаваніе по ВолгѢ идетъ преимущественно въ направленіи обратномъ къ ея теченію, наперекоръ влеченію водъ ея, и это уклоненіе промышленнаго движенія отъ направленія указаннаго природою нельзя не считать одною изъ причинъ замедляющихъ и затрудняющихъ сообщеніе по ВолгѢ.

Изъ мѣстъ прилегающихъ къ сѣверо-западной части бассейна Волги переходятъ въ общую массу товаровъ, развозимыхъ по ВолгѢ, лишь нѣкоторыя фабричныя и мануфактурныя издѣлія, и къ нимъ присоединяются заграничныя произведенія, отправляемыя изъ С. Петербурга, преимущественно Тихвинскимъ и отчасти Мариинскимъ каналами.

Шексна, Унжа, Ветлуга и Кама, вытекающія изъ лѣсистыхъ мѣстъ сѣверо-восточной части бассейна Волги, снабжаютъ прибрежныхъ ея жителей лѣснымъ товаромъ всякаго рода, за исключеніемъ дубоваго лѣса, вывозимаго изъ Казанской губерніи. Онъ обращается преимущественно на потребности морскаго управ-

ленія а также на дѣланіе колесъ, спиць и т. д. По Камѣ и ея притокамъ сплавляются въ Волгу соль пермская, желѣзо и мѣдь уральскія и сибирскія, а также хлѣбъ, сало, коровье масло, льняное сѣмя Вятской и Оренбургской губерній.

Избытки произведеній земледѣлія и скотоводства Самарской губерніи подвозятся гужемъ къ пристанямъ Волги и Камы. Главная статья производства этой губерніи — пшеница, и $\frac{2}{3}$ всего развозимаго по Волгѣ количества этого хлѣба происходятъ изъ Самарской губерніи, между тѣмъ какъ рожь, привозимая на Волгу, принадлежитъ равномерно всѣмъ другимъ приволжскимъ странамъ.

Сало идетъ съ Цны, Чусовой и черезъ самарскія пристани изъ степей заволжскихъ. Льняное сѣмя доставляется какъ изъ степныхъ губерній, гдѣ оно производится съ пожертвованіемъ стеблей и волокна, такъ и изъ мѣстъ, гдѣ собирается волокно. Наконецъ поташъ травяной идетъ преимущественно изъ Пензинской губерніи, а лѣсной изъ Казанской, Пермской и Оренбургской.

Съ запада Волга принимаетъ только двѣ судоходныя рѣки: Суру и Оку, впадающія въ нее въ Нижегородской губерніи, въ недалекомъ другъ отъ друга разстояніи. По первой приливаютъ въ волжскій бассейнъ хлѣбъ, льняное сѣмя, сало и спиртъ Пензинской и Симбирской губерній; по второй преимущественно произведенія Тамбовской, Воронежской и Саратовской губерній, посредствомъ Цны и притока ея Мокши, впадающихъ въ Оку. Прилегающія собственно къ Окѣ губерніи обращаютъ свои избытки болѣе въ Москву и Владимірскую губернію. Въ Волгу идетъ оттуда небольшое количество ржи, спирта и льнянаго сѣмени.

Количество обращающихся на Волгѣ товаровъ увеличивается элтонскою солью, произведеніями Бухары и Хивы и привозомъ въ Астрахань, по Каспійскому морю, товаровъ персидскихъ, кавказскихъ и закавказскихъ. Изъ Персіи идутъ хлопчатая бумага, шелкъ, рыбный товаръ, фрукты сушеные, рисъ, дерево для столярной работы и разныя ткани; изъ Закавказья — рыба соле-

ная, икра, виноградное вино, марена; изъ Кизляра же — вино-
градное вино и водка.

Воды самой Волги доставляютъ огромное количество рыбы,
икры, клея, расходящихся по всей Россіи.

Всѣхъ товаровъ стекающихся такимъ образомъ на Волгу
можетъ быть примѣрно ⁽¹⁾:

Соли	не менѣе	15.000,000	пудъ ⁽²⁾
Пшеницы	отъ	20.000,000	до 25.000,000 „
Муки пшеничной	—	2.000,000	— 3.000,000 „
Ржи	—	3.000,000	— 7.000,000 „
Муки ржаной	—	25.000,000	— 35.000,000 „
Овса	—	8.000,000	— 10.000,000 „
Крупы гречневой	—	3.000,000	— 4.000,000 „
Разнаго хлѣба и			
крупъ	—	4.000,000	— 6.000,000 „
Льнянаго сѣмени	—	2.000,000	— 2.500,000 „
Сала	—	2.500,000	— 3.000,000 „
Масла коровьяго		100,000	„
Масла растительнаго		500,000	„
Желѣза, чугуна и			
издѣлій изъ оныхъ	отъ	9.000,000	до 10.000,000 „
Мѣди		350,000	„
Смолы, дегтя		1.000,000	„
Рыбнаго товара		3.000,000	„
Поташа		800,000	„
Табака		200,000	„
Шерсти овечьей		200,000	„

⁽¹⁾ Цифры эти основаны преимущественно на вѣдомостяхъ представляемыхъ начальствами судоходства, согласно съ объявленіями судовщиковъ при нагрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ на пристаняхъ; но такъ какъ перевозимые по Волгѣ товары подлежатъ сбору $\frac{1}{4}$ % съ объявленной цѣны въ пользу казны, то, безъ сомнѣнія, часть товаровъ скрывается, и потому объявленные судохозяевами количества ниже дѣйствительныхъ.

⁽²⁾ Элтонской соли до 7, пермской до $9\frac{1}{2}$ и астраханской и илецкой до $\frac{1}{2}$ милл. пудъ.

Кожь и кожевеннаго товара	400,000	пудъ
Хлопчатой бумаги-сырца и пряденой	200,000	"
Свѣчь	300,000	"
Чая	120,000	"
Марены	150,000	"
Мочаль, кулей и роголь	1.000,000	"
Вина винограднаго: кизлярскаго и ино- страннаго	500,000	"
Спирта	2.000,000	"
Костей и тряпья	300,000	"
Снастей и рыболовныхъ снарядовъ	500,000	"
Алебастра, изразцовъ и мѣла	300,000	"

И того главныхъ этихъ статей оптовой торговли не менѣе 100 милліоновъ пудъ. Всѣхъ остальныхъ товаровъ едва-ли можно считать вѣсомъ менѣе 20 милліоновъ, особенно принимая въ соображеніе, что бѣльшая часть товаровъ провозятся по нѣскольку разъ взадъ и впередъ, стекаются въ главныхъ складочныхъ мѣстахъ и оттуда расходятся въ разныя стороны. Здѣсь, разумѣется, не говорится о мѣстной прибрежной торговлѣ, за которою слѣдить невозможно.

120 милліоновъ пудъ составляютъ все количество отправляемыхъ изъ Россіи за границу товаровъ, изъ коихъ до 50 милл. приходится на Балтійское море и около 40 на Черное и Азовское.

Около половины всего перевозимаго по Волгѣ количества товаровъ перегружается въ Рыбинскѣ на мелкія суда, для слѣдованія вверхъ по Волгѣ, Мологѣ, Шекснѣ и каналамъ связывающимъ эти рѣки съ С. Петербургомъ. До 9,000,000 пудъ идетъ внизъ и отправляется оттуда на Донъ, къ Азовскому морю. Въ Астрахань доставляется груза едва-ли менѣе. Присоединяя къ этому товары, которые съ устьевъ Камы и изъ Нижняго-Новгорода отправляются въ Казанскую, Симбирскую, Саратовскую и Самарскую губерніи, можно будетъ оцѣнить все нисходящее движеніе грузовъ, не считая лѣса, въ $\frac{1}{4}$ часть; а затѣмъ столько же останется на продовольствіе верхняго Поволжья до Рыбинска, всего

бассейна Оки и Камы. По Камѣ поднимаются исключительно разные издѣлія русскихъ фабрикъ и товары заграничные, а по Окѣ съ Волги преимущественно желѣзо, мѣдь, соль, пшеница и разные товары, отправляемые туда съ нижегородской ярмарки.

Волга собственно только отъ впаденія въ нее Шексны у г. Рыбинска принимаетъ характеръ большого торговаго пути, судоходнаго во всякое время года. Выше этого мѣста доступна она лишь судамъ небольшого размѣра, и потому мы ограничимъ свой обзоръ пространствомъ отъ Рыбинска до Астрахани.

Лѣсной товаръ. Съ Мологи и Шексны доставляются въ Рыбинскъ какъ дрова, такъ и въ особенности лѣсъ для судовъ, строящихся тамъ въ большомъ числѣ, — равно и готовые суда, коихъ требуется ежегодно отъ 7 до 10,000 для приѣма перегружаемыхъ въ Рыбинскѣ товаровъ. Изъ нихъ едва-ли пятая часть служить болѣе одного года, а потому строится въ Рыбинскѣ, на Мологѣ и Шекснѣ отъ 5,000 до 6,000 судовъ въ годъ — цѣною отъ 150 до 500 рубл. каждое. Сверхъ того большое число судовъ разнаго размѣра, построенныхъ какъ на самой Волгѣ, особенно въ Нижегородской губерніи, такъ и на притокахъ ея — Камѣ и Вяткѣ, сплавляется къ низовымъ пристанямъ для нагрузки тамъ товарами. Многія изъ этихъ судовъ привозятъ туда дрова и разный лѣсной товаръ; иныя даже строятся только съ этою цѣлью, и разбираются по приходѣ на мѣсто.

Лѣсъ на низовье Волги преимущественно доставляется съ Костромы и Унжи, Ветлуги и Камы. Первые три рѣки вытекаютъ изъ сѣверныхъ частей Костромской губерніи, въ недалекомъ другъ отъ друга разстояніи; но первая двѣ впадаютъ въ Волгу въ предѣлахъ той-же губерніи, а послѣдняя далѣе къ югу, въ Казанской губерніи, и оттого мѣста сбыта для нихъ различны. Бывало, что по одной рѣкѣ Костромѣ сплавлялось въ годъ до 400,000 бревенъ. Унжею спущено въ 1856 году 500,000 бревенъ, 30,000 сажень дровъ и 30,000 пудъ дегтя, а на ея берегахъ и притокахъ построено болѣе 600 судовъ различныхъ размѣровъ. Весною стекается большое число покупателей

на Унжѣ, выше города Макарьева, изъ разныхъ приволжскихъ пристаней. Не смотря однако на кажущееся богатство, лѣса въ Костромской губерніи страшно истреблены и безпощадно истребляются неправильною рубкою и пожарами; между тѣмъ цѣны на лѣсъ столь низки отъ безотчетнаго пользованія имъ, что онѣ не вознаграждаютъ трудовъ рабочаго народа, живущаго въ крайней бѣдности.

Особенность здѣшнихъ мѣстъ составляютъ липовые лѣса. Ихъ нѣтъ во всей западной Россіи; новъ Костромской, Вятской, Оренбургской, Пермской и Казанской губерніяхъ они являются на огромныхъ пространствахъ, и составляютъ одно изъ главныхъ богатствъ края, жители коего преимущественно питаются лѣсными промыслами. Липовая кора доставляетъ имъ лубъ, лыко и мочало. Для ея добыванія срубается въ годъ отъ 700,000 до 900,000 молодыхъ деревьевъ; но такъ такъ липа пускаетъ изъ корней нерѣдко до 10 побѣговъ, которые лѣтъ черезъ 15 годны для лыковаго производства, и какъ молодая поросль предпочитается старымъ деревьямъ, то лѣса отъ этого промысла менѣе страдаютъ, чѣмъ должно бы было предполагать. Рогожъ, кулей и цыновокъ выдѣлывается въ сказанныхъ мѣстахъ до 14 милліоновъ штукъ. На Нижегородскую ярмарку привозится липоваго товара рублей на 800,000.

За границу, наиболѣе черезъ архангельскій портъ, выходитъ въ годъ отъ 2 до 2¹/₂ милліоновъ рогожъ, на сумму болѣе 200,000 рублей. Лыковымъ производствомъ занимаются въ Костромской губерніи преимущественно на берегахъ Ветлуги, гдѣ барокъ строится весьма мало и лѣса вырубается также менѣе, а именно въ 1854 году 140,000 бревенъ. Дегтя же и смолы выкуривается тамъ болѣе, чѣмъ на Унжѣ (въ 1855 году дегтя 165 т. и смолы 47 тысячъ пудъ). Средняя цѣна рогожъ не измѣняется и составляетъ за сотню 10 рублей; но смотря по размѣрамъ и добротѣ платятъ за нихъ, на мѣстѣ, отъ 4 до 6 рублей за сотню.

Для покупки на мѣстѣ лѣснаго товара пріѣзжаютъ ежегодно, между прочимъ, въ городъ Ветлугу козаки съ Дона, отправляющіе этотъ товаръ въ Дубовку; большая же часть онаго разво-

зится мѣстными торговцами повсемѣстно — отъ Казани до Саратова, или отправляется въ Рыбинскъ. До Астрахани ветлужскій лѣсъ не доходить: она снабжается имъ съ Камы. Прибрежья Ветлуги обнажены еще болѣе унжинскихъ, такъ что крестьяне перевозятъ лѣсъ къ рѣкѣ не ближе какъ 25 верстъ, а между тѣмъ: цѣны на лѣсъ не растутъ соразмѣрно увеличивающейся трудности доставки.

На такое же истребленіе лѣсовъ жалуются въ Вятской губерніи, изъ которой привозилось всегда большое количество лѣса на Волгу. Сѣверные уѣзды Казанской губерніи доставляютъ также, кромѣ дубоваго лѣса на кораблестроеніе, нѣсколько хвойнаго строеваго лѣса; большая же часть Саратовской и Самарской и вся Астраханская губернія совершенно обнажены, и къ нимъ доставляется огромное количество лѣса и лѣснаго товара, изъ коего часть перевозится на Донъ, а именно, среднимъ числомъ, въ годъ: до 100,000 брусевъ, 180,000 теса, 200,000 рогожъ, 200,000 кулей, 150,000 пудъ смолы 100,000 пудъ дегтя, до 10,000 пудъ вара и много мелкаго товара. Сверхъ того изъ числа 700 судовъ приплавляемыхъ ежегодно къ Дубовской пристани, перевозится на Качалинскую около половины, преимущественно небольшія, съ плоскими днищами, способныя плавать по Дону. Они перевозятся разообранныя или въ полномъ составѣ.

Бревна и брусья доставляются, съ верховьевъ Волги, въ плотахъ, изъ коихъ большіе составлены изъ 8,000 до 10,000 штукъ, а малые изъ 1,000 до 2,000. Съ Вятки до Саратова подобный плотъ плыветъ отъ 4 до 9 недѣль. Ихъ спущено по Камѣ въ 1851 году 127, а въ 1857 году отправлено съ волжскихъ пристаней 2,767 лѣсныхъ гонокъ.

Принимая въ разсужденіе, что на Волгѣ и ея притокахъ грузится ежегодно не менѣе 30,000 судовъ, изъ коихъ большая часть служатъ только въ продолженіе одной навигаціи, а весьма немногія болѣе 3 — 4-хъ лѣтъ, понятно, что тамъ ежегодно вновь строится отъ 6,000 до 7,000 судовъ. Лѣсу для этого истребляется огромное количество. Къ тому же всѣ дома на

пизовьяхъ Волги строятся изъ сплавнаго лѣса, который для этого употребленія несравненно лучше, чѣмъ лѣсъ идущій на постройку домовъ въ сѣверныхъ лѣсистыхъ мѣстахъ, потому что крестьяне въ сихъ послѣднихъ довольствуются матеріаломъ изъ собственныхъ дачъ, тогда какъ въ торговлю поступаетъ лишь отборный товаръ. Весь подѣлочный лѣсъ идетъ изъ тѣхъ же мѣстъ, и даже топливомъ снабжаютъ они все низовье Волги.

Такимъ образомъ по сложности 1845 — 1850 годовъ привезено въ Саратовскую губернію лѣснаго товара на 700,000 руб. въ годъ; въ томъ числѣ и колеса, спицы, ободья, бочки изъ Казанской губерніи, щепной товаръ изъ Нижегородской, смола, деготь, поташъ и шадрикъ изъ разныхъ мѣстъ сѣвернаго Поволжья.

Поташъ, смола, деготь. Изъ Рыбинска отправляется вверхъ къ С. Петербургу до 350,000 пудъ поташа; вывезено же изъ С. Петербурга за границу, по сложности 1849 — 1853 годовъ, 571,000 пудъ, изъ коихъ до 150,000, произведенія Тамбовской, Пензинской и Симбирской губерній, добываются изъ разныхъ солонцоватыхъ травъ. Производство это замѣтно усиливается, и должно ему желать всякаго успѣха, дабы травяной поташъ могъ со временемъ замѣнить лѣсной, ускоряющій истребленіе лѣсовъ. Лѣсной поташъ цѣнится однако выше травянаго. Первый доставляется изъ лѣсистыхъ мѣстъ Казанской, Вятской, Пермской, Оренбургской и Костромской губерній.

Смола и деготь вывариваются въ прилегающихъ съ сѣвера къ Волгѣ мѣстахъ лишь въ томъ количествѣ, которое требуется для внутренняго потребленія; Петербургъ же снабжается ими болѣе съ побережьевъ Онежскаго озера, а все почти количество смолы и дегтя, отправляемаго изъ Россіи за границу, выходитъ изъ архангельскаго порта.

Жельзо. Въ Россіи добыто, по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, въ 1856 году чугуна 15,795,000 пудъ, изъ коихъ получено жельза 10,468,000 пудъ, а такъ какъ при переработкѣ чугуна въ

жельзо теряется не менѣе 30%, то выходитъ что весь чугуны превращается у насъ въ жельзо. Между тѣмъ извѣстно, что ежегодно съ уральскихъ заводовъ отправляется на Волгу нѣкоторое количество чугуна и чугунныхъ издѣлій. Сверхъ того изъ числа 3-хъ милліоновъ пудъ чугуна, выплавляемаго на заводахъ московскаго горнаго округа, около половины поступаетъ въ продажу въ видѣ чугуннаго литья; слѣдовательно должно полагать, что чугуна выплавляется у насъ болѣе, чѣмъ выше показано, что и объясняется тѣмъ, что съ чугуна взимается нѣкоторый сборъ въ пользу казны.

По сложности 1853—1855 годовъ выработано было на уральскихъ заводахъ казенныхъ и частныхъ 9,813,067 пудъ жельза, а на сибирскихъ выручается ежегодно отъ 60 до 70,000 пудъ. На заводахъ центральныхъ губерній до 1855 года добывалось отъ 1 до 1½ милліона пудъ. По недостатку же горячаго матеріяла количество это уменьшается, тогда какъ на Уралѣ оно скорѣе усиливается. Отчисливъ на расходъ по заволжскому краю $\frac{1}{8}$ часть всего добываемаго въ Россіи жельза, прійдемъ къ тому убѣжденію, что 8 милліоновъ пудъ должны поступать ежегодно съ Камы на Волгу.

На Нижегородскую ярмарку доставлено съ устьевъ Камы, въ 1856 году, 4,295,000 пудъ жельза; остальное же количество отправлено оттуда прямо къ мѣстамъ назначенія.

Въ С. Петербургъ пришло по Невѣ въ 1854 году 1.431,990 пудъ жельза и чугуна, а въ 1856 г. 497,000 и въ 1857 г. 920,000 пудъ. За границу отправлено, по сложности 1851, 1852 и 1853 годовъ, Балтійскимъ моремъ 465,606 пудъ, Чернымъ и Азовскимъ 103,874, Каспійскимъ 141,716, а всего изъ Россіи 891,882.

Выгружено въ 1854 году на волжскихъ пристаняхъ, отъ Нижняго-Новгорода до Астрахани, 900,000 пудъ, изъ коихъ около 400,000 отправлено черезъ Дубовку къ Азовскому морю. Къ этому количеству слѣдуетъ еще прибавить жельзные и чугунныя издѣлія, отправляемыя большею частью съ Нижегород-

ской ярмарки внизъ по Волгѣ. Въ одинъ Ростовъ доставляется ежегодно гвоздей и другихъ желѣзныхъ издѣлій до 100,000 пудъ.

Издѣлія эти суть большею частью произведенія сѣверныхъ приволжскихъ губерній, получающихъ желѣзо съ Урала для превращенія его въ разныя подѣлки. Чугунное же литье идетъ преимущественно изъ Калужской губерніи.

Мѣдь слѣдуетъ по тому же пути, какъ желѣзо. Добыто оной на заводахъ алтайскихъ и уральскихъ, въ 1856 году, 379,284 пуда, которые, за вычетомъ значительнаго количества расходящагося въ Сибири, сполна отправляются на западъ. За границу отпущено, по сложности 1849 — 1853 годовъ, 214,512 пудъ, изъ коихъ 198,000 проходитъ черезъ с. петербургскій портъ, а на Нижегородской ярмаркѣ было въ продажѣ въ 1856 году 60,000 пудъ.

Соль. Третій минераль доставляющій камскимъ и волжскимъ судамъ еще болѣе груза чѣмъ желѣзо — это соль пермская, илецкая, элтонская и астраханская.

Соли въ 1856 году было оплачено пошлиною на этихъ мѣстахъ: пермской 10.553,458, элтонской 7,500,000, астраханской 582,000, илецкой 1,000,000. Сколько же не оплачено неизвѣстно.

Пермская соль сплавляется по Камѣ въ Волгу; элтонская перевозится гужемъ на разстояніи 125 верстъ до Николаевской пристани на Волгѣ, а илецкая расходится преимущественно по Оренбургской и Самарской губерніямъ, и потому за Волгу переходитъ въ незначительномъ количествѣ.

Изъ Рыбинска отправлено на сѣверъ, въ 1855 году, по случаю прекращенія привоза иностранной соли, 4,841,932 пуда, а въ 1856 и 1857 годахъ перевезено этимъ путемъ не болѣе 1,200,000 пудъ въ годъ.

Мраморъ и алебастръ. По Камѣ сплавляются еще съ уральскихъ и сибирскихъ заводовъ: мраморъ обдѣланный и необдѣланный, равно и другія произведенія казенныхъ гранильныхъ заведеній уральскихъ и алтайскихъ. Немалый грузъ до-

ставляет также алебастръ, привозимый преимущественно съ пристаней Оки, коего отправляется ежегодно въ С. Петербургъ изъ Рыбинска не менѣе 60,000 пудъ.

Чай. Одинъ изъ самыхъ цѣнныхъ товаровъ, доставляемыхъ на Волгу съ востока, — это чай. Хотя его и размѣнивалось при цвѣтущемъ положеніи торговли ежегодно отъ 200 до 250,000 пудъ, перевозимыхъ большею частью за Уралъ, но въ лѣтнее время, водою, приходитъ на Волгу и на Нижегородскую ярмарку лишь половина этого количества. Чай этотъ сплавляется изъ Перми по Камѣ до Нижняго и оттуда расходится повсемѣстно.

Масло коровье. Почти исключительнымъ достояніемъ прикамскаго края есть масло коровье, которое въ топленномъ видѣ привозится на Волгу и по оной отправляется частью къ портамъ Азовскаго моря, частью же и въ С.-Петербургъ. Масло это происходитъ отъ скота пасущагося на богатыхъ пастбищахъ сѣвернаго Урала, преимущественно же идетъ изъ Сибири и стекается на пристаняхъ рѣки Чусовой въ количествѣ иногда до 100,000 пудъ. Изъ нихъ ежегодно отправляется 30 — 40,000 изъ Рыбинска въ С.-Петербургъ, а остальное изъ Дубовки въ Качалинъ. За границу изъ Россіи вывезено масла коровьяго, по сложности 1849—1853 годовъ, 36,000 пудъ, изъ коихъ 30,953 приходятся на порты азовскіе и черноморскіе; но въ 1856 году вывезено изъ С.-Петербурга 44,157, и изъ портовъ южныхъ 63,803 пуда. Большая часть масла, отправляемаго изъ азовскихъ портовъ, происходитъ отъ Калмыковъ Ставропольской губерніи, а въ черноморскіе порты доставляется оно крымскими Татарами. Сибирское масло привозится въ бочкахъ, а калмыцкое и татарское въ кожанныхъ бурдюкахъ.

Сало. Изъ Сибири доставляется также на Волгу значительное количество сала, вывариваемаго преимущественно изъ овецъ, пригоняемыхъ изъ Киргизской степи, и отправляемаго черезъ Ирбитскую ярмарку или Екатеринбургъ на рѣку Чусовую, по которой въ 1851 году сплавлено 660,000 пудъ сала. Въ

1856 году вымѣнено у Киргизовъ во всей оренбургской и сибирской линіи до 1,800,000 барановъ и 30,000 головъ крупнаго скота; по сложности же послѣднихъ 5 лѣтъ, ежегодный вымѣнъ простирался почти на 1,500,000 головъ. По сіе время торговля скотомъ постепенно усиливается, и въ продолженіе 30 лѣтъ утроилась. Бараны покупаемые на сибирской и уральской линіяхъ частью убиваются въ Сибири же, а сало ихъ отправляется по Камѣ на Волгу; изъ Оренбурга же большое число барановъ пригоняется къ приволжскимъ мѣстамъ и тамъ только поступаетъ на бойни. Скупаются они весною, а въ теченіе лѣта нагуливаютъ ихъ, осенью же убиваютъ. Есть киргизскіе бараны, въ которыхъ до 5 пудъ вѣсу и одного сала $2\frac{1}{2}$ пуда; обыкновенно же 4-хлѣтній баранъ даетъ 50 фунтовъ сала, а молодой отъ 30 до 35 фунтовъ.

Самара, какъ центральное и ближайшее мѣсто къ Киргизской степи и особенно къ Уральскому казачьему войску, производитъ обширную торговлю скотомъ и баранами, и отправляетъ въ С.-Петербургъ до 500,000 пудъ сала; но въ 1856 году, когда отъ сухаго лѣта не достало на зиму сѣна, и потому всѣ спѣшили уменьшить свои стада, собрано тамъ до 800,000 пудъ сала. Для закупки барановъ моршанскіе и саратовскіе гуртовщики ѣздятъ какъ въ землю Уральскаго войска, такъ и на ярмарку въ Рынь-Пески, гдѣ у стоянки своего султана собирается множество Киргизовъ. Изъ этихъ мѣстъ гонится въ Саратовскую и Тамбовскую губерніи отъ 50 до 70,000 барановъ и до 5,000 штукъ рогатаго скота. Сверхъ того и осѣдлые жители приволжскихъ губерній доставляютъ на рынокъ немалое число всякаго рода скота, коего одна часть скупается моршанскими и муромскими гуртовщиками для отправленія въ столицы, а другая на убой.

Вообще же количество скота въ заселенныхъ мѣстахъ замѣтно уменьшается, и хотя изъ Моршанска еще сплавляется къ С.-Петербургу до полумилліона пудъ сала, но бойни въ Коломнѣ и Воронежѣ, куда прежде стонялось огромное количество скота, одна за другою закрываются.

Изъ Саратовской губерніи незначительная часть сала сплавляется по Хопру и Медвѣдицѣ къ Ростову, или идетъ сухимъ путемъ въ Моршанскъ; главное же направленіе этого товара — къ сѣверу по Волгѣ, и ежегодно отправляется онаго изъ Рыбинска къ С.-Петербургу отъ 1.500,000 до 2,000,000 пудъ, а по сложности 1849 — 1853 годовъ отпущено за границу, изъ сего послѣдняго порта, 2,729,428 пудъ, или 91⁰/₀ всего вывозимаго изъ Россіи количества сала. Почти ⁴/₅ всего отпускаемаго изъ С.-Петербурга сала доставляются изъ Рыбинска, остальное же мѣстными бойнями или изъ мѣстъ, для которыхъ складами, на верхней Волгѣ, служатъ Ржевъ и Зубцовъ.

Мясо и кости. Мясо съ убиваемыхъ для сала животныхъ потребляется на мѣстѣ свѣжимъ или соленнымъ, и къ сожалѣнію не составляетъ предмета торговли. Далѣе развозятся кости, уже отправляемыя нынѣ, въ значительномъ количествѣ, за границу и на наши сахарные заводы. По сложности 1849 — 1853 годовъ вывезено за границу костей 167,000 пудъ, изъ коихъ Волгою приходитъ въ С.-Петербургъ иной разъ болѣе 25,000 пудъ.

Кожа. Послѣ сала кожи убитаго скота имѣютъ наиболѣе цѣнности, и ихъ обращается въ торговлѣ огромное количество. На кожевенныхъ заводахъ одного города Казани выдѣлано, въ 1854 году, 60,000 шкуръ воловьихъ и телячьихъ, 400,000 бараньихъ и 80,000 овчинъ. Въ 1857 году отправлено изъ Рыбинска въ С.-Петербургъ до 30,000 пудъ кожъ, а за границу оттуда выходитъ до 1.000,000 пудъ, преимущественно коровьихъ. Бараньихъ шкуръ по европейской границѣ вовсе не отправляется, а имито низовья Волги особенно богаты.

Такимъ же образомъ козлы и другія кожи казанской выдѣлки находятъ сбытъ лишь въ самой Россіи и въ государствахъ средней Азіи; въ Европу же выходитъ одна русская юфть, выдѣлываемая преимущественно во Владимірской губерніи.

Свѣчи. Въ оборотахъ волжской торговли имѣетъ нѣкоторое значеніе свѣчное производство, которое избрало центромъ своимъ городъ Казань. Тамъ въ 1854 году приготовлено болѣе 90,000

пудъ свѣчь. Промыселъ этотъ распространился и во многихъ другихъ приволжскихъ мѣстахъ. Немалое количество свѣчь привозится изъ Вятской губерніи, а всего съ Волги отправляется въ С.-Петербургъ отъ 100 до 140,000 пудъ въ годъ; сколько же развозится свѣчь по Волгѣ внизъ и вверхъ—опредѣлить невозможно; но, судя по тому, что на Нижегородскую ярмарку въ 1856 году привезено не болѣе 22,000 пудъ, должно полагать, что бѣльшая часть потребляемыхъ въ Поволжьѣ свѣчь, выдѣлывается на самыхъ мѣстахъ потребленія. Свѣчь стеариновыхъ на ярмарку было доставлено на сумму вдвое высшую чѣмъ сальныхъ, и учрежденіе нынѣ въ Екатеринбургѣ и въ Казани стеариновыхъ свѣчныхъ заводовъ и открытіе сбыта произведеніямъ ихъ за границу могутъ значительно содѣйствовать оборотамъ этого товара на Волгѣ.

Мыло. Мыла привезено на Нижегородскую ярмарку въ 1856 году на сумму въ $2\frac{1}{2}$ раза бѣльшую чѣмъ свѣчь. Въ новѣйшее время введены въ сѣверной Россіи улучшенные способы мыловаренія; между тѣмъ казанскіе заводчики, славившіеся некогда своимъ производствомъ, все еще придерживаются старинныхъ способовъ, а оттого мыловареніе у нихъ упало, и вмѣстѣ съ тѣмъ уменьшился привозъ мыла съ Волги въ С. Петербургъ. Въ 1835 году было отправлено онаго изъ Рыбинска 53,000 пудъ, въ 1851 году 6,600, а въ 1857 г. 1,000. Въ то же время количество вывареннаго мыла упало въ Казани съ 53,000 въ 1828 г. на 11,000 въ 1854 г.

Шерсть. Овецъ въ приволжскихъ губерніяхъ много, но шерсть ихъ не принадлежитъ къ числу товаровъ развозимыхъ въ большомъ количествѣ по Волгѣ. Шерсть собираемая съ русскихъ овецъ идетъ на крестьянское сукно, а лучшая съ цыгайскихъ овецъ, водящихся въ Саратовской, Пензинской и Симбирской губерніяхъ, на солдатское. Русскихъ овецъ считается въ одной Саратовской губерніи до 850,000 головъ, дающихъ по 7 ф. шерсти въ годъ, и того 150,000 пудъ. Тонкорунныхъ овецъ въ Саратовской губерніи до 600,000, доставляющихъ по меньшей мѣрѣ

40,000 пудъ перегонной шерсти. Она отправляется или прямо въ Москву, или свозится на шерстяную ярмарку, бывающую, въ іюль мѣсяцѣ, въ городѣ Пензѣ.

Рыбный товаръ. Не менѣе груза чѣмъ скотоводство доставляетъ волжскимъ судамъ рыбная ловля, производимая по всему теченію рѣки, но особенно внизъ отъ Чернаго яра, на самыхъ устьяхъ и по всему побережью Каспійскаго моря, самаго богатаго рыбою воднаго бассейна.

Какъ велико количество ловимой рыбы—въ точности опредѣлить невозможно. По свѣдѣніямъ собраннымъ въ 1843 году, приготовлялось ежегодно икры: на астраханскихъ водахъ и на Эмбѣ 20,000 пудъ, въ персидскихъ и туркменскихъ водахъ 21,000, а на закавказскихъ водахъ, по сложности 1847.—1855 годовъ, 22,191, и того болѣе 60,000 пудъ, а съ присовокупленіемъ количества добываемаго выше Астрахани вѣроятно не менѣе 70,000. — Съ того времени количество большемѣрной икрыной рыбы, т. е. бѣлуги, севрюги и осетра, повсемѣстно уменьшилось, отъ усиленнаго лова и обмелѣнія устьевъ рѣкъ. Не смотря на то, количество добываемой икры едва-ли ниже 60,000 пудъ.

Количественное отношеніе икры къ мясу рыбы было, въ прежнее время, какъ 10 : 75 или 85; нынѣ же, когда попадаетъ болѣе мелкой рыбы, бѣдной икрою, отношеніе это крайне измѣнилось, и едва-ли не дошло въ сложности до 1 : 15 или 20; останавливаясь на послѣдней цифрѣ, выходитъ что красной рыбы должно добываться на астраханскихъ и всѣхъ волжскихъ ватагахъ не менѣе 300,000 пудъ. Количество рыбьяго клея къ вѣсу рыбы относится какъ 1 : 500 а потому добывается онаго вѣроятно около 600 пудъ и столько же вязиги.

Еще труднѣе опредѣлить количество частичковой рыбы. Она состоитъ преимущественно изъ сома, судака, сазана, леща, тарани, бѣшенки, или сельди; въ устьяхъ же Кура попадаетъ и много лососей, а въ кизлярскихъ водахъ шамаи. Лещей ловилось иногда на Волгѣ до 24.000,000, но обыкновенно не болѣе половины этого количества, что составляетъ отъ 600,000 до

1.200,000 пудъ. Въ кавказскихъ водахъ попадаются они рѣдко.

Весною 1853 г. было поймано на промыслахъ лежащихъ ниже Астрахани и въ ближайшихъ окрестностяхъ города 8.088,000 судаковъ; ихъ также нѣтъ въ кавказскихъ водахъ, но они изобилуютъ на Волгѣ выше Астрахани, а потому можно положить весь ихъ уловъ въ 15.000,000.

Сомовъ ловится гораздо менѣе, и оттого они цѣнятся выше. Наконецъ бѣшенка и тарань употреблялись лишь на салотопленіе, и до 1846 года, когда производство жиротопленія ограничено промежуткомъ времени отъ 20 апрѣля до 5 мая, тарань и бѣшенка топились на 128 жиротопляхъ, а часто даже, при недостаткѣ рабочихъ, кормили ими свиней. Нынѣ стали бѣшенкѣ давать другое употребленіе: ее солятъ на подобіе голландскихъ сельдей, и въ 1857 году поступило въ продажу уже до 50.000,000 бѣшенокъ, приготовленныхъ этимъ способомъ. Онѣ доходятъ даже до С. Петербурга.

Съ закавказскихъ промысловъ отправлено въ Астрахань икры, среднимъ числомъ съ 1847 по 1854 г., до 17,546 пудъ, клею и вязиги 1,178 пудъ, а рыбы соленой: бѣлуги, осетра, севрюги, сома, сазана, — по 300,000 штукъ въ годъ. Изъ Персіи привозится не болѣе 50,000 пудъ соленой рыбы.

Къ рыбѣ собственно волжской и каспійской присоединяется еще наловленная въ р. Уралѣ, гдѣ по сложности 1844—1855 годовъ добыто красной рыбы 144,000, черной, или частиковой, 736,000, а икры 15,588 пудъ.

Наконецъ топление жира изъ рыбы все еще продолжается, хотя оно по невыгодности и уменьшается. Въ слѣдствіе сего подымется цѣна на жиръ тюлений, чрезмѣрно упавшая въ послѣднее время.

Волжскій рыбный товаръ расходуется по всей восточной полосѣ Россіи, въ той мѣрѣ, на сколько она не снабжается этимъ товаромъ изъ азовскихъ водъ. Немалое количество поступаетъ на Нижегородскую ярмарку, наибольшая же часть отправляется съ низо-

выхъ городовъ, сухимъ путемъ, во внутреннія губерніи, а г. Саратовъ служитъ однимъ изъ главныхъ рынковъ для рыбнаго товара.

За границу отправляется небольшое количество сушеной рыбы изъ азовскихъ портовъ, а икры какъ изъ оныхъ такъ и изъ с. петербургскаго; но изъ сего послѣдняго въ самомъ лишь незначительномъ количествѣ, изъ азовскихъ же портовъ отпускается болѣе 40,000 пудъ икры въ годъ, преимущественно красной судачейей.

Черная икра потребляется почти вся въ Россіи. Клей рыбный напротивъ большею частію назначается для заграничнаго отпуска, и среднимъ числомъ, съ 1849 по 1853 годъ, вывезено его въ годъ 3879 пудъ. Почти все это количество выходитъ изъ с. петербургскаго порта; однако съ возвышеніемъ цѣнъ на этотъ товаръ, отпускъ онаго постепенно упадаетъ.

Хлѣбъ. Хлѣбу принадлежитъ, по цѣнности и по количеству, первое мѣсто между товарами обращающимися на Волгѣ. Онъ стекается туда не только съ прибрежныхъ мѣстъ, но со всѣхъ почти частей обширнаго бассейна рѣки, и подвозится къ ея руслу сухопутно или водою.

Нагрузка хлѣба производится на всѣхъ пристаняхъ между Нижнимъ-Новгородомъ и Царицынымъ т. е. на протяженіи 1,650 верстъ. Далѣе, какъ съ сѣвера такъ и съ юга, прилегаютъ къ Волгѣ мѣста едва довольствующіяся собственнымъ хлѣбомъ и обыкновенно потребляющія чужой. Самую же хлѣбную полосу надлежитъ раздѣлить на южную и сѣверную. Первая производитъ преимущественно, мѣстами даже исключительно, пшеницу, а вторая рожь. Въ Самарской губерніи раздѣльная между ними черта идетъ по рѣкѣ Самарѣ. Къ сѣверу отъ нея рожь, овесъ и пшеница воздѣлываются почти въ одинаковомъ количествѣ. Напротивъ на южной половинѣ почти исключительно сѣется пшеница; она же и есть единственный хлѣбъ производимый Уральскими казаками и южною полосой Оренбургской губерніи, куда изъ Самарской губерніи доставляются овесъ и рожь.

Въ Саратовской губерніи пшеница господствуетъ въ прилегающихъ къ Волгѣ частяхъ уѣздовъ Хвалынскаго, Волжскаго и Саратовскаго, на всемъ пространствѣ уѣздовъ Камышинскаго и Царицынскаго и въ южныхъ частяхъ уѣздовъ Ардатовскаго и Балашевскаго. Въ остальной части губерніи преобладаетъ озимая рожь. Пшеницу же сѣютъ только яровую, потому что озимая не выноситъ тамошнихъ холодовъ. Но и въ яровой есть разница. На всѣхъ верхне-волжскихъ пристаняхъ, включительно почти до Самары, разводится такъ называемая „русская, мягкая пшеница“; на самарской пристани преобладаетъ уже бѣлотурка, какъ и на пристаняхъ ниже Самары: въ Хвалынскѣ, Балашевѣ и Екатериненштадтѣ. Тамъ русской пшеницы сѣется менѣе, но родится она отличной доброты, такъ что въ цѣнѣ иногда не уступаетъ и бѣлотуркѣ.

Всего за мѣстнымъ потребленіемъ, вѣроятно перевозится по Волгѣ оптовыми торговцами не менѣе 8 — 10 милліоновъ четвертей, или до 80 — 100 милліоновъ пудъ разнаго хлѣба, изъ коихъ болѣе половины приходится на ржаную муку и рожь, $\frac{3}{10}$ на пшеницу и крупчатку, $\frac{1}{10}$ на овесъ, а остальное на крупы всякаго рода, ячмень, солодъ, горохъ и т. д.

Почти вся поступающая въ продажу на волжскихъ пристаняхъ пшеница бѣлотурка происходитъ изъ Самарской губерніи или изъ прилегающихъ къ оной частей земли войска Уральскаго и губерніи Оренбургской. Саратовская губернія направляетъ избытокъ свой на Донъ, черезъ Дубовку и Качалинъ или по Хопру и Медвѣдицѣ; часть ея идетъ гужемъ въ Моршанскъ и Елецъ, а другая мукою въ Астрахань. Къ Азовскому морю возится преимущественно мягкая пшеница: гирка и саксонка. Съ южныхъ пристаней Самарской губерніи пшеница рѣдко отправляется внизъ по рѣкѣ; она болѣе обращается на сѣверъ.

Не малое количество пшеницы доставляется также Казанскою, Пензинскою и Нижегородскою губерніями. Изъ первой въ 1858 году отправлено въ С. Петербургъ до 200,000 четвертей. По

Сурѣ и Цнѣ сплавляется изъ Пензинской и сосѣднихъ губерній до 200,000 четвертей.

Большая часть пшеницы волжскаго бассейна доставляется въ зернѣ; остальная же отправляется по перемолѣ. Такимъ образомъ въ окрестностяхъ Рыбинска готовится до 3 милліоновъ пудъ пшеничной муки, а въ г. Калязинѣ 200,000 пудъ крахмала. Крупчатка въ количествѣ 2 милліоновъ пудъ идетъ изъ Рыбинска въ С. Петербургъ; изъ нихъ отъ 350,000 до 750,000 п. отправляются водою до Петербурга, а остальное везется туда или черезъ Тверь и по желѣзной дорогѣ или зимою гужемъ. Пшеницы въ зернѣ привозится въ столицу изъ Рыбинска отъ 6 до 12.000,000 пудъ. Изъ нихъ половина, преимущественно бѣлотурка, поступаетъ на мельницы, а русская, или саксонка, назначается для заграничнаго отпуска, и среднимъ числомъ, въ 1853, 1856 и 1857 годахъ, отправлено изъ С. Петербурга за границу 529,079 четвертей, или до 5,000,000 пудъ.

$\frac{7}{8}$ всей ржи выходящей съ Волги предварительно превращается въ муку, изъ которой, при сильномъ требованіи на хлѣбъ, часть отпускается за границу. Такъ на примѣръ въ 1856 году вывезено 382,624 четверти муки, а въ сложности 1852 и 1853 годовъ не болѣе 36,000. Ржи въ зернѣ напротивъ вывезено, среднимъ числомъ, въ продолженіе 1852 — 57 г. изъ С. Петербурга 431,787 четвертей. Наибольшая часть ржаного хлѣба получается въ столицѣ волжскимъ путемъ, и изъ Рыбинска туда отправлено по сложности 1855 — 57 годовъ, муки 16,200,000, а ржи 4,150 пудъ.

Скупаются этотъ хлѣбъ повсемѣстно; главныя же мѣста закупа суть пристани: Чистополь, Спаскъ, Чебоксары, Мамадышъ — въ Казанской губерніи, Симбирскъ, Промзино на Сурѣ, Лысково въ Нижегородской губерніи, Моршанскъ на Цнѣ, Уфа и Бирскъ на Бѣлой.

На нѣкоторыхъ изъ нихъ закупается болѣе 400,000 четвертей муки и ржи, всего же собирается на Волгѣ болѣе 25 милл. пудъ этого хлѣба, и $\frac{4}{5}$ этого количества идутъ на сѣверъ къ

Рыбинску, а остальное въ Дубовку, для отправленія на правый флангъ кавказской арміи, и для продовольствія Астрахани и войска за Кавказомъ. На сіе послѣднее выходитъ отъ 350,000 до 500,000 четвертей ржи, овса и крупы въ годъ. Для низовыхъ губерній и Каспійскаго моря покупается рожь преимущественно въ Саратовской губерніи, откуда значительное количество сплавляется по Хопру и по Медвѣдицѣ въ Ростовъ.

Остальные роды хлѣба покупаются въ тѣхъ же мѣстахъ. Съ того времени, какъ разрѣшено покупать для войска вмѣсто гречневой крупы просяную, стали обращать болѣе вниманія на этотъ хлѣбъ, который даетъ изумительные урожаи въ Саратовской и Самарской губерніяхъ, и оттуда отправляется какъ вверхъ по Волгѣ такъ и на Оку. Гречиха доставлялась въ прежнее время преимущественно изъ Моршанска; нынѣ Казанская губернія и особенно прикамская сторона стали производить много гречи.

Изъ Рыбинска отправляется въ С.-Петербургъ крупъ разныхъ до 2,500,000, а овса до 6,000,000 пудъ; всего же по сложности послѣднихъ трехъ лѣтъ, отправлено разнаго хлѣба изъ Рыбинска вверхъ по 36,500,000 пудъ, а въ 1856 и 1857 г. свыше 40.000,000 въ годъ.

Арбузы и дыни. Въ числѣ земныхъ произведеній, доставляющихъ грузъ волжскимъ судамъ, можно еще упомянуть объ арбузахъ и дыняхъ, собираемыхъ въ огромныхъ количествахъ на Волгѣ особенно на луговой сторонѣ, къ югу отъ Хвалынска, но особенно за Камышинымъ. Первые плоды отправляются сухимъ путемъ въ Москву, а потомъ уже назначается закупка для другихъ мѣстъ, и до поздней осени развозится товаръ этотъ по Волгѣ.

Льняное сѣмя. Несравненно болѣе значенія имѣютъ въ волжской торговлѣ маслянистыя сѣмена, особенно сѣмя льняное, котораго отправляется изъ Рыбинска въ С.-Петербургъ до 2,000,000 пудъ, или 200,000 четвертей. Выходитъ же оттуда за границу болѣе 300,000 четвертей, а въ 1856 году,

изъ запасовъ, накопившихся во время войны, отпущено даже 543,000.

Ленъ производится всюду въ Россіи, а потому и сѣмя его собирается вездѣ; но въ южныхъ степныхъ губерніяхъ сѣется онъ лишь для сѣмени, на сѣверѣ же болѣе для волокна. Въ первомъ случаѣ высѣвается на десятину отъ 4 до 6 мѣръ, во второмъ отъ 6 до 8. Чѣмъ гуще ленъ, тѣмъ тоньше стебли, но тѣмъ мельче зерно.

Саратовская губернія, хотя производитъ не малое количество сѣмени, однако доставляетъ онаго на Волгу не много. Оно отправляется преимущественно по Хопру и по Медвѣдицѣ на Донъ, что считается выгоднѣе перевозки этого товара на Волгу и потомъ черезъ Дубовку въ Ростовъ. Въ Самарской губерніи въ урожайные годы грузится его до 15,000 четвертей. По Камѣ, Бѣлой, Вяткѣ до 20,000. Въ Казанской, Симбирской и Нижегородской губерніяхъ набирается еще до 50,000. Съ Суры сплавляется до 20,000, а изъ Моршанска до 100,000 четвертей. Недостающее затѣмъ количество скупается на пристаняхъ, къ сѣверу отъ Нижняго-Новгорода; такъ что въ Рыбинскѣ скопляется болѣе 200,000 четвертей льнянаго сѣмени. Льна же этимъ путемъ доставляется небольшое количество, хотя Владимірская, Ярославская и Костромская губерніи, въ центрѣ коихъ находится Рыбинскъ, богаты льномъ, который большею частью отправляютъ въ Архангельскъ. Причина странному этому явленію та, что ленъ, какъ товаръ громоздкій, удобно грузится на суда только тогда, когда онъ прессованъ, а этого нельзя дѣлать, пока онъ не подверженъ браку: въ Архангельскъ сплавляется онъ по Сухонѣ и Двинѣ весною, на большихъ вмѣстительныхъ баркахъ; суда же плавающія по каналамъ, дѣлаются меньшихъ размѣровъ, и потому на нихъ болѣе дорожать мѣстомъ. Тоже можно сказать и о пенькѣ, которой нынѣ отправляется чрезъ Рыбинскъ не болѣе 125,000 пудъ, тогда какъ въ Шацкѣ и Арзамасѣ собираются оной огромныя количества. Съ устройствомъ рыбинской желѣзной дороги устранятся эти неудобства, и тогда новымъ путемъ ленъ и пенька волж-

ской страны большими количествами обратятся въ С.-Петербургъ.

Съ нѣкотораго времени появилось въ торговлѣ подсолнечное масло, которое выдѣлывается съ выгодною въ Саратовѣ; но оно болѣе идетъ въ азовскіе, чѣмъ въ балтійскіе порты.

Табакъ. Несравненно важнѣе разведеніе табака въ нѣмецкихъ колоніяхъ нижняго Поволжья, почти исключительно на луговой стороны. Тамъ въ 1856 году собрано, съ 6,000 десятинъ болѣе 400,000 пудъ табака, который расходуется по всей восточной и сѣверной Россіи; а въ 1856 году отправлено онаго за границу 800,000 пудъ, и съ того времени требованіе туда возобновилось.

Часть этого товара развозится по Волгѣ, и идетъ даже черезъ Рыбинскъ вверхъ; но несравненно большая часть отправляется сухимъ путемъ, и достигаетъ даже Финляндіи, куда въ 1856 году отпущено 58,000 пудъ листового табака.

Таковы главныя произведенія приволжскаго края, составляющія предметъ оптовой торговли, и перевозимыя вверхъ или внизъ по рѣкѣ.

Къ нимъ присоединяются еще товары, привозимые на Волгу: 1) съ Каспійскаго моря, 2) въ оренбургской или сибирской линіи, и 3) изъ внутреннихъ губерній Россіи. Часть сихъ послѣднихъ заключается въ товарахъ заграничныхъ.

Товары персидскіе и кавказскіе. Сверхъ рыбнаго товара, доставляемаго въ Астрахань какъ изъ Персіи такъ и изъ Закавказскаго края, идетъ изъ сего послѣдняго дербентская мarena, кизлярское вино и водка. Количество первой простирается до 150,000 пудъ, а послѣднихъ было привезено на Нижегородскую ярмарку, въ 1856 г., 360,000 ведеръ.

Собственно изъ Персіи привозится шелка отъ 6,000 до 10,000 пудъ, хлопчатой бумаги до 60,000 пудъ, чернильныхъ орѣховъ, сухихъ фруктовъ, риса, разныхъ красокъ, столярнаго дерева и т. д.; но едва-ли все привозимое количество товаровъ, не считая рыбы и икры, многимъ превышаетъ 100,000 пудъ.

Товары за-уральскіе. Значительнѣе привозъ товаровъ по оренбургской и сибирской линіямъ. Съ первой доставляются они въ Самару и оттуда вверхъ по Волгѣ, а со второй, черезъ Екатеринбургъ, гужемъ или водою въ мѣста потребленія. Въ 1856 году привезено изъ средней Азіи: хлопчатой бумаги 138,000, пряжи 5,884, бумажныхъ издѣлій примѣрно 40,000 пудъ, а также кожъ, шерсти, мягкой рѣхляди, шелковыхъ и шерстяныхъ издѣлій. Вѣроятно не менѣе 200,000 пудъ изъ этихъ товаровъ дошло до Волги. О чаѣ было уже упомянуто выше.

Колоніяльные товары и фабричныя издѣлія. Сколько наконецъ привозится туда колоніяльныхъ товаровъ, винъ и разныхъ издѣлій съ запада, опредѣлить невозможно; но это товаръ самый цѣнный, способный переносить значительнѣйшіе фрахты.

Принимая однако въ расчетъ, что населеніе завожскаго края и Сибири составляетъ почти четвертую часть населенія всей имперіи, что большая часть жителей даже праваго берега рѣки получаютъ нужные имъ товары водянымъ путемъ, что по Волгѣ идутъ изъ Россіи какъ отечественные такъ и европейскіе товары въ Персію, Закавказскій край и среднюю Азію, — легко представить себѣ громадность грузовъ всякаго рода, движущихся вверхъ и внизъ по рѣкѣ.

Это подтверждается количествомъ товаровъ обращающихся на Нижегородской ярмаркѣ и преимущественно назначаемыхъ для восточной полосы Россіи. Ихъ привезено въ 1856 году на 69,000,000, и въ 1857 году болѣе, чѣмъ на 80,000,000 рубл.; а за вычетомъ хлѣба, рыбы, лѣснаго товара, мѣди, желѣза, чая, соли, принятыхъ нами уже въ расчетъ, — остается товаровъ въ 1856 году еще на 38,000,000 рубл., а въ 1857 году и того болѣе, что на вѣсь непременно составитъ не менѣе 4—5,000,000 пудъ.

ОПИСАНІЕ ВОЛГИ.

Путь, по которому движется вся эта масса товаровъ, рѣка Волга, имѣетъ протяженія 3,295 верстъ, а за исключеніемъ

верховьевъ, судоходныхъ лишь съ помощію искусственныхъ сооруженій, длина рѣки, отъ Рыбинска до Астрахани, 2,700 верстъ.

Пространство это между главными приволжскими городами распредѣляется слѣдующимъ образомъ.

отъ Рыбинска до Нижняго Новгорода . . .	520	верстъ
„ Нижняго Новгорода до Казани	400	„
„ Казани до Самары	440	„
„ Самары до Саратова	450	„
„ Саратова до Камышина	220	„
„ Камышина до Астрахани	670	„

2,700 верстъ.

Дно рѣки почти на всемъ ея протяженіи песчаное, и въ этомъ заключается причина частыхъ измѣненій русла, особенно въ слѣдствіе весеннихъ разливовъ, когда вода подымается отъ 40 до 60 футъ надъ меженнымъ стояніемъ. Отъ осажденія землистыхъ частицъ образуются мѣстами отмели вдоль береговъ или поперегъ рѣки или посрединѣ теченія въ видѣ наносныхъ острововъ. Русло засоряется камнями и карчами, уносимыми съ береговъ стремленіемъ ледохода. Наконецъ непрерывно измѣняется направленіе самаго фарватера. Глубина Волги, въ лѣтнее время, зависитъ отъ количества дождевыхъ водъ, и эта зависимость на Волгѣ ощутительна болѣе, чѣмъ въ европейскихъ рѣкахъ, вытекающихъ преимущественно изъ горъ, и потому, во время засухъ, питающихся въ таяніи снѣговъ на горныхъ вершинахъ.

Внизъ отъ Рыбинска, Волга имѣла бы во всякое время достаточно глубины для всякаго рода судовъ, если бы не мѣшали тому нѣкоторыя отмели, изъ которыхъ Овсяновская, ниже Ярославля, и другая близъ Костромы имѣютъ глубины лишь 18 вершковъ. Передъ самымъ устьемъ Оки, Волга пересѣкается песчанымъ наносомъ, оставляющимъ фарватеру 28 вершковъ глубины; таковая же глубина и на Телячьемъ броду, въ 10 верстахъ ниже Нижняго-Новгорода; противъ города Чебоксары 35 вершковъ, а далѣе нѣтъ отмели мелче 40 вершковъ. Ниже

устья Камы, Волга нигдѣ не имѣетъ менѣе сажени глубины, а нормальная глубина въ Саратовской губерніи $2\frac{1}{2}$ сажени и въ Астраханской 12 с. Немного выше Астрахани, рѣка снова мелѣетъ отъ морскихъ наносовъ, и воды не болѣе 12 футъ: на самыхъ же устьяхъ глубина совершенно зависитъ отъ вѣтра: при сѣверныхъ вѣтрахъ мѣстами упадаетъ она до 1— $1\frac{1}{2}$ фута.

Паденіе Волги весьма незначительно, и теченіе оттого медленно. Оно всего сильнѣе отъ устья Оки до Самарской косы; во время же весенняго половодія, отъ напора воды сверху, быстрота чрезвычайно усиливается.

Волга	вскрывается.	замерзаетъ.	Число дней судоходства.
въ Твери	Апрѣля 5	Ноября 9	218
„ Ярославль	„ 11	„ 10	213
„ Костромѣ	„ 13	„ 4	205
„ Кинешемскомъ уѣздѣ	„ 14	„ 4	204
„ Казани	„ 10	„ 8	212
„ Саратовѣ	„ 7	„ 26	233
„ Астрахани	Марта 15	„ 29	259

Изъ этого видно, что вскрытіе начинается съ южной части, затѣмъ сбрасываетъ съ себя ледяной покровъ верхняя часть, самая западная. Въ этомъ отношеніи вліяніе западнаго положенія такъ велико, что рѣка вскрывается въ Твери двумя днями ранѣе, чѣмъ въ Саратовѣ, не смотря на то что сей послѣдній городъ на $5\frac{1}{20}$ южнѣе Твери. Наконецъ послѣднею вскрывается та часть Волги, которая простирается между Костромою и Казанью и есть самая сѣверовосточная. Замерзаніе происходитъ въ томъ же порядкѣ. Первою покрывается часть, принадлежащая Костромской губерніи, затѣмъ въ Казани и въ Твери рѣка замерзаетъ почти въ одно и то же время, и наконецъ уже покрывается она льдомъ въ Саратовѣ и Астрахани.

Въ верхней части Волги до устья Камы, послѣдняго значительнаго ея притока, ледъ взламывается и рѣка достигаетъ наибольшаго возвышенія отъ дѣйствія притоковъ. Въ нижней части, явленіе полыхъ водъ зависитъ отъ притока воды, сверху

по Волгѣ. Оттого тамъ разливъ воды происходитъ позже, чѣмъ на верховьяхъ, и самое сильное возвышеніе водъ бываетъ въ концѣ мая, около двухъ мѣсяцевъ послѣ ледохода. Высота весеннихъ водъ зависитъ отъ количества снѣга, сохранившагося до весны, отъ дружнаго или постепеннаго его таянія, и вообще отъ болѣе или менѣе рѣзкаго перехода отъ зимы къ веснѣ.

Въ верхней Волгѣ, въ предѣлахъ Тверской губерніи, весеннія воды возвышаются надъ меженнымъ горизонтомъ воды отъ 28 до 43 футъ, въ Ярославской около 35, у Нижняго Новгорода до 44. Оттуда до границъ Саратовской губерніи, высота полыхъ водъ значительно измѣняется. Въ обильные водою годы возвышеніе достигаетъ 30—60 футъ, а въ годы малоснѣжные 14—25. Въ Саратовѣ весеннія воды возвышаются на 45 ф.; далѣе же внизъ прибыль воды дѣлается постепенно менѣе замѣтною, потому что Волга расширяетъ свое поймо, развѣтвляется на рукава и новыхъ притоковъ не принимаетъ.

Время спада водъ, завися отъ состоянія погоды, подлежитъ еще большимъ измѣненіямъ нежели время весенняго полноводія. Вообще межень наступаетъ въ верхней Волгѣ ранѣе, чѣмъ въ нижней. Выше Рыбинска пониженіе горизонта происходитъ обыкновенно въ іюнѣ. Ниже Рыбинска, самыя низкія воды бываютъ не ранѣе іюля и обыкновенно въ августѣ. Нерѣдко отъ сильныхъ дождей Волга, среди лѣта, въ верхнемъ теченіи выходитъ снова изъ береговъ. Прибыль эта, усиливая быстроту теченія, мѣшаетъ взводу судовъ.

У самой Астрахани, прибыль отъ притока воды сверху мало замѣтна. Случающіяся тамъ измѣненія въ горизонтѣ воды происходятъ отъ дѣйствія вѣтровъ. Отъ юго-восточныхъ вѣтровъ вода возвышается до 5—7 футъ надъ обыкновенною; напротивъ того сѣверный вѣтеръ, угоняя воду въ море, понижаетъ горизонтъ рѣки иногда на $2\frac{1}{2}$ фута противъ средняго уровня. Съ наступленіемъ осени, горизонтъ Волги возвышается на всемъ ея протяженіи, какъ отъ дождей такъ и отъ меньшей убыли воды отъ испаренія. Осеннее возвышеніе воды у Рыбинска

доходить отъ 7 до 20 футъ; въ нижней Волгѣ оно гораздо менѣе чувствительно. Въ это время прибыль правильнѣе и умѣреннѣе лѣтнихъ паводковъ, а потому она служитъ къ оживленію судоходства. Отъ продолжительности осенняго полноводія и поздняго наступленія зимы, много зависитъ успѣхъ торговыхъ оборотовъ.

Изъ этихъ данныхъ видно что:

1) Плаваніе по Волгѣ, за исключеніемъ самыхъ южныхъ частей, продолжается не многимъ болѣе 200 дней.

2) Лишь въ теченіе одной половины этого времени, какъ весною, такъ и осенью, можно рассчитывать на полную воду.

3) На верхней и средней Волгѣ меженное состояніе водъ продолжается около трехъ мѣсяцевъ, и въ то время плаванію препятствуютъ частыя мели и перекаты. Особенности торговаго движенія на Волгѣ зависятъ именно отъ кратковременности навигаціи, отъ мелководія верховьевъ рѣки и ея притоковъ, отъ огромной разницы въ уровнѣ ихъ въ полную воду и въ межень, и наконецъ отъ затруднительности сухопутнаго подвоза товаровъ лѣтомъ и превосходства зимняго пути.

Въ продолженіи зимы произведенія земледѣлія и скотоводства всего волжскаго бассейна, а также желѣзо и мѣдь уральскихъ заводовъ подвозятся къ пристанямъ самой Волги или ея притоковъ. Къ нимъ присоединяются еще товары сибирскіе, подспѣвшіе туда къ открытію рѣкъ.

Постройка судовъ и перевозка грузовъ составляютъ отдѣльный и весьма обширный промыселъ. Въ Рыбинскѣ и выше онаго, по Волгѣ и ея притокамъ строятъ суда, назначенныя для плаванія между С. Петербургомъ и Рыбинскомъ. Въ Нижнемъ-Новгородѣ, въ Балахнѣ и въ Городцѣ, находящихся въ Нижегородской же губерніи, строится наибольшая часть парусныхъ судовъ, а коноводныя машины преимущественно на Камѣ. Сверхъ того и на большей части сплавныхъ рѣкъ строятъ суда, которыя имѣютъ быть спускаемы по онымъ. Эти послѣднія строятся зимою, спускаются на

воду при самомъ вскрытіи рѣкъ, и уходятъ иногда прежде, чѣмъ онѣ совершенно очистились отъ льда.

Эти сплавныя суда весьма не прочны, безъ желѣзныхъ скрѣпъ, связываются деревянными гвоздями и мочалами, и часто даже не осмаливаются и разламываются по прибытіи къ мѣсту; впрочемъ въ инныя рѣки, бѣдныя лѣсомъ, какъ-то Цну, Суру, Мокшу, суда лѣтомъ возвращаются и остаются потомъ въ бездѣйствіи до будущей весны. На Хоперъ и Медвѣдицу, куда суда въ меженную воду воротиться не могутъ, привозятся они ежегодно зимнимъ путемъ съ Волги.

Судохозяева Нижегородской губерніи отправляются Великимъ постомъ на тѣ мѣста, гдѣ приготовлена кладь, и тамъ условливаются о доставкѣ; раннею же весною они туда сплавляютъ суда за грузомъ.

Судорабочіе нанимаются зимою, и прибываютъ на пристани довольно рано, чтобъ осматривать суда до вскрытія рѣки.

Барки, на коихъ товары перевозятся изъ Рыбинска въ С.-Петербургъ, рѣдко возвращаются. Въ Петербургѣ они разламываются въ числѣ 4,000, и кромѣ досокъ и брусевъ выходитъ изъ нихъ до 60,000 сажень дровъ.

Снасти снимаются съ этихъ судовъ и отправляются обратно въ мѣсто, откуда вышли барки.

Сплавныя суда размѣровъ весьма различныхъ, смотря по свойству рѣкъ, по которымъ они плаваютъ.

Отъ-этого и зависитъ грузъ судовъ и онъ растеть соразмѣрно глубинѣ рѣкъ. Такъ напр. суда, сплавляемые съ верховьевъ Бѣлой, выходятъ съ грузомъ 4 — 5,000 пудъ, а по мѣрѣ приближенія къ устью, одни догруживаются, а другія сдавши грузъ возвращаются или продаются на сломъ.

То же повторяется на Дону, Хоперскія и Медвѣдицкія барки, пришедъ въ Качалинъ, принимаютъ товары пришедшіе волокомъ изъ Дубовки.

Лучшей постройки суда назначенныя для постояннаго плаванія. Они извѣстны подъ названіями расшивъ, коломенокъ, дощани-

ковъ, тихвинокъ и др.; не поднимаютъ никогда болѣе 20,000 пудъ груза, обыкновенно же гораздо менѣе, и сидятъ въ водѣ отъ 14 до 20 вершковъ.

Суда эти строятся преимущественно, какъ выше сказано, на самой Волгѣ, въ Нижегородской, Ярославской и Костромской, а меньшія въ Тверской и Новгородской губерніяхъ.

Самый значительный грузъ (до 150,000 пудъ) поднимаютъ суда, сплавляемыя по Камѣ съ солью; бо́льшую еще тяжесть двигаютъ конныя машины и кабестанные пароходы, имѣющіе на буксирѣ отъ 4 до 6 баржъ, всего съ грузомъ до 450,000 пудъ. Коноводныхъ машинъ было на Волгѣ въ 1846 году 200, въ 1856 же осталось ихъ не болѣе 105, изъ коихъ 59 большихъ, т. е. работающихъ одновременно 52 лошадьми и имѣющихъ потому на палубѣ 172 лошади. Подобное судно стоитъ 45,000 руб., и служитъ отъ 10—12 лѣтъ. Оно сидитъ въ водѣ 3 аршина, и подвигается съ скоростью 10—14 верстъ въ сутки.

Конныя машины оказывали большую пользу пока не было пороходовъ на Волгѣ, но совмѣстничество съ ними онѣ выдерживать не могутъ, и оттого число ихъ постепенно уменьшается, хотя еще въ 1857 году построены вновь двѣ конныя машины, одна въ Вяткѣ, а другая при устьѣ Ветлуги.

Таща за собою цѣлый рядъ судовъ, занимающихъ нерѣдко въ длину пространство въ 200—300 сажень, онѣ заграждаютъ путь остальнымъ судамъ, особенно когда ихъ соберется въ одномъ мѣстѣ большое число. Кромѣ того онѣ служатъ къ образованію перекаатовъ, а якоря, съ лапами отъ 1 $\frac{1}{2}$ до 2 $\frac{1}{2}$ аршинъ, забрасываемые ими на самомъ фарватерѣ, представляютъ искусственные карчи, о которыя часто разбиваются суда.

На подчалкахъ, прикрѣпляемыхъ къ обыкновеннымъ пароходамъ, бываетъ клади отъ 80,000 до 100,000 пудъ. Буксирные пороходы сидятъ въ водѣ 3—6 футъ. Въ сутки дѣлаютъ они до 100 верстъ противъ теченія, а внизъ по рѣкѣ 140. Кабестанные пароходы по сіе время рѣдко уходятъ болѣе 30—40, а конныя машины 15—25 верстъ.

Бечевое тяжелое судно совершаетъ не болѣе 10—15 верстъ въ день, для плаванія же на парусахъ никакого срока опредѣлить не возможно. Отъ Самары до Рыбинска доходятъ и въ три и въ одинъ мѣсяцъ. Вообще рейсы, или путины, на Волгѣ дѣлятся на дальніе и короткіе. Къ первымъ причисляются такіе, которые требуютъ отъ 2-хъ до 4-хъ мѣсяцевъ, а именно въ Рыбинскъ изъ Самары и изъ всѣхъ мѣстъ ниже оной; ко вторымъ—не продолжающіеся болѣе 4-хъ недѣль. Дальняя путина совершается одна во все лѣто, и рѣдко двѣ, а короткихъ дѣлается до 3-хъ и даже 4-хъ.

По теченію, суда уносятся водою, противъ него же двигаются помощью пароходовъ, конныхъ машинъ, завозныхъ якорей, бечевою и на парусахъ.

На разныхъ волжскихъ пристаняхъ грузилось въ 1857 году 24,236 судовъ, изъ коихъ 2,598 выше Рыбинска; во всемъ же волжскомъ бассейнѣ грузилось 31,047 судовъ, 2,386 плотовъ и 2,767 лѣсныхъ гонокъ, подымавшихъ клади на 155,000 руб., а за вычетомъ бассейна рѣки Оки, на 140,000 рублей. Построено, какъ на самой Волгѣ такъ и на притокахъ ея, въ 1854 году 8,723 судна, изъ коихъ 1,420 маломѣрныхъ лодокъ ⁽¹⁾. Это одно достаточно доказываетъ, какъ недолговѣчна большая часть судовъ.

Въ Рыбинскъ приходитъ нынѣ до 4,000 судовъ (въ 1835 г. 2,041, а въ 1836 г. 2,506) съ низовыхъ мѣстъ; перегружаются же товары, для отправленія вверхъ, на 8—10,000 мелкихъ судовъ (въ 1836 году на 8,556, а въ 1837 году на 7,382 судовъ), такъ что на каждое приходится 7—8000 пудъ.

Судорабочихъ рядилось въ 1851 году на пристаняхъ Волги, внизъ отъ Рыбинска, 151,404, а на ея притокахъ (не выше Рыбинска) 137,077; изъ нихъ пришлось:

⁽¹⁾ Во всей Россіи построено въ 1854 году 13,188 рѣчныхъ судовъ, оцѣненныхъ примѣрно въ 3.600,000 руб. Принимая въ соображеніе, что по Волгѣ плаваютъ суда несравненно большихъ размѣровъ, чѣмъ по другимъ рѣкамъ, можно смѣло оцѣнить въ 2.000,000 руб. суда ежегодно строящіяся на Волгѣ.

на астраханскую пристань	10,558
„ саратовскую „	6,539
„ самарскую „	22,064
„ казанскую „	13,733
„ лысковскую „	15,795
„ нижегородскую „	33,790
„ рыбинскую „	19,650

Въ Рыбинскъ прибываетъ до 200,000 судорабочихъ въ годъ, а въ иные дни до 20,000.

При сплавѣ берется по 6 рабочихъ на 15,000 пудъ, а противъ теченія по 4 и 5 человѣкъ на 1000 пудъ. На коноводныхъ машинахъ и на пароходахъ несравненно меньше людей, чѣмъ на судахъ парусныхъ и двигаемыхъ бичевою.

Принимая въ соображеніе огромныя разстоянія, на которыхъ развозятся товары по Волгѣ, обстоятельства затрудняющія плаваніе и кратковременность навигаціи, — нельзя не признать перевозныя цѣны весьма умѣренными. Онѣ составляютъ внизъ по теченію: отъ устья Камы до Астрахани, на разстояніи 1,800 верстъ отъ 4 до 7 коп. съ пуда; съ устья же Камы черезъ переволокъ въ Ростовъ — 20 — 25 коп. Вверхъ по теченію платится: отъ Казани до Нижняго-Новгорода (400 в.) 3 — 5 коп., — до Рыбинска (900 в.) 7 — 13 коп.; отъ Саратова до Рыбинска (1,800 в.) въ первый весенній рейсъ отъ 18 до 25 коп., во второй же отъ 15 до 18 коп.; отъ Самары до Рыбинска, что на 450 в. ближе Саратова 10 — 15 коп. Парходамъ платится нѣсколько дороже. Изъ Нижняго въ Рыбинскъ (520 в.) кладь доходитъ на мелкихъ судахъ въ 10, а на пароходахъ въ 5 дней, съ платою отъ 4 до 6 коп. съ пуда. Конномашинныя и большія суда тащатся туда 2 — 3 недѣли, но за-то довольствуются 3 копѣйками съ пуда.

Изъ этого видно, что за доставку пуда платятъ внизъ по теченію по копѣйкѣ на 300 — 600 верстъ, а вверхъ по копѣйкѣ на 70 — 150 верстъ т. е. вчетверо дороже.

Внизъ по теченію суда совершаютъ по 100 верстъ въ день,

а вверхъ никакъ не болѣе 20, а тяжелыя посудины часто не болѣе 10 верстъ.

Длина водянаго пути отъ Рыбинска до С. Петербурга составляетъ:

По Волгѣ и Вышневолоцкою системою	1,311	верст.
„ Мологѣ и Тихвинскою системою	854	„
„ Шекснѣ и Мариинскою системою	1,163	„

Расстояніе же отъ Рыбинска до С. Петербурга по системамъ:

Вышневолоцкой	1,311	верстъ.
Тихвинской	854	„
Мариинской	1,163	„

Проходятъ же суда по первой въ $2\frac{1}{2}$ —3 мѣсяца, по второй въ 25—40 дней, а по третьей въ 3— $3\frac{1}{2}$ мѣсяца, за плату 12—15, 18—25, 11—14 копѣекъ. Средняя же цѣна 14—15 копѣекъ.

Изъ этого выходитъ, что товары могутъ доходить въ С.-Петербургъ.

изъ Нижняго-Новгорода въ	$2\frac{1}{2}$ —4	мѣсяц.
за плату	16	—30 коп.
изъ Самары	$2\frac{1}{2}$ —6	мѣсяц.
за плату	22	—40 коп.
изъ Саратова	3	—7 мѣсяц.
за плату	28	—45 коп.

Слѣдовательно, изъ Саратова въ С. Петербургъ грузы въ теченіи одной навигаціи поспѣваютъ лишь спѣшною доставкою, обходящеюся весьма дорого, и перевозка изъ Самары становится даже довольно невѣрною, если принять въ соображеніе, что суда не во всякое время года могутъ проходить по каналамъ, но должны ждать сбора каравана и очереди. По Вышневолоцкой системѣ напр. проходятъ въ теченіи лѣта всего три каравана.

По этимъ причинамъ произведенія Приволжья, ниже Самары, рѣдко отправляются къ Рыбинску, но обращаются преимущественно на Донъ, въ Астрахань или на Кавказъ.

Въ Рыбинскѣ ежегодно остается на зимовку отъ 5 до 10 милліоновъ пудъ разнаго товара а сверхъ того весьма часто большое количество грузовъ захватывается морозами по всѣмъ водянымъ системамъ. Въ 1856 году зазимовало такимъ образомъ, между Рыбинскомъ и С. Петербургомъ, болѣе 10.000,000 пудъ товаровъ. Не смотря на дороговизну доставки по Тихвинской системѣ, провозится по ней вверхъ не менѣе 12⁰/₀ всего отправляемаго изъ Рыбинска груза, а внизъ, изъ 3,000,000 пудовъ, ³/₅ проходятъ этимъ путемъ, какъ самымъ короткимъ.

Имѣя въ виду, съ одной стороны, богатство произведений приволжскаго и заволжскаго края, съ другой несовершенство путей сообщенія, связывающихъ Волгу съ внутренними губерніями и съ морями Балтійскимъ и Азовскимъ, предположено провести на Волгу четыре желѣзныя дороги, изъ коихъ три — изъ Бологова, станціи на Николаевской желѣзной дорогѣ, въ Рыбинскѣ, и изъ Москвы въ Нижній-Новгородъ и въ Саратовъ — должны соединить Волгу съ Николаевскою дорогою, а четвертая, Волжско-донская, посредствомъ Дона съ Азовскимъ моремъ. Эту послѣднюю предполагается устроить на томъ мѣстѣ, гдѣ Донъ наиболѣе сближается съ Волгою, и гдѣ они раздѣляются лишь волокомъ шириною въ 70 верстъ.

Длина всѣхъ этихъ дорогъ составитъ около 1,600 верстъ, и сооруженіе ихъ обойдется вѣроятно въ 85 — 95.000,000. Валоваго дохода, по приблизительному разсчету, должны онѣ приносить не менѣе 10⁰/₀, а если разложить выручаемую ими сумму на то количество волжскихъ товаровъ, на перевозку коихъ разсчитываютъ, т. е. на 70 — 80.000,000 пудъ, то приходится провозной платы, отъ Волги до Николаевской дороги, на каждый пудъ 12 — 13 копѣекъ.

Впрочемъ изъ четырехъ дорогъ только двѣ, Донская и Рыбинская, назначены почти исключительно для перевозки товаровъ съ Волги; Нижегородская же и въ особенности Саратовская могутъ также разсчитывать и на значительный приливъ товаровъ съ промежуточныхъ станцій.

Разсмотримъ теперь, въ какой степени эти желѣзныя дороги способны состязаться съ водяною перевозкою и на какое количество товаровъ каждая изъ нихъ можетъ рассчитывать.

По Волжско-донской дорогѣ будутъ провозиться исключительно: товары, назначенные для отпуска за границу черезъ Азовское и Черное моря, хлѣбъ и военные снаряды для войскъ на западной сторонѣ кавказской линіи, желѣзо уральское и лѣсной товаръ для продовольствія южной Россіи. Количество всѣхъ послѣднихъ статей ограничено, и едва-ли когда-либо превыситъ настоящій размѣръ; вывозъ же за границу хлѣба, сала, льнянаго сѣмени, масла коровьяго и кожъ зависитъ отъ запасовъ и цѣнъ оныхъ на Волгѣ, отъ требованія на нихъ въ Европѣ и отъ сравнительнаго удобства и дешевизны доставки ихъ въ чужіе края черезъ Балтійское или Азовское море.

Пшеницы въ южной части волжскаго бассейна ежегодно родится по нѣскольку милліоновъ четвертей, но на Донъ доставлялась она съ Волги по сіе время въ довольно ограниченномъ количествѣ, не смотря на высокія цѣны хлѣба въ черноморскихъ и азовскихъ портахъ въ 1856 и 1857 годахъ. Купцы находятъ болѣе выгоднымъ отправлять пшеницу на сѣверъ, и въ 1856 году вывезено оной изъ с. петербургскаго порта 859,000 а въ 1857 году 325,480 четвертей. Хлѣбъ этотъ былъ въ дорогѣ до С. Петербурга около 6 мѣсяцевъ, и за доставку заплачено съ четверти въ 10 пудъ отъ 220 до 250 копѣекъ. Изъ Самары до Дубовки платится нынѣ съ пуда, со включеніемъ расходовъ на нагрузку и выгрузку, 3 коп., оттуда до Качалина 3 — 5, а далѣе до Таганрога 18 — 20 коп.; такъ что весь провозъ обходится при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ въ 25 — 30 коп. съ пуда, или 250 к. съ четверти. Слѣдовательно доставка хлѣба изъ Самары въ С. Петербургъ и въ Таганрогъ стоитъ нынѣ одинаково дорого, хотя разстоянія до С. Петербурга вдвое болѣе и путь идетъ противъ теченія, тогда какъ товары изъ Самары плывутъ внизъ Волгою и Дономъ. Есть однако чувствительная разница во времени, ибо изъ Самары до

Таганрога товары доходятъ въ 6 — 8 недѣль, а до С. Петербурга почти въ 6 мѣсяцевъ.

Этого было бы достаточно, чтобы дать рѣшительный перевѣсъ южному пути передъ сѣвернымъ, если бы товары не подвозились къ Азовскому морю лишь съ цѣлью дальнѣйшаго ихъ отправленія. Рынокъ, на которомъ они встрѣчаются съ произведеніями отправляемыми изъ балтійскихъ портовъ, есть преимущественно Англія, и потому слѣдуетъ сравнить провозную плату изъ Таганрога въ Лондонъ съ фрахтомъ туда изъ Кронштадта. Объ этомъ скажемъ ниже, напередъ же замѣтимъ, что по сіе время сообщенію между Волгою и Дономъ мѣшало слѣдующее:

1) По упраздненіи соединявшей эти рѣки желѣзно-конной дороги, не доходившей ни до Волги, ни до Дона, перевозка товаровъ, на раздѣляющемъ Волгу отъ Дона пространствѣ, производится снова на волахъ, которые пригоняются въ числѣ 12,000 и болѣе изъ дальнихъ мѣстъ, по окончаніи посѣвовъ, т. е. около мая мѣсяца. Цѣну перевозки устанавливаютъ смотря по требованію, такъ что ежели подводы въ избыткѣ — везутъ за 3 коп. съ пуда, а въ случаѣ недостатка подводъ — возвышаютъ плату отъ 5 до 6 коп. и болѣе. Иногда, за недостаткомъ подводъ, кладъ остается даже на зимовку, а потому хозяинъ товара не можетъ напередъ рассчитывать во что ему обойдется перевозка и во сколько времени дойдетъ его кладъ.

Въ Дубовкѣ товаръ подымается съ Волги въ гору, имѣющую до 60 сажень высоты. Кладъ перевозится или вмѣстѣ съ судами, въ которыхъ она плыла по Волгѣ, или безъ оныхъ; по неимѣнію же лѣса на Дону, сплавъ съ Качалина къ Ростову всегда совершается на судахъ, построенныхъ на Волгѣ и перевозимыхъ въ полномъ ихъ составѣ или разобранными. Въ Качалинѣ они вновь собираются и пришедъ въ Ростовъ, за 500 верстъ, ломаются на дрова. Вверхъ по Дону суда почти никогда не поднимаются. Стоимость барокъ, разумѣется, падаетъ на товаръ, а при возрастающей дороговизнѣ строеваго лѣса, сумма эта съ каждымъ годомъ возвышается.

2) Если запросъ на суда великъ, что случается при усиленіи торговой дѣятельности, то фрахтъ отъ Качалина до Ростова, съ 12 копѣекъ съ пуда, подымается до 20 и 25 коп.

3) Въ Ростовѣ товары перегружаются на каботажныя суда, которыя, при убыли воды въ устьѣ, задерживаются часто въ гирлахъ одну и двѣ недѣли, прежде чѣмъ успѣвають выйти въ море и подойти къ морскимъ судамъ, стоящимъ на таганрогскомъ рейдѣ. Оттого перевозка товаровъ отъ Качалина и нагрузка на мореходныя суда обходится нынѣ въ 18 — 30 копѣекъ съ пуда, значить съ Волги иногда до 35 и болѣе копѣекъ.

Весьма понятно, что, при такомъ положеніи дѣла, тяжело-вѣсный товаръ не могъ быть съ выгодною доставляемъ съ Волги къ Азовскому морю, и потому отправлялись этимъ путемъ лишь льняное сѣмя, небольшое количество сала и желѣза, масло коровье и кожи, а пшеница приходила въ Ростовъ болѣе по притокамъ Дона, чѣмъ съ Волги.

Изъ западныхъ уѣздовъ Саратовской губерніи находятъ болѣе выгоднымъ сплавать эти товары и особенно хлѣбъ по Медвѣдицѣ и Хопру на Донъ, чѣмъ перевозить ихъ на Волгу и оттуда въ Ростовъ черезъ Дубовку. Не смотря на то что плаваніе по Хопру и по Медвѣдицѣ крайне затруднительно, и потребныя для сплава суда перевозятся къ верховью этихъ рѣкъ гужемъ съ Волги, въ 1857 году сплавлено по Медвѣдицѣ 93 судна, а по Хопру 136, а всего приходитъ на Донъ съ верховьевъ и притоковъ его, не считая товаровъ привозимыхъ съ Волги, до 8.000,000 пудъ клади.

Вновь учрежденное общество для устройства желѣзной дороги между Волгою и Дономъ и пароходства какъ по этой рѣкѣ, такъ и по Азовскому морю, полагаетъ перевозить товары въ продолженіе 2—3 недѣль съ Волги до Керчи, за 18 — 20 коп. съ пуда.

Что касается фрахта до Лондона, то за перевозку квартера пшеницы платятъ изъ Кронштадта отъ 4 — 5, а изъ Одессы

отъ 11 — 14 шиллинговъ, что составляетъ на четверть: съ перваго мѣста 100 — 150, а со втораго 260 — 335 копѣекъ.

За доставку до Лондона пуда сала платили изъ Одессы, въ 1856 году, по 30, а въ 1857 по 23 коп., изъ Кронштадта же вдвое дешевле; изъ Лондона фрахты до Таганрога на 12 — 14⁰/₀ дороже чѣмъ до Одессы.

Прибавивъ эту разницу въ перевозной платѣ азовской и балтійской къ цѣнѣ фрахтовъ по Волгѣ и Дону, легко убѣдиться, что пудъ клади можетъ быть доставленъ изъ Самары въ Лондонъ, черезъ Кронштадтъ, за 40 копѣекъ, а черезъ Ростовъ и на будущее время никакъ не дешевле 45; притомъ же страховой преміи изъ балтійскихъ портовъ до великобританскихъ полагается лѣтомъ отъ $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{2}$ ⁰/₀, а изъ черноморскихъ отъ 3-хъ до 5⁰/₀. Что касается до срока доставки, то онъ выйдетъ почти одинаковъ, потому что изъ Чернаго моря въ Англію суда плаваютъ отъ 2 до 3 мѣсяцевъ, а изъ Балтійскаго столько же недѣль. Наконецъ время плаванія на Дону не продолжительнѣе чѣмъ на Волгѣ, а на Азовскомъ морѣ оно постоянно прекращается съ 1 ноября, и весьма рѣдко открывается ранѣе апрѣля; въ Керчи же, гдѣ Волжско-донское общество намѣрено складывать привозимые съ Азовскаго моря товары, навигація обыкновенно прекращается на 2—3 мѣсяца въ году.

Изъ всего этого выходитъ, что Волжско-донская компанія можетъ рассчитывать какъ на всѣ товары, идущіе съ Волги на потребленіе южной Россіи, такъ и на тѣ, которые будутъ назначены въ порты Архипелага и Средиземнаго моря. Но сѣверная Европа всегда будетъ получать избытки Приволжья чрезъ посредство Балтійскаго моря. Въ южную Европу идетъ изъ Россію почти одна только пшеница; другія же произведенія Россіи, состоящія преимущественно въ матеріалахъ для фабрикъ, — коихъ въ южной Европѣ мало, требуются въ сѣверные порты Европы, особенно въ Англію. Такимъ образомъ, въ сложности 1851, 1852, 1853 и 1856 годовъ, отправлено изъ Россіи товаровъ въ сѣверную Европу на 85.000,000 р., и изъ нихъ на 48.000,000 въ Велико-

британію, а въ южную Европу только на 28.000,000. Во всѣ эти годы цѣнность отпуска въ Англію, сравнительно съ итогами вывоза вообще, осталась почти неизмѣнною т. е. отъ 44 до 49⁰/₀; отпускъ же въ южную Европу составлялъ въ урожайный 1851 г. только 19⁰/₀, а въ 1853 г. 38⁰/₀ цѣнности товаровъ, отпущенныхъ въ сѣверную Европу. Слѣдовательно и Волжско-донская дорога должна бы разсчитывать преимущественно на пшеницу волжскую; но можно ли думать, чтобы волжская пшеница могла съ пользою состязаться съ новороссійскою?

Вверхъ по Дону будутъ подыматься произведенія прибрежья южныхъ морей, какъ-то: фрукты, вино, масло оливковое, и если бы когда-либо торговля съ Индіею направилась на Суэць, то и произведенія Индіи, нужныя Поволжью, перевозились бы донскимъ путемъ вмѣстѣ съ антрацитомъ, коего добыча должна быстро усиливаться.

Вообще Волжско-донская дорога принадлежитъ къ числу немногихъ дорогъ въ Россіи, на коихъ движеніе въ оба конца можетъ быть одинаково; но за-то она имѣетъ ту невыгоду, что въ теченіе 5 мѣсяцевъ всякое движеніе на ней будетъ совершенно прекращено, тогда какъ часть расходовъ продолжается неизмѣнно въ теченіе всего года.

Обратимся за-тѣмъ къ тремъ остальнымъ желѣзнымъ дорогамъ, имѣющимъ коснуться Волги у Рыбинска (575 в. отъ С. Петербурга), у Нижняго-Новгорода (1,000 в. отъ С. Петербурга и 520 отъ Рыбинска) и у Саратова (1,300 в. отъ С. Петербурга и 1,290 в. отъ Нижняго).

Большая часть клади, выходящей съ волжскаго бассейна и отправляемой на западъ, стекается на пространствѣ между пристанями Самарской губерніи и Нижнимъ-Новгородомъ. Далѣе къ югу подвозится еще на Волгу нѣсколько пшеницы; но главные произведенія низовьевъ Волги — соль и рыба. Товары эти, поколику не потребуются на Нижегородскую ярмарку и не разойдутся по прилегающимъ къ Волгѣ мѣстамъ, обратятся на Саратовскую желѣзную дорогу, въ количествѣ примѣрно до 5,000,000

пудъ. Къ нимъ присоединится также кладъ, привозимая съ Каспійскаго моря. Сверхъ того Саратовская дорога, проходя черезъ Моршанскъ на половинѣ дороги въ Москву, захватитъ вѣроятно часть грузовъ, нынѣ отправляемыхъ оттуда въ Рыбинскъ (*).

Мѣстности, лежащія къ сѣверу отъ Нижняго - Новгорода, не имѣютъ большаго избытка хлѣба и, кромѣ костромскаго пота ша и смолы, холста, нѣкотораго количества льнянаго сѣмени и ярославскаго льна и кудели, никакихъ другихъ товаровъ вверхъ по Волгѣ не отправляютъ.

За-тѣмъ избытки средняго Поволжья и его притоковъ, коихъ нынѣ отправляется: изъ Рыбинска, вверхъ по рѣкамъ и каналамъ связывающимъ Волгу съ Невою, отъ 50 до 60,000,000 пудъ, а вверхъ по Окѣ до 10,000,000, —будутъ или двигаться прежнимъ путемъ, или изберутъ для достиженія мѣста своего назначенія одну изъ названныхъ трехъ желѣзныхъ дорогъ.

Вѣроятно изъ товаровъ, идущихъ нынѣ вверхъ по Окѣ и состоящихъ изъ соли, желѣза, пшеницы, рыбы и разныхъ предметовъ, отправляемыхъ изъ Нижняго-Новгорода внутрь имперіи, одна часть обратится на Нижегородскую дорогу, а другая, поднявшись по Окѣ до Коломны, пойдетъ по желѣзной дорогѣ въ Москву. Споръ же между тремя дорогами можетъ быть только относительно клади, отправляемой нынѣ рыбинскимъ путемъ.

Выше уже сказано, что провозъ клади обычнымъ способомъ и путемъ, изъ Рыбинска въ С. Петербургъ, стоитъ 12—15 коп., изъ Нижняго 16—30, изъ Самары 22—40, изъ Саратова 28—45 съ пуда. Если предположить, что по желѣзнымъ дорогамъ товары будутъ перевозиться по той же цѣнѣ, какъ сначала по Николаевской, т. е. на 100 верстъ по $2\frac{1}{2}$ коп., не считая платы за комиссію, тогда какъ нынѣ платится по $3\frac{2}{7}$ коп. съ пуда на 100 верстъ, то доставка пуда обойдется до

(*) По сложности 1848—1857 годовъ отправлялось ежегодно изъ Моршанска по 8,600,000 пудъ, изъ коихъ $\frac{2}{3}$ доходятъ до Рыбинска, а $\frac{1}{3}$ распродается по берегамъ Оки и Москвы рѣки.

С. Петербурга: изъ Рыбинска въ 14 коп., изъ Нижняго-Новгорода въ 26 коп., изъ Саратова въ 35, а изъ Самары чрезъ Саратовъ (считая доставку изъ Самары въ Саратовъ съ перегрузкою въ 3 коп. съ пуда) 38 коп.

Сравнивая между собою цѣны водяной и сухопутной перевозки, нельзя не убѣдиться, что наименьшая между ними разница существуетъ по рыбинской линіи, за тѣмъ по саратовской, а наибольшая по нижегородской; а потому, самымъ дешевымъ останется водяной путь, пока провозная плата по рыбинской линіи не будетъ сравнена со стоимостью перевозки по каналамъ: тогда товары, которые нынѣ направляются черезъ Рыбинскъ въ С. Петербургъ, пойдутъ туда по желѣзной дорогѣ.

По рыбинскому пути имѣется еще одинъ способъ удешевленія провоза, а именно доставка клади по желѣзной дорогѣ, на разстояніи 250 верстъ, до Мсты и сплавъ оттуда въ С. Петербургъ, куда суда поспѣваютъ въ 10 — 20 дней. Этимъ путемъ могли бы воспользоваться товары, доставляемые зимою къ берегу Мсты и сплаваемые оттуда при вскрытіи рѣки, въ апрѣлѣ. На этомъ основаніи и нынѣ отправляется ежегодно съ Солпенской пристани караванъ съ грузомъ до 500,000 пудъ, который прибываетъ въ С. Петербургъ въ первыхъ числахъ мая.

При всѣхъ этихъ расчетахъ, мы упустили однако изъ виду сбереженіе времени при перевозкѣ товаровъ желѣзными дорогами вмѣсто водянаго пути, а сбереженіе это тѣмъ значительнѣе, чѣмъ далѣе отстоитъ мѣсто отправки товара отъ мѣста значенія его.

Напередъ оцѣнить выгоду отъ сбереженія времени невозможно, потому что въ торговлѣ встрѣчаются обстоятельства, когда одинъ день дѣлаетъ разницы на 100⁰/. Но оставляя эти необыкновенныя обстоятельства въ сторонѣ, примемъ въ расчетъ лишь проценты, сберегаемые на капиталъ отъ быстрѣйшаго оборота.

Положимъ, что пудъ пшеницы обошелся въ Самарѣ, дальнѣйшемъ пунктѣ, откуда хлѣбъ этотъ можетъ быть доставленъ въ

С. Петербургъ, въ 60 коп. Водюю грузы бывають въ дорогѣ 5 мѣсяцевъ, и потому, считая по 1% въ мѣсяць за капиталъ, пшеница обойдется по приходѣ въ С. Петербургъ въ 63 коп. за пудъ; при доставивѣ товара по желѣзной дорогѣ, въ 2 недѣли, онъ станетъ не дороже $60\frac{3}{10}$ коп.; посему, хотя провозъ обойдется водою дешевле на нѣсколько копѣекъ съ пуда, но все же выгоднѣе будетъ обратиться на желѣзную дорогу.

Значительнѣйшій расчетъ выйдетъ напр. относительно сала, если оно заплачено на мѣстѣ по 3 руб. пудъ. Отъ накопленія пятимѣсячныхъ процентовъ товаръ дорожаетъ на 15 копѣекъ, а потому торговцы предпочтутъ перевозить его по желѣзнымъ дорогамъ.

Торгующіе на Волгѣ особенно спѣшатъ перевозкою товаровъ при приближеніи зимы и наступающемъ вмѣстѣ съ тѣмъ закрытіи навигаціи, равно при требованіи на русскія произведенія за границею, обнаруживающемся обыкновенно осенью, послѣ уборки хлѣба, и слабѣющемъ по мѣрѣ приближенія времени новой жатвы. Напротивъ равнодушными къ потери времени дѣлаются торговцы, когда имъ предстоитъ только одинъ оборотъ капитала въ году. Такъ напр. хлѣбные торговцы зимою скупаютъ хлѣбъ на мѣстахъ производства, сплавляютъ его въ Петербургъ, сдаютъ осенью, и вырученныя деньги вновь употребляютъ зимою на ту же операцію.

Это, безъ сомнѣнія, можетъ измѣниться при желѣзныхъ дорогахъ. Тогда купецъ, скупивши хлѣбъ зимою, отправитъ его, не позже весны, на мѣсто сбыта, а на вырученныя деньги успѣетъ купить другую и третью партію хлѣба, которыя все еще поспѣютъ къ порту во-время.

Такія операціи однако не всегда исполнимы по естественному ходу вещей. Въ степной части Приволжья, т. е. къ югу отъ Самары, пшеница молотится сыромолотомъ (мнется лошадьми) въ полѣ, откуда привозится въ амбары зерномъ; во всѣхъ же сѣверныхъ уѣздахъ, снопы свозятся на гумна, и по наступленіи зимы молотятся въ овинахъ. Первое дѣлается потому что

на югѣ нѣтъ топлива, что сушеная пшеница теряетъ цѣтъ и цѣнится дешевле, и что при многоземельныхъ и огромныхъ селеніяхъ на югѣ перевозка въ снопахъ почти невозможна. То что тамъ не успѣютъ обмолотить осенью, до наступленія ненастнаго времени, молотится въ сильные морозы, въ особу устроенныхъ сараяхъ. Впрочемъ пшеницу и на сѣверѣ нерѣдко молотятъ сыромолотомъ, чего съ прочими хлѣбами никогда не дѣлается. Уже по этому хлѣбъ поспѣваетъ на мѣста сбыта не ранѣ зимы, да ранѣ и нѣтъ возможности перевозить его на дальнихъ разстояніяхъ. Наконецъ цѣны на хлѣбъ устанавливаются только среди зимы, по соображеніи осенняго сбора съ новыми всходами и съ запасами отъ прежнихъ лѣтъ. Ранніе морозы, при безснѣжии, могутъ ослабить дѣйствіе водяныхъ мельницъ, а въ слѣдствіе того возвысить цѣну помола, и вмѣстѣ съ тѣмъ затруднить перевозку. Все это дѣйствуетъ на цѣны хлѣба, и потому покупка его дѣлается только зимою, или на мѣстахъ производства купеческими прикащиками, или въ сборныхъ мѣстахъ и пристаняхъ, куда земледѣльцы доставляютъ свой хлѣбъ. Тотъ только хлѣбъ, который на пристаняхъ остался въ запасъ, можетъ во всякое время быть скупаемъ изъ вторыхъ рукъ.

Есть нерѣдко запасы и у достаточныхъ помѣщиковъ, въ ихъ имѣніяхъ; но лѣтняя гужевая перевозка ихъ дорога, а такъ какъ большая часть рѣкъ, впадающихъ въ Волгу и доставляющихъ ей избытки своего побережья, судоходны только весною, то во всякое другое время сообщеніе по нимъ прекращается.

Изъ этого видно, что закупка и отправка хлѣба сосредоточены въ зимніе и весенніе мѣсяцы, и что предположенные желѣзныя дороги этого порядка не измѣнять.

То же должно сказать почти о всѣхъ другихъ статьяxъ вывоза съ Волги.

Скотъ, скупаемый для сала, убивается осенью, по нагулѣ, а топленіе и очищеніе сала производится въ теченіе зимы. Же-

лѣзо сплавляется большею частью по рѣкамъ Бѣлой и Чусовой, которыя, на верховьяхъ своихъ, судоходны лишь весною. Одна только соль и рыбный товаръ могли бы быть перевозимы въ продолженіе всей навигаціи, потому что пермскія соляныя варницы находятся на рѣкѣ Камѣ, судоходной во всякое время, а элтонская соль, вывалакиваемая во время лѣтнихъ жаровъ, хранится на берегу озера и оттуда во всякое время можетъ быть отправляема по назначенію.

Изъ всего этого видно, что обычный ходъ торговли не скоро измѣнится. Есть впрочемъ еще одно обстоятельство, которое заставитъ многихъ продолжать путь до Рыбинска, вмѣсто того чтобы разгружаться на одной изъ южныхъ пристаней: это именно то, что нерѣдко на одномъ суднѣ находятся товары, назначенные въ разныя мѣста, и что во избѣжаніе остановки, для выгрузки одной части товара и дальнѣйшаго отправленія судна съ половиннымъ грузомъ, будутъ продолжать путь до Рыбинска, гдѣ всѣ товары, и безъ того уже, должны перегружаться, если назначены къ дальнѣйшему слѣдованію.

Рыбинскъ есть дальнѣйшая точка, до которой могутъ ходить суда съ низовьевъ Волги и до которой они безпрепятственно доходятъ въ продолженіе половины всего времени навигаціи. Далеко же бѣльшая часть произведеній Приволжья поступаютъ въ торговлю весною и затѣмъ развозятся во время полноводія; а потому, пока водяная доставка будетъ дешевле сухопутной, Рыбинскъ не можетъ лишиться того значенія, которое онъ теперь имѣетъ. Желѣзнымъ дорогамъ — Саратовской и Нижегородской даетъ преимущество передъ водянымъ путемъ одно лишь сбереженіе времени; но выше уже было доказано, что оно, въ обыкновенное время окупается лишь на цѣнныхъ товарахъ; большею же частью, даже для нихъ, достаточно будетъ того ускоренія, которое сдѣлается возможнымъ посредствомъ желѣзной дороги Рыбинской, имѣющей сократить на $\frac{1}{2}$ или даже на $\frac{2}{3}$ время доставки товаровъ съ низовыхъ пристаней къ С. Петербургу, не

увеличивая расходовъ съ пуда болѣе 1 — 2-хъ копѣекъ и даже значительно уменьшая ихъ относительно срочныхъ товаровъ.

Всѣ соображенія и расчеты наши однако основаны на цѣнахъ: настоящихъ для провоза по Волгѣ, но гадательныхъ для провоза по желѣзнымъ дорогамъ; остается еще изслѣдовать не измѣнятся-ли настоящія цѣны и способы водяной доставки, и будутъ ли желѣзныя дороги въ состояніи совершать перевозку по означеннымъ нами цѣнамъ?

Хотя нѣтъ точныхъ измѣреній фарватера Волги въ разные времена, но нельзя сомнѣваться въ томъ, что она мелѣетъ. На устьяхъ ея доказано, между тѣмъ при весеннихъ разливахъ набирается въ руслѣ рѣки огромное количество песку и ила, которое, не имѣя выхода, постепенно возвышаетъ дно ея, и этимъ въ ущербъ глубины увеличиваетъ ширину рѣки. Присовокупимъ къ этому, что повсемѣстное истребленіе лѣсовъ ускоряетъ таяніе снѣговъ, сохраняющихся въ глубинѣ лѣсовъ несравненно долѣе, чѣмъ на открытыхъ полянахъ. и оттого нынѣ, съ наступленіемъ весны, со всѣхъ мѣстъ одновременно стекаютъ воды въ Волгу, которая быстро подымается, но столь же скоро и спадаетъ. Этимъ естественнымъ причинамъ обмеленія Волги, все болѣе и болѣе затрудняющимъ плаваніе по рѣкѣ, нужно бы противопоставить искусственныя сооруженія; но правительство по сіе время ограничивалось работами на верхней Волгѣ, внизъ же отъ Рыбинска не принято еще никакихъ мѣръ для обезпеченія судоходства. Будемъ однако надѣяться, что при настоящихъ успѣхахъ строительнаго искусства, отыщутся способы углубленія фарватера на извѣстнѣйшихъ меляхъ, ибо неподвижность ихъ доказываетъ, что онѣ производятся причиною, постоянно дѣйствующею: обыкновенные же наносы сыпучаго песку непрерывно мѣняются. При настоящемъ ходѣ торговли на Волгѣ, обмелѣніе рѣки менѣе дѣйствуетъ на цѣны провоза, чѣмъ должно бы было полагать, потому что главное судоходное движеніе совершается во время весенняго полноводія, а въ мелкую воду низовыя суда не идутъ вверхъ далѣе Нижняго Новгорода, куда стекаются товары на ярмарку. Одни

только пассажирные пароходы продолжают плаваніе по всему теченію рѣки, но трудности, съ которыми они борются, на общій ходъ торговли большаго вліянія не имѣютъ.

Сосредоточеніе всего торговаго движенія въ весенніе мѣсяцы до того соотвѣтствуетъ, какъ выше сказано, мѣстнымъ обстоятельствамъ, что лишь при большомъ скопленіи клади пароходы находятъ себѣ грузъ на второй рейсъ до Рыбинска. Но нельзя скрыть, что одна изъ главныхъ тому причинъ заключается въ медленномъ движеніи грузовъ по каналамъ, заставляющемъ купечество спѣшить къ Рыбинску, дабы поспѣть еще, до закрытія навигаціи, въ С. Петербургъ. Съ устройствомъ же желѣзной дороги, подвозы къ Рыбинску и грузы распредѣлятся болѣе равномерно, и чѣмъ чаще будутъ оборачиваться суда, особенно пароходы, тѣмъ дешевле станутъ фрахты. Все превосходство пароходовъ надъ парусными судами основано именно на частыхъ и скорыхъ ихъ переездахъ; пока же мелководіе или другія обстоятельства будутъ ограничивать ихъ однимъ или двумя рейсами, они могутъ существовать лишь при высокихъ фрахтахъ и въ маломъ числѣ. Изъ всѣхъ волжскихъ пристаней, рыбинская наиболѣе заинтересована въ развитіи пароходства и судоходства вообще, такъ какъ она есть самая отдаленная отъ мѣстъ производства волжскихъ продуктовъ; а потому исправленіе волжскаго фарватера и есть жизненный вопросъ для Рыбинска.

Невозможно опредѣлить въ какой степени обмелѣніе рѣки уже подѣйствовало на цѣну фрахтовъ, равномерно зависящихъ отъ перевозочныхъ средствъ и отъ платежа рабочимъ.

Перевозочныя средства на Волгѣ значительно улучшились только въ томъ отношеніи, что нынѣ ходитъ по ней 140 пароходовъ. Полагая, что изъ нихъ только 100 занимаются перевозкою клади, и каждый дѣлаетъ не болѣе трехъ рейсовъ, они въ совокупности передвигаютъ около 3.000,000 пудъ груза (*), — количество

(*) Кабестанные пароходы перевозятъ отъ 300 до 400,000 пудъ; сколько же ихъ на Волгѣ не извѣстно.

очень незначительное въ сравненіи общаго числа клади, перевозимой по Волгѣ. По этому расчету можно бы было удесятерить число пароходовъ на Волгѣ, не опасаясь излишества. Устройство всѣхъ прочихъ судовъ и ихъ управленіе остались неизмѣнными, и со введенія, въ 1818 году, конныхъ машинъ судостроеніе кажется не усовершенствовано. Между тѣмъ лѣсъ дорожаетъ, хотя и въ несравненно меньшей степени, чѣмъ должно было бы ждать этого; потому что не смотря на истребленіе его, крестьяне, занимающіеся лѣснымъ промысломъ, продолжаютъ доставлять лѣсъ на Волгу изъ мѣстъ болѣе отдаленныхъ отъ сплавныхъ рѣкъ; а лѣсовладѣльцы, не зная цѣны своимъ лѣсамъ, гонятся только за мгновенною выгодною. Должно полагать, что съ уничтоженіемъ крѣпостнаго состоянія и съ разъединеніемъ интересовъ помѣщиковъ и крестьянъ, цѣна лѣсамъ вдругъ подыметя, и тогда совершится, по необходимости, переворотъ въ судоустройствѣ. Въ Рыбинскѣ впрочемъ строевой лѣсъ, въ продолженіе послѣднихъ 5 лѣтъ, вздорожалъ на 30⁰/₀. Цѣна топливу для пароходовъ замѣтно возвысилась. Но такъ какъ лѣса, потребнаго на постройку одной барки, достаточно для топки парохода, перевозящаго изъ Астрахани въ Рыбинскъ впятеро болѣе клади, чѣмъ барка, и какъ большая часть волжскихъ судовъ строятся лишь для одного рейса, то замѣна нынѣшнихъ судовъ паровыми скорѣе содѣйствуетъ удешевленію, чѣмъ возвышенію цѣнъ лѣса.

Число судовъ на Волгѣ увеличилось соотвѣтственно усилившейся потребности въ нихъ. Въ 1854 году число грузившихся на Волгѣ судовъ не превышало 15 — 16,000, а въ 1857 г. ихъ было 24,000. На рыбинской пристани грузилось въ 1835 году 7,500, а въ 1857 году 9,135 судовъ.

Плата рабочимъ на Волгѣ крайне измѣнчива и зависитъ какъ отъ времени года такъ и отъ степени оживленія торговли, а потому безъ данныхъ за продолжительное время нельзя опредѣлить въ какой степени она возвысилась или понизилась; но принимая во вниманіе, что рабочая плата повсемѣстно возвышается, нельзя полагать, чтобы она на Волгѣ осталась неизмѣнною, и потому замѣна

обыкновенныхъ судовъ пароходами, требующими несравненно менѣе ихъ прислуги, не можетъ не подѣйствовать выгоднымъ образомъ на наемныя цѣны.

Цѣна фрахтовъ однако, не смотря на вздорожаніе рабочихъ, кажется мало измѣнилась въ продолженіе послѣднихъ 20 лѣтъ, и скорѣе понизилась, чѣмъ возвысилась; онѣ были за пудъ:

	Въ 1835		1857	
до Рыбинска изъ Саратова	18	20	16	25
— — „ Симбирска, съ устьевъ Камы				
Казани	10	12	7	15
— — „ Нижняго	5 ¹ / ₂	7	3	6
— — „ Моршанска	10	13	9	10
— — „ Промзина на Сурѣ	10	12	9	12
отъ Рыбинска до С. Петербурга:				
по Мариинской системѣ	13	16	12	18
„ Вышневолоцкой	11	13	14	18
„ Тихвинской	18	20	20	30

Причиною столь низкаго стоянія фрахтовъ въ настоящее время можетъ быть только усилившаяся конкуренція судовладельцевъ. Дальнѣйшее ихъ пониженіе могло бы произойти только отъ лучшаго устройства судовъ; но успѣютъ-ли пароходы буксирные и въ особенности кабестанные удешевить фрахты, учащая рейсы, это можетъ быть доказано однимъ опытомъ. Понынѣ платятъ имъ дороже, чѣмъ обыкновеннымъ судамъ. Не смотря на то, по крайней мѣрѣ конно-машинныя суда не въ силахъ выдерживать соперничество пароходовъ, и потому число ихъ быстро уменьшается. Въ особенности было бы желательно такъ устроить всѣ суда, плавающія по Волгѣ, не исключая даже проходящихъ съ сплавныхъ ея притоковъ, чтобы они могли буксироваться пароходами. Для этого требуется, чтобы они были уже и острѣе, чѣмъ нынѣ. Польза подобнаго порядка очевидна, ибо пароходныя общества избавились бы отъ необходимости тратить огромныя капиталы на постройку подчалокъ, и каждый судовладелецъ, въ случаѣ противнаго вѣтра, могъ бы прибѣгать къ помощи пароходовъ. Къ сожалѣнію судно не мо-

жетъ служить, въ одно и то же время, и паруснымъ и подчалкою, такъ какъ длинное и узкое судно руля не слушается.

Вообще судоходство по Волгѣ и ея притокамъ находится въ крайне несовершенномъ положеніи, и держится въ настоящемъ положеніи только еще отъ изобилія лѣса и жалкаго состоянія земледѣлія и промышленности въ губерніяхъ волжскаго бассейна. Но какъ скоро трудъ человѣческій будетъ цѣниться выше, то грубое нынѣшнее бурлачество, едва обеспечивающее дневное пропитаніе судорабочихъ, сравнивающее ихъ съ рабочимъ скотомъ и крайне вредное для здоровья людей, непременно прекратится. Тогда пароходство, при взводномъ плаваніи, окончательно возьметъ верхъ надъ обыкновенными судами, и предоставитъ имъ только плаваніе внизъ по теченію рѣкъ.

Намъ остается еще разсмотрѣть движеніе по водянымъ системамъ, связывающимъ волжскій бассейнъ съ Невою, дабы опредѣлить такое на нихъ можетъ имѣть вліяніе устройство желѣзной дороги отъ Бологова до Рыбинска.

Водяныхъ путей этихъ три: Вышневолоцкій, Тихвинскій и Мариинскій. Движеніе по нимъ двоякаго рода: транзитное и мѣстное, т. е. суда проходятъ безъ разгрузки съ конца въ конецъ, отъ Рыбинска въ С. Петербургъ или обратно, или они разгружаются и нагружаются на промежуточныхъ станціяхъ.

По Вышневолоцкой системѣ проходитъ, среднимъ числомъ, съ волжскихъ пристаней (включая сюда и пристани, лежація выше Рыбинска) 3,723 судна, съ грузомъ цѣною на 18.000,000 рублей, преимущественно хлѣба (на 15.000,000), сала и масла (на 1.000,000), пеньки, пакли, пряжи (до 2.000,000 пудъ), металловъ и металлическихъ издѣлій (болѣе 200,000 пудъ), вина и спирта (до 150,000 ведеръ). Съ пристаней собственно Вышневолоцкой системы идетъ болѣе 1,500 судовъ съ товарами цѣною свыше 5.000,000 р.: именно хлѣба 4.500,000 пудъ, сѣна и соломы 1.000,000 пудъ, строительныхъ матеріаловъ до 200.000,000 пудъ, лѣса, дровъ и т. д. Сверхъ того сплавляется по рѣкамъ, впадающимъ въ озеро Ильмень, до 1200 судовъ съ кладью на 3.000,000 руб., въ числѣ коей 1.500,000 пудъ хлѣба.

Изъ общаго итога этихъ грузовъ, перевозимыхъ на 6,500 судахъ, цѣною въ 26.000,000 руб., разгружалось ежегодно на пристаняхъ Вышневолоцкой системы до 1,500 судовъ съ товарами на 3.000,000 руб.; а именно хлѣба до 5.000,000 пудъ, соли 200.000,000 пудъ, металловъ и металлическихъ издѣлій 130.000,000 пудъ, спирту, водокъ и винъ 80.000,000 ведеръ и проч.

По Тихвинской системѣ проходило ежегодно, по десятилѣтней сложности съ 1844 по 1853 годъ: 1) съ волжскихъ пристаней до С. Петербурга около 5,000 судовъ, съ грузомъ въ 10.000,000 руб., преимущественно хлѣбнаго товара (3,500,000 пудъ), поташа (500,000 пудъ), спирта (до 200,000 ведеръ), жира тюленьяго, сала, сальныхъ свѣчъ, мыла (до 350,000 пудъ), шерсти, шерстяныхъ издѣлій, мѣховъ, шубъ, соли, табака, масла, яицъ и т. д.

2) Съ пристаней собственно Тихвинской системы, въ С. Петербургъ, до 1,800 судовъ, съ товарами на 1.300,000 руб.: лѣса и лѣсныхъ издѣлій (бревенъ до 250 гонокъ, дровъ 100,000 куб. сажень, досокъ 300,000 штукъ, поташа 30,000 пудъ, угля 100,000 пудъ), хлѣба до 1.000,000 пудъ; преимущественно же ржаной муки, желѣзныхъ и чугунныхъ издѣлій (9,000 пудъ), стекла и стеклянныхъ издѣлій (9,000 пудъ).

Изъ С. Петербурга отправляется по Тихвинской системѣ до 4.500,000 судовъ съ грузомъ, по приблизительной оцѣнкѣ, на 11.500,000 р., болѣе всего бумажнаго хлопка, пряжи бумажной до (320.000,000 пудъ) сахару, (200,000 пудъ), аптекарскихъ, колоніальныхъ, бакалейныхъ товаровъ (болѣе 100,000 пудъ), сѣры (50,000 пудъ), красокъ (50,000 пудъ), металловъ и металлическихъ издѣлій (150,000 пудъ), виноградныхъ винъ и портера (100,000 пудъ), масла (80,000 пудъ), соли (60,000 пудъ) и проч.

Изъ числа этихъ 11,000 судовъ, съ грузомъ почти на 23.000,000 руб., на пристаняхъ Тихвинской системы разгружается только до 2,000 судовъ, съ кладью на 1.500,000 рублей: преимущественно хлѣба (болѣе 1.000,000 пудъ), соли (до 18,000

пудъ), металловъ и металлическихъ издѣлій (до 140,000 пудъ), вина, спирта, водки (до 60.000 пудъ).

По Мариинской системѣ отправляется среднимъ числомъ изъ Рыбинска груза столько же, сколько по Вышневолоцкой, но на меньшемъ числѣ судовъ. Такъ напр. въ 1856 году было отправлено изъ Рыбинска по Вышневолоцкой системѣ, на 3,800 судахъ, товара 23.600,000 пудъ, а по Мариинской, на 2,852 судахъ, клади 24.500,000 пудъ, да сверхъ того прошло мимо Рыбинска въ первую изъ этихъ системъ 120 судовъ съ грузомъ 1.132,000, а во вторую 371 судно съ кладью 4.282,000 пудъ.

На пристаняхъ самой Мариинской системы грузилось въ 1857 г. 5,307 судовъ товарами цѣною болѣе 6.000,000 рублей.

За провозъ этихъ товаровъ изъ Рыбинска въ С. Петербургъ платятся цѣны не одинаковыя. Большая часть изъ нихъ приходитъ въ Рыбинскъ съ низовыхъ пристаней не ранѣе іюня мѣсяца, перегружается на мелкія суда и отправляется далѣе. Проходъ же по шлюзованнымъ рѣкамъ не во всякое время возможенъ. Такъ напр. по Вышневолоцкой системѣ суда пропускаются въ три приема, или тремя караванами: весеннимъ, лѣтнимъ и осеннимъ. Первый не пропускается черезъ Боровицкіе пороги позже первыхъ чиселъ іюня; для втораго отпоръ Тверецкаго шлюза назначенъ не позже 20 іюня, а для осеняго не позже 20 августа.

Оттого суда, идущія изъ Рыбинска, въ первый караванъ никогда не попадаютъ и должны спѣшить ко второму, а принадлежащія къ третьему захватываются обыкновенно на пути морозомъ (въ 1856 году зазимовало на пути до 10.000,000 пудъ клади), и на всякій случай приходятъ въ С. Петербургъ уже въ то время, когда отправленіе грузовъ за границу крайне затруднительно, фрахты и страховка чрезвычайно дороги, ибо, какъ выше сказано, изъ Рыбинска по Вышневолоцкой системѣ идутъ въ С. Петербургъ обыкновенно въ 3 мѣсяца, по Мариинской еще долѣе, и только по Тихвинской недѣль въ 6; но зато тамъ воды столь мало, что суда принуждены по нѣскольку разъ разгружаться, отчего и доставка никогда не обходится менѣе 20 коп., тогда

какъ двумя другими путями перевозка стоитъ отъ 12 до 15 коп. Впрочемъ и по остальнымъ двумъ системамъ товары могутъ быть перевезены съ большею скоростью, нагружая ихъ на мелкія суда, при двойномъ комплектѣ людей и лошадей, дабы работая на двѣ смѣны, суда не останавливались и на ночь. Этимъ способомъ отправляется въ годъ изъ Рыбинска не менѣе 15.000,000 пудъ клади, запроданной большею частью петербургскимъ торговымъ домамъ для отправленія за границу. Она идетъ или вверхъ по Волгѣ, до Твери и потомъ Николаевскою желѣзною дорогою, или прямо Тихвинскимъ и Маринскимъ каналами, и за доставку платится отъ 20 до 25 коп. съ пуда. Во столько же обходится провозъ товаровъ, которые изъ С. Петербурга идутъ по Тихвинской системѣ въ Рыбинскъ и коихъ было въ 1856 г. 1.550,000 пудъ. Другіе товары сгружаются въ Твери съ Николаевской дороги и оттуда слѣдуютъ внизъ по Волгѣ. Ихъ пришло въ 1856 г. въ Рыбинскъ 340,000 пудъ на 128 судахъ.

Этимъ путемъ не провезено болѣе товара, по недостатку въ Твери сплавныхъ судовъ, и оттого перевозка изъ Петербурга вверхъ по Тихвинскому каналу все еще продолжается, хотя доставка этимъ путемъ, какъ выше сказано, обходится въ 30 коп. съ пуда. Нынѣшнее превосходство водянаго пути надъ желѣзнымъ доказывается также тѣмъ, что количество перевозимыхъ по Вышневолоцкой системѣ товаровъ не уменьшается, тогда какъ можно бы было полагать, что купечество найдетъ болѣе выгоднымъ отправлять ихъ изъ Твери или Волочка по желѣзной дорогѣ въ С. Петербургъ. Изъ Твери же туда отправлено по желѣзной дорогѣ въ 1856 г. не болѣе 2.707,124, и въ 1857 г. 2.668,019 пудъ, а изъ Волочка въ тѣ же годы 1.353,217 и 1.018,261 пудъ.

Еще замѣчательнѣе, что зимою по прежнему скопляются товары на тверской и мстинскихъ пристаняхъ для сплава въ С. Петербургъ весенними водами, вмѣсто того чтобы зимою уже перевозиться въ С. Петербургъ. Таковыхъ товаровъ, въ 1857 году, грузилось на Мстѣ на сумму 1.554,000, на 1,160 судахъ, а на Тверцѣ цѣною въ 838,000 руб., на 288 судахъ. За доставку

пуда въ С. Петербургъ изъ Твери, платится по желѣзной дорогѣ 16, а по каналамъ 12 и 13 коп. Присоединивъ къ этому еще расходы на складъ товаровъ въ продолженіе зимы въ Твери, операція эта кажется довольно загадочною.

Впрочемъ количество перевозимыхъ по Николаевской желѣзной дорогѣ въ С. Петербургъ товаровъ растетъ и превышаетъ теперь уже 12.000,000 пудъ. Въ этомъ числѣ пришло съ главныхъ станцій: хлѣба и муки въ 1856 г. 3.774,982, а въ 1857 г. 3.497,895 пудъ. Около половины этого количества заключается въ пшеничной мукѣ, но въ 1856 году перевезено также 703,429 пудъ овса, самого малоцѣннаго изъ всѣхъ хлѣбовъ.

По Николаевской желѣзной дорогѣ взимается за провозъ товаровъ, низшаго разряда, по $2\frac{5}{6}$ коп. на 100 верстъ. Плата весьма умѣренная, которая можетъ быть значительно понижена только при большемъ числѣ пассажировъ или цѣннаго груза; на дорогахъ же преимущественно товарныхъ, каковы Рыбинская и Саратовская, низшій размѣръ провозной платы должно считать въ $2\frac{1}{2}$ коп. съ пуда на 100 верстъ. На этомъ основаніи провозъ въ С. Петербургъ изъ Рыбинска обойдется въ 15, а изъ Саратова въ 39 копѣекъ.

На какое количество грузовъ могутъ онѣ при этомъ разсчитывать и сколько очистится имъ дохода?

ОБЩЕ ВЫВОДЫ О СУДОХОДСТВѢ.

Все сказанное приводитъ къ слѣдующему заключенію:

1) Самая сильная отправка товаровъ съ побережья Волги и ея притоковъ всегда будетъ происходить весною, во время полноводія, облегчающаго плаваніе даже судамъ самага неудовлетворительнаго устройства и покрывающаго перекаты и отмели, которые останавливаютъ плаваніе въ межень. Особенное удобство плаванія въ это время, по широкой, полноводной рѣкѣ, позволяетъ судовладельцамъ довольствоваться весьма умѣренными фрахтами, и даетъ на Волгѣ огромное преимущество не только перевозкѣ водяной передъ всякой сухопутной, но и самымъ грубымъ, первобытнымъ способамъ перевозки передъ всякими сложными и искусственными; ибо судоходная дѣятельность ограниченная тремя мѣсяцами въ году, должна дѣйствовать наименьшимъ капиталомъ: въ противномъ случаѣ она не выручитъ своей затраты.

Между тѣмъ, при постепенномъ развитіи народнаго богатства и промышленности, наступаетъ время, когда прямая сила природы и людей, безъ искусственныхъ пособій, оказываются недостаточными и обходятся дороже болѣе сложныхъ дѣятелей. Этого не миновать и на Волгѣ, когда не будетъ уже расчета срубить по нѣскольку тысячъ деревьевъ для постройки судна, которое, по приходѣ на мѣсто, разбирается на дрова; когда рабочіе сдѣлаютъ употреблять мышцы свои лучше, чѣмъ тянуть суда бечевою или забрасывать якоря для тяги; когда не будетъ

уже считается прибыльнымъ перетаскивать гужемъ цѣлыя суда за сотни верстъ, для сплава на нихъ клади въ одинъ конецъ. — Тогда, по невозможности устроить на берегахъ Волги, ежегодно затопляемыхъ, правильнаго коннаго бечевника, и по доказанной неудовлетворительности неуклюжихъ конныхъ завозныхъ приводовъ, необходимо будетъ или отказаться отъ плаванія противъ теченія, или прибѣгнуть къ паровой силѣ.

Первое сопряжено съ совершеннымъ измѣненіемъ нынѣшняго хода торговли, и съ обращеніемъ всей клади на Саратовскую и Волжско-донскую желѣзныя дороги, по которымъ доставка, какъ выше доказано, обойдется такъ дорого, что отъ этого могъ бы прекратиться отпускъ за границу громоздкихъ произведеній Приволжья.

Перевозка же пособіемъ паровъ, можетъ окупаться только въ такомъ случаѣ, если пароходы будутъ находить постоянное и равномерное занятіе, въ продолженіе всего навигаціоннаго времени, и если не будутъ вынуждены, какъ это нынѣ нерѣдко случается, рассчитывать на выручку одного рейса, оставаясь затѣмъ почти безъ занятія, или нанимаясь уже за полцѣны. Для этого же требуется, чтобы Волга, отъ Астрахани до Рыбинска, оставалась, въ продолженіе всего лѣта, для нихъ доступною, т. е. чтобы приняты были мѣры для углубленія фарватера, и чтобы торговля перестала сосредоточиваться въ весенніе мѣсяцы.

Одна изъ побудительныхъ причинъ къ сосредоточиванію всего торговаго движенія въ весенніе мѣсяцы, есть медленность плаванія по сѣвернымъ водянымъ системамъ. Она устранится съ устройствомъ Рыбинской желѣзной дороги. Тогда товары, какъ бы они поздно ни были отправлены съ волжскихъ пристаней, еще поспѣютъ въ С. Петербургъ до закрытія навигаціи, такъ какъ кронштадскій рейдъ закрывается позже Волги; товары же не назначенные для отпуска за границу могутъ быть перевозимы исподоволь изъ Рыбинска въ столицу. Однако неперемѣннымъ достояніемъ весенняго судоходства всегда останутся грузы сходящіе со сплавныхъ притоковъ Волги и слѣдующіе безостано-

вочно до мѣста назначенія; подвозимые же гужемъ къ пристанямъ Волги, Камы и Оки могутъ оставаться тамъ на складѣ, до прибытія пароходовъ.

При подобномъ устройствѣ судоходства на Волгѣ, число буксирныхъ и въ особенности кабестанныхъ пароходовъ должно возрастать въ сильномъ размѣрѣ.

Но чего могутъ ждать пассажирные пароходы?

Разумѣется, путешественники изъ западныхъ губерній Россіи будутъ направляться по желѣзнымъ дорогамъ къ пристанямъ Волги, ближайшимъ къ мѣсту ихъ назначенія. Никто уже, чтобы ѣхать изъ Петербурга въ Астрахань, не сядетъ въ Твери на пароходъ; но все движеніе вдоль Волги останется удѣломъ пароходовъ. Оно усилится даже, какъ отъ прилива пассажировъ подвозимыхъ желѣзными дорогами, такъ и по мѣрѣ большаго заселенія волжскаго края. Уголь для пароходовъ вѣроятно будетъ со-временемъ доставляться съ Дона и съ подножья Урала.

2) Изъ произведеній Поволжья обратятся на Донъ товары находящіе сбытъ на берегахъ Чернаго или Средиземнаго моря, или въ Южной Россіи. Удѣломъ Саратовской дороги могутъ быть нѣкоторыя громоздкія произведенія низовьевъ рѣки, но преимущественно всѣ цѣнные товары Саратовской и Самарской губерній. Нижегородская дорога едва-ли можетъ рассчитывать на другія сырыя произведенія Поволжья, кромѣ назначенныхъ для потребленія прилегающихъ къ ней губерній. Всѣ остальные клади потянутся на сѣверъ и разойдутся по побережью Волги и ея притоковъ, или будутъ отправлены въ столицу водою, или по Рыбинской желѣзной дорогѣ.

3) Рыбинская желѣзная дорога должна принять начало свое у станціи Бологово, которая находится на половинѣ пути отъ Москвы до С. Петербурга, и будетъ имѣть протяженія 278 верстъ. Она пройдетъ по мѣстности ровной, сухой, богатой лѣсомъ, пескомъ и камнемъ и весьма населенной, а потому постройка ея обошлась бы не дорого, если бы не потребовалось сооруженія многихъ мостовъ, изъ коихъ одинъ

черезъ Волгу. На нихъ изчислено расхода, по смѣтѣ, 1.800,000 руб., а всю дорогу въ одинъ путь, но съ землянымъ полотномъ на два пути, полагаются выстроить за 16.000,000 р., что составляетъ 57,000 руб. на версту. Прибавка втораго пути стоила бы 800,000 рублей, чѣмъ стоимость дороги на версту поднялась бы до 60,000. При этомъ предположено заставить подвижнымъ составомъ, достаточнымъ для 12-ти товарныхъ и 2-хъ пассажирныхъ поѣздовъ въ день, и на это изчислено 2.800,000 руб., или по 200,000 рублей на поѣздъ.

Дорогу полагается кончить на всемъ протяженіи не далѣе какъ черезъ 4 года, со дня утвержденія. Она должна доставить валоваго дохода не менѣе 2.000,000, чтобы обезпечить акціонеровъ въ полученіи узаконенныхъ 6% съ своего капитала, по отчисленіи 50% валоваго дохода на издержки по управленію и ремонтъ и $\frac{1}{4}$ % на погашеніе капитала.

Источники дохода слѣдующіе:

1) Пассажиры.

По свѣдѣніямъ помѣщеннымъ въ журналѣ главнаго управленія путей сообщенія за 1856 и 1857 годы, число пассажировъ прибывающихъ на Вышневолоцкую и Тверскую станціи Николаевской желѣзной дороги, а равно и отправляющихся съ оныхъ составляетъ, съ 1852 по 1857 годъ, среднюю цифру 263,759.

Съ этихъ же станцій слѣдуютъ нынѣ пассажиры изъ С. Петербурга во всѣ мѣста Тверской, Ярославской, Костромской, Вологодской и Вятской губерній, а по сооруженіи дороги изъ Бологова въ Рыбинскъ, всѣ они обратятся на нее. Присовокупляя къ этому переѣзды мѣстныхъ жителей и разсчитывая на усиленіе движенія черезъ устройство желѣзнаго пути, можно безошибочно положить 200,000 пассажировъ на всемъ протяженіи дороги, которые, если бы даже занимали лишь мѣста третьяго класса, съ платою по 2 р., принесутъ дохода 400,000 р.

2) Товары.

Для перевозки товаровъ съ Рыбинска до Бологова и обратно полагается взимать съ пуда болѣе цѣнныхъ товаровъ, какъ-

то: сала, масла, свѣчь, спирта и вина, колоніяльныхъ товаровъ, рыбы, поташа, желѣза въ издѣліяхъ, муки пшеничной и т. д.—по 10 коп., а съ малоцѣнныхъ по 7 копѣекъ.

Первыхъ отправляется изъ Рыбинска къ С. Петербургу водою ежегодно до 8.000,000 пудъ, да сверхъ того проходитъ снизу, мимо Рыбинска, не останавливаясь тамъ, значительное число мелкихъ судовъ (въ 1856 году 1645), на которыхъ возится лишь цѣнная кладь (въ 1856 году болѣе 9.000,000 пудъ). Наконецъ зимою на Николаевскую дорогу доставляется изъ Рыбинска не менѣе 1.000,000 пудъ дорогихъ товаровъ. Слѣдовательно товаровъ первой категоріи должно быть не менѣе 15.000,000 пудъ, и съ нихъ дохода 1.500.000 рублей.

Обратно изъ С. Петербурга тянется въ Рыбинскъ водою болѣе 2.000,000 пудъ (именно въ 1856 году на 892 судахъ 2.500,000 пудъ по официальнымъ свѣдѣніямъ).

Съ Николаевской желѣзной дороги отправлено въ Рыбинскъ въ 1857 году 1.622,000 пудъ, да съ промежуточныхъ мѣстъ доставляется зимою въ Рыбинскъ однихъ мѣшковъ болѣе 1.000,000, не считая многихъ другихъ товаровъ. Слѣдовательно обратнаго изъ С. Петербурга груза можетъ набраться отъ 3.000,000 до 4.000,000 пудъ, отъ коихъ выручится 300 — 400,000 руб.

Нынѣ перевозка эта изъ С. Петербурга обходится въ 25 — 30 и даже 35 копѣекъ; по желѣзной же дорогѣ будетъ она стоить 20 коп. съ пуда.

Малоцѣннаго товара выходитъ нынѣ изъ Рыбинска на сѣверъ отъ 40 до 50.000,000 пудъ въ годъ. Доставка его до С. Петербурга, совершаясь въ 3—4 мѣсяца, стоитъ, при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ, 13 коп., въ сложности же отъ 14 до 17 коп. Слѣдовательно перевозка по желѣзной дорогѣ станетъ не дороже, и потому нѣтъ причины, чтобы она не завладѣла всѣмъ этимъ количествомъ груза, которое доставило бы ей до 3.000,000 рублей, такъ что всего валоваго дохода можетъ быть свыше 5.000,000 рублей. Само собою разумѣт-

ся, что при подобной выручкѣ расходы не составятъ 50⁰/₀, но вѣроятно не болѣе 40⁰/₀ валоваго дохода, такъ что на долю акціонеровъ можетъ приходиться до 3.000,000 р., или почти 20⁰/₀ на затраченный капиталъ.

Нельзя однако не замѣтить, что однимъ поѣздомъ не можетъ быть перевезено болѣе 20,000 пудъ, и что поэтому, круглымъ числомъ, на каждый поѣздъ прійдется несравненно менѣе. Между тѣмъ, чтобы перевести 65.000,000 пудъ 12-ю поѣздами въ день, требуется перевозить съ каждымъ по 15,000 пудъ. Но такого равномернаго движенія никогда и нигдѣ не бывало, и у насъ быть не можетъ, а потому для доставленія изъ Рыбинска въ С. Петербургъ означеннаго количества клади потребуется боляе 12 поѣздовъ въ сутки; въ чемъ, при двойномъ пути, затрудненія встрѣтятся не можетъ. Такъ напр. по Верхне-силезской дорогѣ, первой въ Пруссіи по количеству перевозимой ею клади, а по доходности одной изъ первыхъ дорогъ, отправлялось въ 1855 году по 20 поѣздовъ въ день, коими перевезено, на всемъ протяженіи дороги въ 182 версты, 30.000,000 пудъ товаровъ и 119,000 пассажировъ; $\frac{2}{3}$ всѣхъ поѣздовъ были товарные, и на каждый пришлось по 4,200 пудъ. Платы за провозъ взыскано, на 100 верстъ, съ пассажировъ 2 руб. и съ пуда клади $3\frac{1}{2}$ коп. Выручено же всего, въ теченіе года, 2.330,000 рублей. Изъ этой суммы 48⁰/₀ употреблены на текущіе расходы, а за вычетомъ слѣдующаго въ запасный капиталъ и на погашеніе, выдано акціонерамъ по $11\frac{1}{4}$ ⁰/₀ на затраченный ими капиталъ. Постройка дороги обошлась въ 60,000 руб. верста.

На всѣхъ прусскихъ дорогахъ, среднимъ числомъ, отправляется по 11 товарныхъ поѣздовъ въ сутки, не смотря на то, что большая часть дорогъ построены въ одну колею. Каждый вагонъ перевозилъ, въ 1855 году, по 210 пудъ т. е. менѣе половины того количества, которое бы могъ перевозить, а по дорогѣ располагающей наибольшимъ количествомъ клади, по Верхнесилезской, приходилось на вагонъ не болѣе 250 пудъ,

а пассажировъ 17. Чѣмъ болѣе движенія на какой либо дорогѣ, тѣмъ разумѣется, сравнительно съ выручкою, общіе расходы по управленію разлагаются равномернѣе на всю массу перевозимой клади. Такъ напр. по Верхнесилезской дорогѣ общіе расходы ложатся на товары 25⁰/₀ дешевле, чѣмъ среднимъ числомъ по всѣмъ прочимъ прусскимъ дорогамъ, а въ сравненіи съ иными дорогами есть 100⁰/₀ разницы.

Поэтому можно надѣяться, что и по Рыбинской дорогѣ расходы по управленію не будутъ тяготить дивидендъ акціонеровъ, и слѣдовательно со-временемъ даже можно будетъ понизить перевозочныя цѣны. Прусскія дороги имѣютъ большое преимущество передъ нашими въ томъ, что движеніе по нимъ болѣе равномерно. Такъ напр., среднимъ числомъ, доходы худшаго мѣсяца относятся къ доходамъ лучшаго, какъ 10 : 14, а по Верхнесилезской, въ 1855 году, какъ 11,9 къ 14,2.

Такой равномерности дороги, назначенныя для перевозки товаровъ съ Волги, никогда достигнуть не могутъ потому, что съ замерзаніемъ рѣки прекращается источникъ ихъ питающій. Однако чрезмѣрный на Рыбинскую дорогу напоръ грузовъ во время навигаціи и опустѣніе ея зимою могутъ быть, до известной степени, устранены складываніемъ въ Рыбинскѣ товаровъ, не назначенныхъ къ отпуску за границу въ первую навигацію, и отправленіемъ ихъ въ столицу по мѣрѣ надобности. Это тѣмъ болѣе удобно, что въ С. Петербургѣ платится за складъ четверти хлѣба, въ годъ, отъ 10 — 13 копѣекъ, а въ Рыбинскѣ 3 копѣйки. И нынѣ даже, когда не имѣется еще желѣзной дороги, большія количества зерноваго хлѣба оставляются на зиму въ Рыбинскѣ и другихъ мѣстахъ, на пути къ С. Петербургу, гдѣ перемалываются и отчасти зимнимъ путемъ отправляются въ столицу.

Есть нынѣ два обстоятельства, которыя даютъ большой перевѣсъ водяной доставкѣ грузовъ въ С. Петербургъ надъ перевозкою по Николаевской дорогѣ, а именно: обыкновеніе продавать хлѣбъ съ барокъ и удобство перегрузки съ оныхъ товаровъ прямо на

мореходныхъ суда. Въ первомъ будетъ менѣе надобности, когда продажи будутъ совершаться лишь по образцамъ доставляемымъ въ С. Петербургъ изъ складовъ, а съ переводомъ въ Ораніенбаумъ, по предположенію правительства, купеческой гавани изъ Кронштадта и съ соединеніемъ Ораніенбаума, посредствомъ желѣзной дороги, съ Николаевскою дорогою, товары съ вагоновъ будутъ переваливаться прямо на суда. Поэтому нельзя не желать, чтобы предположеніе это осуществилось одновременно съ постройкою Рыбинской желѣзной дороги.

Одного только неудобства Рыбинской дороги нѣтъ возможности устранить, — это неравномѣрность кладей слѣдующихъ изъ Рыбинска въ С. Петербургъ и обратно: послѣднихъ будетъ кажется только 4.000,000 пудъ, а первыхъ въ 15 разъ болѣе. Подобному одностороннему движенію кладей должно вѣроятно, между прочимъ, — приписать что на дорогу изъ Миндена въ Кельнъ, которая перевезла въ 1855 году болѣе 100.000,000 пудъ клади, приходится по разчисленію на все ея протяженіе не болѣе 23.000,000 пудъ т. е. менѣе чѣмъ на Верхнесилезскую, доставившую посему и высшій дивидендъ акціонерамъ, чѣмъ Минденская.

4) **Нижегородская желѣзная дорога.** Нижегородская желѣзная дорога, коей постройка уже начата, имѣетъ совершенно иное назначеніе чѣмъ Рыбинская. Она связываетъ съ Москвою густо-населенныя и промышленныя губерніи Владимірскую и Нижегородскую, уральскій и зауральскій край. Посредствомъ этой дороги разойдутся по среднему Поволжью издѣлія русскихъ фабрикъ; а большая часть товаровъ, отправляемыхъ съ Нижегородской ярмарки и съ фабрикъ владимірскихъ въ замосковныя губерніи, сухимъ-ли путемъ или Окою, пойдутъ предпочтительно по желѣзной дорогѣ, такъ какъ за провозъ пуда водою изъ Нижняго-Новгорода до Москвы платится нынѣ отъ 10 — 15 копѣекъ, а до Орла и Калуги столько же. Притомъ плаваніе по Окѣ осенью, или въ концѣ лѣта, крайне затруднительно. Перевозка тяжестей по шоссе, между Москвою и Нижнимъ-Новгородомъ, обходится

во время ярмарки въ 20 — 25 коп. за несрочный товаръ, а за срочный втрое дороже.

По свѣдѣніямъ собраннымъ лѣтъ 15 назадъ, перевозилось изъ Нижняго-Новгорода въ Москву, сухимъ путемъ, до 10.000,000 пудъ, а обратно около 6.000,000. Съ того времени обороты Нижегородской ярмарки усилились на 50⁰/₀, и вмѣстѣ съ тѣмъ и движеніе товаровъ по ведущимъ къ ней путямъ. На пристаняхъ Оки и ея притоковъ, за исключеніемъ мценской, мокшанскихъ и цнинскихъ, далеко отстоящихъ отъ Московскаго тракта, грузилось, въ 1857 году, 2,813 судовъ кладью на 8.500,000 рублей, которая вѣроятно представляетъ грузъ не менѣе 15.000,000 пудъ, состоя преимущественно въ хлѣбѣ. Въ обратномъ направленіи идутъ: соль, желѣзо, металлическія издѣлія — всего около 10.000,000 пудъ, изъ коихъ не малая часть назначена для Москвы, ибо 1854 году пришло туда съ Оки 1318 судовъ.

Имѣя въ виду, что провозная цѣна отъ Нижняго до Москвы должна составить отъ 10 — 12 копѣекъ съ пуда, т. е. не болѣе того, во что нынѣ обходится перевозка изъ Нижняго вверхъ по Окѣ и Москвѣ рѣкѣ, можно быть увѣреннымъ, что не только товарное движеніе между Москвою и Нижнимъ, но и часть тѣхъ кладей, которыя нынѣ изъ Нижняго Новгорода поднимаются вверхъ по Окѣ къ Калугѣ, Рязани и Орлу, двинется къ этимъ мѣстамъ по желѣзнымъ дорогамъ черезъ Москву, такъ что Московско-нижегородская дорога можетъ рассчитывать, по меньшей мѣрѣ, на 15.000,000 пудъ клади въ одномъ направленіи и на 8.000,000 въ другомъ. Между этою кладью цѣнныхъ мануфактурныхъ товаровъ будетъ болѣе, чѣмъ ихъ можно ожидать по всѣмъ другимъ дорогамъ имперіи, отчего значительно увеличится доходъ дороги, которая, хотя пропорція перевозимыхъ по ней въ оба конца товаровъ довольно выгодна, представляетъ однако то неудобство, что почти все движеніе будетъ сосредоточиваться въ три ярмарочные мѣсяца, а затѣмъ ограничится мѣстною перевозкою. За-то большая

часть передвигаемыхъ на дорогѣ товаровъ будетъ переходить по всей линіи желѣзной дороги.

Что касается до пассажирскаго движенія, то, по тѣмъ же свѣдѣніямъ собраннымъ за 15 лѣтъ, рассчитывалось на 300,000 человекъ проѣзжавшихъ съ конца въ конецъ. Число это нынѣ будетъ значительно больше. Но такъ какъ движеніе по Нижегородской дорогѣ зависитъ большею частью отъ оборотовъ на ярмаркѣ, то остается, сохранить-ли она настоящее свое значеніе при повсемѣстномъ улучшеніи путей сообщенія; ибо извѣстно, что, при установленіи прямыхъ сообщеній между производителями и потребителями, посредничество ярмарокъ становится лишнимъ; но Россія столь обширна, въ кругъ торговыхъ операцій Нижегородской ярмарки входятъ страны столь мало просвѣщенныя, что она долго еще сохранитъ большое значеніе; хотя бы въ скоромъ времени и лишилась одного изъ самыхъ важныхъ предметовъ своей торговли—чая и тѣхъ товаровъ, которые по сіе время, на вымѣнъ чая, отправлялись въ Китай.

Это безъ сомнѣнія сильно потрясетъ Нижегородскую ярмарку, которая отъ этого лишится оборота въ 12 — 15.000,000 рублей; но должно надѣяться, что убыль эта покроется усиленіемъ оборотовъ по другимъ отраслямъ торговли.

5) **Саратовская желѣзная дорога.** По дорогѣ изъ Москвы въ Саратовъ, на протяженіи болѣе 700 верстъ въ прямомъ направленіи, произведены бельгійскими инженерами изысканія въ минувшемъ году; но результаты ихъ не извѣстны. Должно однако полагать, что мѣстность оказывается ровною и что искусственныхъ сооружений предстоитъ мало; но недостатокъ камня и лѣса для постройки и особенно горючаго матеріала представляетъ затрудненіе, о которомъ вѣроятно учредители дороги не дали себѣ надлежащаго отчета. Недостатокъ этотъ сдѣлается весьма ощутительнымъ и на Нижегородской дорогѣ, но въ гораздо меньшей степени, потому что Владимірская и Нижегородская губерніи несравненно менѣе обнажены, чѣмъ Саратов-

ская и Тамбовская, а заволжская часть Нижегородской губерніи даже весьма богата лѣсомъ. Если не найдется возможнымъ употреблять торфъ для топки паровозовъ, то дрова или каменный уголь должны быть перевозимы съ Волги по всей линіи Саратовской дороги, а такъ какъ и безъ того вся кладь будетъ идти въ этомъ же направленіи, то топливо обойдется Саратовскому обществу весьма дорого.

Гораздо счастливѣе положеніе Рыбинской желѣзной дороги, которая пролегаетъ, большею частью, по странѣ богатой камнемъ и лѣсомъ, а на томъ пространствѣ, гдѣ того и другаго оказывается менѣе т. е. между Бѣжецкомъ и Рыбинскомъ, дорога пересѣкаетъ Мологу и Волгу, по которымъ доставка матеріаловъ совершится весьма удобно.

Съ устраненіемъ означенныхъ затрудненій, Саратовская дорога принесетъ неизчислимую пользу краю, черезъ который будетъ проведена.

Низкія цѣны на всѣ земледѣльческія произведенія въ губерніяхъ Саратовской, Пензинской и Тамбовской, указываютъ на затруднительность ихъ сообщенія съ мѣстами сбыта, и на неудовлетворительность сплавныхъ путей по рѣкамъ: Цнѣ, Мокшѣ, Сурѣ, Медвѣдицѣ и Хопру, которыя протекаютъ по этимъ губерніямъ; да и Ока и въ особенности Москва рѣка далеко не удовлетворяютъ мѣстныхъ потребностей.

Не смотря однако на затруднительность плаванія по многимъ изъ этихъ рѣкъ, нельзя быть увѣреннымъ, что желѣзная дорога завладѣетъ всѣми товарами, которые нынѣ по нимъ сплавляются. Такъ напр. ржаная мука и льняное сѣмя, отправляемая нынѣ по Хопру и по Медвѣдицѣ въ бассейнъ Чернаго моря, не найдутъ можетъ быть, сбыта на сѣверѣ, куда они должны бы были идти желѣзною дорогою, а потому останутся вѣрными прежнему пути. Суры и Мокши Саратовская линія едва коснется, отъ Моршанска же хлѣбъ можетъ быть доставленъ черезъ Рыбинскъ въ С. Петербургъ за 25 коп. съ пуда, тогда какъ, при дороговизнѣ горючаго матеріала, Саратовская дорога едва-ли въ состояніи бу-

детъ, соперничая съ водянымъ путемъ, довольствоваться фрахтомъ 2¹/₂ коп. съ пуда. Впрочемъ, такъ какъ всѣ товары перевозятся гужемъ къ Моршанску, то тѣ, которые удобнѣе могутъ быть доставлены на желѣзную дорогу, чѣмъ на Цну, предпочтутъ желѣзный путь водяному. Произведенія всей страны, черезъ которую должна проходить дорога отъ Волги до Оки, почти одинаковы, а потому размѣна между ними быть не можетъ. Оттого произведенія всего этого пространства должны искать сбыта къ сѣверу отъ Оки, размѣниваясь на издѣлія сѣверныхъ губерній, или на заграничные товары, привозимые къ сѣвернымъ портамъ.

Ока какъ-бы раздѣляетъ Россію на двѣ полосы: земледѣльческую и промышленную. Первая снабжается съ юга хлѣбомъ, масломъ, кожами, овечьею, шерстью, табакомъ кавказскою мареною, кизлярскимъ виномъ, фруктами и элтонскою солью, и получаетъ въ обмѣнъ всякаго рода фабричныя произведенія и иностранные товары.

Въ какомъ количествѣ клади того и другаго рода будутъ перевозиться по Саратовской дорогѣ, напередъ опредѣлить невозможно; но по приблизительнымъ расчетамъ, должно полагать, что дорога, съ самаго ея открытія, можетъ рассчитывать на слѣдующее количество клади:

1) Изъ Саратова:	пудовъ.
Пшеницы и крупчатки	5.000,000
Сѣмени льнянаго	500,000
Масла подсолнечнаго	300,000
Арбузовъ, яблоковъ и т. п.	50,000
Табаку	200,000
Свинины, мяса соленнаго, кожъ	50.000
Сала	600,000
Шерсти	100,000
Соли	5.000,000
Рыбнаго товара	2.000,000
Кавказскихъ, персидскихъ и бухарскихъ товаровъ	500,000

	пудовъ.
Желѣза	200,000
2) Съ Хопра и Медвѣдицы:	
Пшеницы, сала, сѣмени льнянаго и под- солнечнаго	500,000
3) Съ Моршанска:	
Пшеницы, муки ржаной, крупы, сала, сѣ- мени льнянаго	5.000,000
4) Съ г. Козлова (Тамбовской губерн.):	
Масла, сала, мяса, разной живности	200,000
5) Съ Коломенской пристани:	
Разнаго товара	15.000,000 (*)
6) Съ разныхъ мѣстъ:	
Хлѣба и спирта	5.000,000
Итого.	40.000,000

(*) Въ 1841 году грузилось въ Коломнѣ для Москвы и провезено мимо Коломны, вверхъ по Москвѣ рѣкѣ:

1) Съѣстныхъ припасовъ и питей разнаго рода	10.295,752 пуд.
2) Матеріаловъ къ фабрикамъ и ремесламъ относящихся	365,335 —
3) Фабричныхъ и ремесленныхъ произведеній	74,896 —
4) Предметовъ сельскаго хозяйства	3.574,440 —
Всего.	14.210,423 —

Въ томъ же 1841 году привезено сухопутно въ Москву:

1) Разнаго хлѣба.	9.271,325 пуд.
2) Рыбы и икры	425,900 —
3) Мяса	1.075,000 —
4) Постнаго масла	247,500 —
5) Соли	16,101 —
6) Огородныхъ произведеній	8.435,775 —
7) Сахару и патоки	605,400 —
8) Чаю и кофе	146,006 —
9) Напитковъ	251,000 —
10) Табаку	295,000 —
11) Хозяйственныхъ матеріаловъ и грубыхъ издѣлій	3.955,000 —
12) Металловъ и металлическихъ издѣлій	282,420 —
13) Камней и кирпича	820,000 —
14) Лѣса и дровъ	13.180,750 —
15) Мануфактурныхъ издѣлій	2.224,000 —

Итого 41.231,177 —

Всѣ эти цифры заимствованы изъ отчетовъ главнаго управленія путей сообщенія, изъ разныхъ статей появившихся въ Саратовскихъ губернскихъ вѣдомостяхъ, и потому имѣютъ основаніе болѣе или менѣе положительное; но нѣтъ никакой возможности опредѣлить количество товаровъ, которое можетъ быть перевозимо съ сѣвера на югъ для надобностей 10.000,000 жителей, населяющихъ мѣста прилегающія къ желѣзной дорогѣ или къ южной ея оконечности, и для отпуска за Кавказъ, въ Персію и въ Киргизскую степь. Положимъ что ихъ наберется 5.000,000 пудъ, перевозимыхъ на всемъ протяженіи дороги, и что изъ вышесказанныхъ 40.000,000 пудъ половина пройдетъ также по всей линіи; считая провозной платы за сто верстъ, среднимъ числомъ, съ первыхъ 5, съ послѣднихъ 3 коп. съ пуда, выручится на протяженіи 800 верстъ валоваго дохода 6.800,000 р.

Пассажирское движеніе также должно быть довольно значительно, ибо крестьяне малоземельныхъ губерній отправляются на заработки въ степныя мѣста, а изъ Рязанской и Пензинской промышленники идутъ на сѣверъ. Если даже пассажировъ на всемъ протяженіи будетъ только 300,000 въ годъ, и каждый заплатитъ по $4\frac{1}{2}$ рубля, то вся выручка отъ дороги составитъ 8.150,000, а за отчисленіемъ 60% (по причинѣ дороговизны горючаго матеріала) на содержаніе дороги, останется чистой прибыли 3.260,000 рублей т. е. $5\frac{8}{10}$ %, если сооруженіе всей дороги обойдется въ 56.000,000 рублей, или по 70,000 на версту; если же только по 60,000, то доходъ этотъ составитъ $6\frac{9}{10}$ %.

6) **Волжско-донская желѣзная дорога.** Изъ программы учредителей Волжско-донской желѣзной дороги вид-

Сюда не включены товары привозимые туда изъ С. Петербурга въ количествѣ 4.000.000 пудовъ. (Журналъ путей сообщенія 1857 г. книжка 5 стр. 245 и пр.)

Трудно опредѣлить, какая часть изчисленныхъ здѣсь предметовъ привозится въ Москву по Рязанскому тракту и, слѣдовательно, должна попасть на Саратовскую желѣзную дорогу. Должно также замѣтить, что часть товаровъ, доставляемыхъ нынѣ въ Москву съ Волги и Оки черезъ Коломну, будетъ привозиться на будущее время по Нижегородской желѣзной дорогѣ.

но, что дорогу полагается начать на Волгѣ въ $4\frac{1}{2}$ верстахъ ниже Царицына и довести на Дону до Калачевского затона.

Линія эта представляетъ слѣдующія преимущества передъ тою мѣстностью, по которой пролежала прежняя желѣзно-конная дорога, проходившая отъ Дубовки до Качалина.

1) Подъемъ на берегъ Волги, имѣющій въ Дубовкѣ до 60 сажень высоты, отложе, такъ же, какъ съ Волги такъ и съ Дона, каковъ бы ни былъ уровень воды, будутъ прямо подыматься на плоскость раздѣляющую обѣ рѣки. Прежняя же дорога останавливалась въ $7\frac{1}{2}$ верстахъ отъ Дона въ меженномъ его состояніи.

2) Вся мѣстность отъ Царицына до Калачева ровнѣе и менѣе пересѣчена оврагами, чѣмъ дорога Дубовско-качалинская.

3) Калачевскій затонъ представляетъ удобную стоянку и зимовку для судовъ и возможность, при всякихъ водахъ, нагрузки и выгрузки прямо изъ вагоновъ въ суда и обратно.

4) Избранная линія пересѣкаетъ Донъ въ 89 верстахъ ниже Качалинской станицы, куда выходила прежняя дорога изъ Дубовки, и исключаетъ такимъ образомъ 89 верстъ самой мелководной части Дона. Длина же пути увеличивается только на 325 сажень противъ прежней линіи. Вся длина предположенной линіи, со включеніемъ путей на пристаняхъ, составляетъ $74\frac{1}{2}$ версты.

Дорога предположена въ два пути, но при открытіи полагается ограничиться однимъ путемъ. На Донской станціи будутъ устроены магазины для 100,000 четверт. хлѣба. По смѣтѣ дорога обойдется въ 4.620,000 руб., или 62,222 руб. за версту.

За провозъ товаровъ, съ нагрузкою и выгрузкою, полагается взимать по 4 коп. съ пуда, а съ пассажировъ 3 класса по 1 коп. на версту, или всего 75 копѣекъ. Принимая въ расчетъ только нынѣ перевозимое съ Волги количество товаровъ — 9.000,000 пудъ и 3.000,000 пудъ антрацита, имѣющихъ быть доставляемы съ Дона на Волгу, получится съ товаровъ 480,000 руб. а съ 40,000 пассажировъ (на которые можно вполнѣ рассчитывать) 30,000. Отчисливъ изъ этого 45% на содержаніе дороги, чистая

прибыль составитъ 280,500 рублей, а съ присовокупленіемъ выручки отъ найма магазиновъ и отъ лѣсопильной мельницы, которую предполагается устроить на Волгѣ, — 325,000 руб. или 7% съ основнаго капитала.

Нѣтъ сомнѣнія, что количество клади какъ съ Волги такъ и съ Дона значительно возрастетъ, а вмѣстѣ съ нею и прибыль отъ дороги.

Необходимымъ продолженіемъ желѣзной дороги есть пароходство на Дону, ибо, при настоящихъ несовершенныхъ способахъ перевозки по этой рѣкѣ, вся выгода приобретаемая желѣзною дорогою уничтожалась бы затруднительнымъ плаваніемъ по Дону.

О медленности и дороговизнѣ передвиженія клади по Дону и оттуда до Керчи было сказано выше (*).

Дороговизна же эта возрастаетъ по мѣрѣ вздорожанія лѣса на Волгѣ, такъ какъ дошедшія до Ростова суда ломаются и уже не возвращаются въ Качалинъ за новыми грузами.

Неудобства эти полагается устранить учрежденіемъ правильнаго пароходства на Дону.

Въ полоую воду, т. е. отъ 1-го апрѣля до начала іюня, рѣка имѣетъ даже на перекатахъ не менѣе 8 футовъ глубины, въ межень же, ниже Калачевскаго затона, на нѣкоторыхъ мѣстахъ не болѣе 16 вершковъ. Поэтому полагается баржи устроить такъ, чтобы онѣ съ грузомъ не углублялись болѣе 2-хъ футовъ въ межень, и 4-хъ въ полоую воду. — Буксирующие ихъ

(*) За доставку пуда товаровъ отъ Дубовки до Качалина платится нынѣ 3—6 коп., а оттуда до Ростова обыкновенно 10—12, и нерѣдко до 20 и даже 25 коп.; времени же для перевозки отъ Качалина до Ростова, считая 10 дней на нагрузку и выгрузку, требуется 30—45 дней.

Въ Ростовѣ товары перегружаются на каботажныя лодки для доставленія къ морскимъ судамъ, останавливающимся на разстояніи 30—40 верствъ отъ Таганрога. Лодки эти, при убыли воды на барѣ, задерживаются часто въ гирлахъ Дона двѣ недѣли. Отъ этого перевозка отъ Ростова до таганрогскаго рейда и нагрузка на морскія суда обходятся никакъ не дешевле 5—6 коп. съ пуда.

пароходы должны быть той же легкой конструкціи. Пароходъ можетъ вести на буксирѣ двѣ баржи, поднимающія въ полу ю водо по 25,000, а въ низкую по 12,000 пудъ. Слѣдовательно, въ продолженіе двухъ мѣсяцевъ обильныхъ водою и 4-хъ мелководныхъ, каждый пароходъ можетъ вести внизъ отъ Калачевской пристани до Ростова, на разстояніи 500 верстъ, если сдѣлаетъ только по одному рейсу въ мѣсяць, 200,000 пудъ, а если по два—вдвое. Болѣе же этого едва-ли совершатъ пароходы, хотя 12 дней считается достаточнымъ для каждаго оборота, нбо нельзя не принимать въ расчетъ неизбѣжныхъ остановокъ отъ разныхъ приключеній.

Отъ Ростова до Керчи тѣ же баржи имѣютъ быть перевозимы другими пароходами, сидящими до 4-хъ футовъ въ водѣ.

Общество полагаетъ употребить капиталъ въ 2.000,000 рублей на устройство пароходства, и для этого завести 6 рѣчныхъ и 3 каботажныхъ пароходовъ, съ соотвѣтственнымъ числомъ баржъ. Однако этими средствами едва-ли можно будетъ перевести 2.400,000 пудъ, какъ предположено въ программѣ общества, которое рассчитываетъ на то что каждый пароходъ совершитъ, въ продолженіе 193 навигаціонныхъ дней, 16 рейсовъ, и перевезетъ по 25,000 пудъ въ каждый.

Имѣя въ виду трудность плаванія по Дону и случаи, которые могутъ останавливать плаваніе судовъ, нельзя ожидать чтобы пароходы совершали болѣе двухъ рейсовъ въ мѣсяць, или всего 12—13 оборотовъ въ годъ, а этимъ нѣсколько измѣняется расчетъ учредителей.

Вообще должно полагать, что общество вскорѣ убѣдится, что оно не обезпечитъ правильнаго движенія по Дону, а вмѣстѣ съ тѣмъ и безостановочнаго сообщенія между Волгою и Азовскимъ моремъ, безъ значительнаго увеличенія перевозочныхъ средствъ по рѣкѣ, ибо для передвиженія лишь той клади, которая нынѣ приходитъ съ Волги на Донъ, потребуется до 40 пароходовъ, или капиталъ въ 5—6 разъ больше того, который общество полагаетъ теперь употребить на это дѣло. Притомъ расходы, потребные

на разчистку фарватера и на устройство пристаней, вполнѣ вознаграждаются лишь при оживленномъ судоходствѣ. Наконецъ если средства общества окажутся несоотвѣтствующими потребности, то учредятся непременно соперничающія съ нимъ парходныя компаніи, которыя, не участвуя въ расходахъ на разчистку донскаго фарватера, воспользуются даромъ плодами трудовъ общества, а потому въ состояніи будутъ перевозить товары и пассажировъ за низшую плату.

Вообще устройство правильнаго сообщенія между Волгою и черноморскими портами, должно считать предпріятіемъ весьма полезнымъ и основаннымъ на самыхъ разумныхъ началахъ.

Изобиліе на Дону горючаго матеріала совершенно обезпечиваетъ общество въ предметѣ, составляющемъ первое условіе успѣшныхъ его дѣйствій, а перевозка угля съ Дона на Волгу доставитъ достаточный грузъ желѣзной дорогѣ и парходамъ, и уравниваетъ количество клади передвигаемой въ оба конца. Наконецъ всѣ произведенія южной Европы, Греціи и Турціи доставятся на Волгу донскимъ путемъ. Но едва-ли не должно признать ошибочнымъ взглядъ тѣхъ лицъ, которыя, надѣясь на конечное обращеніе къ югу всѣхъ волжскихъ произведеній, находятъ донской путь для сего недостаточнымъ, и желаютъ его замѣнить желѣзною дорогою въ 500 верстъ протяженія, отъ Сарепты до Ейска.

Подобная дорога никогда бы не окупилась, потому что, какъ нами выше было доказано, количество товаровъ, перевозимыхъ по этому направленію, ограничится всегда только тѣми, которыхъ требуетъ южная Россія, а ихъ немного, и тѣми которые вывозятся въ земли прилегающія къ Архипелагу и къ Средиземному морю. Южная же Европа получаетъ у насъ почти одну пшеницу, которою Новороссійскій край несравненно богаче Поволжья. Товары же сплавляемые понынѣ къ Ростову, съ верховьевъ Дона и съ его притоковъ, обратятся частью на желѣзныя дороги Саратовскую и Феодосійскую, когда, по дороговизнѣ лѣса

для постройки барокъ, сплавъ товаровъ станетъ все болѣе и болѣе затруднительнымъ.

Упрекъ дѣлаемый Волжско-донской дорогѣ что, она зимою должна будетъ совершенно прекратить свои дѣйствія, едва-ли значительно уменьшить ожидаемую отъ нея выручку, потому что зимніе поѣзды въ степныхъ мѣстахъ Россіи, при вьюгахъ, буранахъ и рѣдкомъ населеніи степей, вѣроятно сопряжены будутъ съ большими затрудненіями.

Естественныя условія Волжскаго бассейна.

Изчисливъ количество товаровъ стекающихся на Волгу и перевозимыхъ по оной, познакомившись съ нынѣшними способами перевозки и взвѣсивши вліяніе, которое отъ пароходовъ и паровозовъ ожидается на ходъ волжской торговли, остается намъ еще бросить бѣглый взглядъ на естественныя условія Волжскаго бассейна, дабы опредѣлить ту степень промышленнаго и торговаго развитія, которую можно здѣсь ожидать въ будущемъ.

Страна орошаемая Волгою и ея притоками ровна, но со всѣхъ сторонъ окружена небольшими высотами, отдѣляющими воды Волжскаго бассейна отъ другихъ рѣчныхъ системъ Россіи. Высоты эти ближе всего подходятъ къ Волгѣ на юго-западной ея сторонѣ, отдѣляя ее шестидесяти-верстною возвышенною плоскостью отъ Дона. Эти же высоты, внизъ отъ устьевъ Суры, не допускаютъ къ Волгѣ ни одного притока съ правой стороны. Правый или западный берегъ рѣки, отъ Ярославля до Царицына, высокъ и вся прилегающая къ нему мѣстность волниста, тогда какъ лѣвый низменъ, а потому при весеннемъ половодіи затопляется на большомъ пространствѣ.

Такою же неровностью береговъ, западнаго и восточнаго, отличается большая часть притоковъ Волги, и обстоятельству этому прибрежные жители обязаны обиліемъ поемныхъ луговъ на всемъ протяженіи низменныхъ рѣчныхъ береговъ, ежегодно затопляемыхъ при весеннемъ половодіи. Безъ этого пособія, сухость климата и происходящая оттого скудность травъ крайне стѣснила бы скотоводство. Черноземная полоса, пролегающая черезъ всю

южную Россію, постепенно суживаясь отъ Карпатскихъ до Уральскихъ горъ, прорѣзывается Волгою отъ устьевъ Суры до Царицына; но по нагорной, правой сторонѣ, черноземъ рѣдко подходитъ къ самому берегу рѣки. Окаймляющія ее возвышенности состоятъ изъ глины и известковыхъ породъ; на лѣвой же сторонѣ полоса эта замѣтно суживается, доходя къ югу, въ Самарской губерніи, не далѣе устьевъ рѣки Иргиза, т. е. не достигая даже параллели Саратова. вмѣстѣ съ тѣмъ черноземъ, на южной окраинѣ всей полосы, приближаясь къ солончакамъ каспійскихъ степей, покрываетъ глинистую почву лишь тонкимъ слоемъ, и потому южные уѣзды Самарской губерніи производительностью далеко уступаютъ новороссійскимъ степямъ.

Не смотря на то, два южные уѣзда Самарской губерніи, Николаевскій и Новоузенскій, производятъ почти все количество пшеницы, вывозимой нынѣ изъ губерніи, но производятъ ее на земляхъ нетронутыхъ, свѣжихъ.

Изъ притоковъ Волги: Цна, частью Ока, Кама, Вятка, также Сура, Самара и Бѣлая протекаютъ по черноземной плодородной странѣ; и вливаютъ избытки своего русла въ обширное ложе Волги. За предѣлами черноземной полосы земля, безъ удобрения или продолжительнаго отдыха, хлѣба не производитъ; по берегамъ же сѣверныхъ притоковъ Волги, какъ и на самыхъ низовьяхъ ея, залегаютъ неплодные пески, а южная оконечность Самарской и большая часть Астраханской губерніи заняты солончаками, производящими лишь нѣкоторыя солонцоватыя травы, впрочемъ довольно питательныя для скота. Вся страна, вправо отъ Камы и по лѣвой сторонѣ Волги вверхъ до Костромы, была нѣкогда покрыта дремучими лѣсами, нынѣ сильно разрѣженными, но все еще богатыми; на правый же берегъ Волги лѣса эти переходятъ только мѣстами въ Казанской и Нижегородской губерніяхъ. Первая славится своими дубовыми рощами, попадающими еще въ сосѣднихъ губерніяхъ, хотя въ несравненно уже меньшемъ количествѣ. Возлѣ дуба встрѣчается липа, распростра-

ющаяся однако къ сѣверу далѣ дуба. Главныя ея массы сосредоточены въ Костромской, Вятской и Оренбургской губерніяхъ. Чѣмъ далѣ къ югу, тѣмъ скудиѣе становится древесная растительность, которая совершенно исчезаетъ къ югу отъ Самары и Саратова.

Неравное распредѣленіе лѣсовъ въ Волжскомъ бассейнѣ служитъ поводомъ передвиженію огромныхъ количествъ лѣса, дровъ, и всякихъ лѣсныхъ произведеній съ сѣверо-востока на югъ; но при повсемѣстно возрастающемъ населеніи, при неправильной системѣ рубки и нерадѣніи лѣсовладѣльцевъ, запасы быстро истощаются, и недалеко то время, когда перестанутъ на южномъ повожьѣ строить деревянные дома и топить дровами. Тогда откроется обширный сбытъ донскому антрациту и каменному углю, коего признаки найдены на Камѣ и на Бѣлой.

Съ восточной части Волжскаго бассейна идутъ также мѣдь, желѣзо и соль, единственные минералы, которыми изобилуетъ эта страна. Запасы желѣза и соли такъ велики, что имъ конца не предвидится; но добыча желѣза ограничивается запасами горючаго матеріала и недостаткомъ рукъ. Если же вблизи желѣзныхъ рудниковъ будетъ открытъ каменный уголь, то разработка ихъ можетъ усиливаться безпредѣльно, по мѣрѣ возрастающаго требованія на желѣзо. То же можно сказать и о мѣди, открываемой во многихъ мѣстахъ не только на Уралѣ, но и въ Киргизской степи, гдѣ она находится даже совершенно очищенною. Что касается соли, то едва-ли на земномъ шарѣ есть страна болѣе пропитанная этимъ минераломъ, чѣмъ Арало-каспійская долина, а соляные ключи, выходящіе наружу близъ Перми, на разстояніи 13 градусовъ отъ Каспійскаго моря, доказываютъ огромное протяженіе соляной формаціи.

Добыча соли изъ илецкихъ копей и изъ степныхъ озеръ не представляетъ никакихъ затрудненій, и можетъ быть усилена по мѣрѣ надобности; вываркою же ключевой соли истребляется много лѣса, и потому выварочная соль должна постепенно дорожать, тогда какъ каменная и озерная, при улучшеніи путей сообщенія, послѣдняя же и отъ болѣе тщательной промывки,

должны становиться дешевле. Оттого солеварный промысел не может соперничать съ каменнымъ и озернымъ. Горько-соляныя озера Астраханской губерніи способны снабжать всю Россію содою.

Каспійское море и вся нижняя Волга доставляютъ огромныя количества рыбы, икры и вязиги; однако же усиленія улова противъ настоящаго ожидать невозможно, и напротивъ уменьшеніе его, по крайней мѣрѣ относительно красной рыбы, самой цѣнной, довольно замѣтно. Вообще въ отношеніи рыбы повторяется то, что замѣчено касательно всѣхъ даровыхъ произведеній природы: она убываетъ отъ прикосновенія къ ней людей и по мѣрѣ усиливающагося населенія. Истребленіе ея превышаетъ воспроизводительную силу природы, а равновѣсіе установится только тогда, когда потребители вмѣстѣ съ тѣмъ станутъ и производителями, т. е. когда они искусственными средствами будутъ поддерживать творческую силу природы.

Къ сожалѣнію обитатели южнаго и восточнаго Поволжья, богатаго дарами природы, живутъ еще на счетъ ея, и истощаютъ ее, не заботясь о поддержаніи видимо слабѣющихъ ея силъ. Между тѣмъ страна эта вовсе не находится въ обстоятельствахъ столь счастливыхъ, какъ многіе полагаютъ. Плодородіе почвы уравнивается неблагоприятнымъ климатическими условіями, а избытокъ земельныхъ угодій, на которомъ по сіе время основана дешевизна и изобиліе волжскихъ произведеній, уменьшается по мѣрѣ возрастающаго населенія.

Среднее и южное Поволжье вполне носятъ на себѣ типъ континентальнаго климата: чрезмѣрнаго лѣтняго зноя и зимняго холода, продолжительности зимы съ совершеннымъ почти отсутствіемъ переходныхъ временъ года — осени и весны, сухости воздуха, при преобладающихъ восточныхъ вѣтрахъ, малоснѣжія и сосредоточенія наибольшей влажности въ лѣтніе мѣсяцы. Отъ этого происходитъ, что весь процессъ растительности совершается чрезвычайно быстро, а потому и полевая работа сконпляются въ продолженіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ. Сравнивая напр.

Самару съ Брюсселемъ, лежащимъ лишь на одинъ градусъ южнѣе, оказывается, что въ первой время свободное отъ морозовъ продолжается 127 дней, а въ Брюсселѣ 223 т. е. почти 100 дней долѣе; слѣдовательно въ Самарѣ время для полевыхъ работъ на $3\frac{1}{2}$ мѣсяца менѣе продолжительно, чѣмъ въ Брюсселѣ, а потому и будетъ всегда требоваться въ Самарѣ рабочей силы на 40% болѣе чѣмъ въ Брюсселѣ, для воздѣлыванія одинаковаго пространства земли. Стоимость работы, при одинаковыхъ условіяхъ, должна находиться въ той же пропорціи, а отъ этого происходитъ, что обработывать землю на Волгѣ, съ тою же старательностію, какъ въ западной Европѣ, всегда будетъ невыгодно; и потому произведенія двухъ этихъ странъ могутъ соперничать между собою только пока земля на Волгѣ плодороднѣе, дешевле, и приложенный къ ней трудъ обходится менѣе дорого чѣмъ на западѣ. Послѣднія два условія однако совмѣстны лишь съ низкою степенью промышленнаго развитія, и потому Приволжье современемъ должно лишиться главнаго своего преимущества—дешевизны земли и работы; но такъ какъ цѣнность земли должна соотвѣтствовать доставляемому ею доходу, а густота населенія, въ каждой мѣстности, зависитъ отъ выгодъ ея представляемыхъ, то нельзя ожидать, чтобы южное Поволжье, пока оно будетъ страною земледѣльческою, когда-либо вмѣщало густое населеніе, и чтобы земли тамъ сравнились въ цѣнѣ съ землями западныхъ странъ.

Нынѣ въ степной части Саратовской и Самарской губерній существуетъ переложное хозяйство, т. е. земля распахивается по нѣскольку лѣтъ сряду, а потомъ оставляется на 10 и болѣе лѣтъ, пока не возстановитъ силъ своихъ отъ сгніенія вырастающихъ на ней травъ. Подобное хозяйство возможно лишь при большомъ изобиліи земли; для кратчайшаго же сѣвооборота требуется, чтобы или почва сама по себѣ была богата, или чтобы силы ея быстро возстановлялись. Такъ напр. во многихъ мѣстахъ новороссійскаго края земля распахивается многіе годы сряду, съ короткими лишь промежутками; то же бываетъ въ сѣверныхъ частяхъ

Самарской и частью Саратовской губерній. Въ другихъ частяхъ Россіи, почвы менѣе богатыя удобряются скотскимъ пометомъ или перегніеніемъ вырастающей на нихъ травы, нерѣдко нарочво для того засѣваемой; наконецъ разводятся корнеплодные растенія, разрыхляющія землю; но къ степямъ поволожскимъ эти способы удобренія не примѣнимы. Тамъ ростъ травъ самый скудный, ибо онѣ требуютъ большей влажности, а оттого на скорое утѣчение полей черезъ перегніеніе травъ рассчитывать нельзя. Нѣкоторыя травы, какъ напр. клеверъ, вовсе не растутъ во всей юговосточной полосѣ Россіи, начиная даже отъ Курска. Для корнеплодныхъ растеній нужна также или влага, какъ для картофеля, или почва наземная, какъ для свекловицы, а главное значительная рабочая сила, и потому эти растенія къ степнымъ хозяйствамъ не примѣнимы. Наконецъ въ степяхъ унавоживаніе пашень, хотя бы польза онаго и была повсемѣстно признана, невозможно, пока скотскій пометъ будетъ служить топливомъ. Топлива же требуется въ тѣхъ странахъ болѣе чѣмъ гдѣ либо, потому что зимы и холода продолжительны и вѣтры пронзительны. Наконецъ зимніе морозы, при безснѣжии и вѣтрахъ, заставляютъ отказаться отъ всякихъ озимыхъ посѣвовъ, кромѣ ржи, чѣмъ не только усиливается весенняя полевая работа, но разстроивается обычная послѣдовательность посѣвовъ трехпольнаго хозяйства. Изъ этого видна вся затруднительность, если не безнадежность, степнаго хозяйства и причина существующаго нынѣ порядка, вполне оправдываемаго мѣстными обстоятельствами, но тѣмъ не менѣе мало отраднаго.

Перелогамъ обрабатываются поля во всей южной степной полосѣ Россіи, отъ Чернаго до Каспійскаго моря, но чѣмъ ближе къ западу, тѣмъ богаче почва, тѣмъ умѣреннѣе климатъ, а на Волгѣ и земля тоще, и дождей меньше, и холода сильнѣе, и зима продолжительнѣе. Оттого въ новороссійскихъ степяхъ, нынѣ только, послѣ столѣтняго разорительнаго хозяйства, земля часто отказываетъ въ урожаѣ, а на южномъ Поволжьѣ, заселившемся несравненно позже, признаки истощенія уже являются повсемѣстно. Это въ особенности

обнаруживается на пшеницѣ, которая требуетъ лучшей почвы. Въ прежнее время Пензинская, Симбирская, Казанская и Саратовская губерніи производили много пшеницы, но по мѣрѣ того какъ онѣ заселялись, земли выпахивались и пшеница большею частью замѣнена рожью. То же повторяется въ Самарской губерніи; въ сѣверныхъ ея частяхъ посѣвы пшеницы постепенно прекращаются и переходятъ на югъ, гдѣ, на свѣжей почвѣ и подъ палящими лучами степнаго солнца, пшеница родится отличнаго качества; но поля, развѣ истощенныя, требуютъ лѣтъ 20 для возстановленія своихъ силъ, и оттого уже въ Самарѣ жалуются на недостатокъ земли, и промышленники, отыскивая новыя земли, отправляются на Уралъ и за оный. Впрочемъ колосовыя растенія переносятъ сухость воздуха, несравненно лучше всякихъ другихъ; такъ напр. въ мѣстахъ влажныхъ и на почвахъ наземныхъ, трава и солома развиваются въ ущербъ колосу, зерну и напротивъ на сухомъ грунтѣ и въ сухой атмосферѣ, стебли хлѣбовъ тоще, но зерна больше. Въ степной полосѣ Самарской губерніи хлѣбъ даже рѣдѣетъ на поляхъ, и оттого въ Новоузенскомъ уѣздѣ высѣвается на десятину 4 — 5, а въ Богорусланскомъ 8 — 10 четвериковъ.

Къ счастью достоинство степнаго хлѣба вознаграждаетъ земледѣльца за скудный урожай, ибо съ десятины рѣдко собирается болѣе 5 четвертей. Въ болѣе невыгодномъ положеніи, чѣмъ хлѣбопашцы, находятся скотопромышленники, ибо, по скудности травъ въ сухихъ прикаспійскихъ степяхъ, требуется тамъ несравненно болѣе пространства земли для прокормленія скотины, чѣмъ въ странахъ влажныхъ. Этимъ объясняется почему, сравнительно съ пространствомъ земли, степныя наши губерніи, прославленныя скотоводствомъ, содержатъ часто менѣе скота, чѣмъ сѣверныя, многолюдныя губерніи, хотя по числу жителей, на каждаго приходится большое число скота; изъ этого же слѣдуетъ, что по мѣрѣ заселенія степей, скотоводство на нихъ быстро уменьшается. Оно процвѣтаетъ пока земли вдоволь и пока она цѣны не имѣетъ, а стада, предоставленныя на произволъ судьбы, свободно бродятъ по степямъ; но какъ скоро земля становится цѣннѣе, а вмѣстѣ

съ тѣмъ и пасущійся на ней скоть дорожаетъ и требуетъ большаго ухода, то невыгодность климатическихъ условій ясно выказывается. Тогда, по взвѣшиваніи пользы доставляемой землею, употребляемою подъ паству, съ тою которая идетъ подъ плугъ, хлѣбопашество заступаетъ окончательно мѣсто скотоводства. Это подтверждается примѣромъ всѣхъ южныхъ нашихъ губерній, гдѣ по мѣрѣ возрастающаго населенія уменьшался скоть, такъ что и пшеница и сало, главныя статьи отпуска Россіи за границу, равно избѣгая мѣсть населенныхъ, стали постепенно уходить на востокъ. Туда-то стремятся теперь за ними и покупатели.

Въ какой степени удастся на будущее время подчинить степную природу условіямъ болѣе плотнаго населенія, въ какой степени тогда окупятся полагаемые на землю труды и капиталы, и на долго-ли соперничество сосѣдняго дикаго хозяйства восточныхъ малонаселенныхъ странъ задержать успѣхи западныхъ губерній на поприщѣ рациональнаго хозяйства, — все это напередъ опредѣлить невозможно, но въ разрѣшеніи этихъ вопросовъ заключается и приговоръ о будущности южнаго Поволжья.

О главныхъ произведеніяхъ волжскаго бассейна. Не вдаваясь далѣе въ разсужденіе по этому предмету, обратимся къ производительности Волжскаго края въ настоящее время, дабы подкрѣпить общіе наши выводы положительными данными.

Изъ сличенія свѣдѣній за 10 лѣтъ, собранныхъ комиссіями для уравненія денежныхъ сборовъ съ государственныхъ крестьянъ (см. *хозяйственно-статистическіе матеріалы собираемые комиссіями для уравненія денежныхъ сборовъ, С. Петербургъ 1857 г. выпускъ II*) выходитъ, что средняя цѣна ржи въ С. Петербургѣ и въ Ригѣ 452 коп., въ Москвѣ 315, въ Одессѣ 367 и въ Таганрогѣ 243, — пшеница же оцѣнена въ Одессѣ въ 445, въ Таганрогѣ въ 405 коп. (*) Отъ главныхъ

(*) По биржевымъ преісъ-курантамъ, цѣны по сложности 1848—53 год. были:

	Въ С. Петербургѣ.	Одессѣ.	Таганрогѣ.
Ржи	514	331	274
Пшеницы	717	549	469

этихъ рынковъ зависятъ цѣны внутри края, и онѣ соразмѣряются со стоимостью провоза до мѣстъ сбыта.

Рожь. На этомъ основаніи цѣна ржи на пристаняхъ Волги и ея главныхъ притоковъ оказывается слѣдующая :

Въ Рыбинскѣ	за четверть:	315
„ Нижнемъ-Новгородѣ	„ „	250
„ Лысковѣ	„ „	240
„ Васильсурскѣ	„ „	231
„ Козьмодемьянскѣ	„ „	223
„ Моршанскѣ	„ „	190
„ Саратовѣ	„ „	170
„ Вольскѣ	„ „	164
„ Самарѣ	„ „	160
„ Пензѣ	„ „	160
„ Аткарскѣ (въ Саратов. губ.)	„ „	125

Рожь въ своемъ движеніи между Симбирскомъ и Саратовомъ начинаетъ колебаться между сѣверомъ и югомъ, т. е. С. Петербургомъ и Астраханью или Ростовомъ на Дону, но съ преобладаніемъ отъ Самары къ сѣверу, а отъ Хвалынска къ югу. По этому средняя цѣна въ Хвалынскѣ одинакова съ цѣною въ Самарѣ, а въ Саратовѣ и Симбирскѣ она уже выше и возрастаетъ по мѣрѣ приближенія къ югу и къ сѣверу.

Разница между цѣною въ С. Петербургѣ и въ дальнѣйшихъ мѣстахъ, откуда хлѣбъ движется на Сѣверъ, составляетъ до 3 руб., и дѣйствительно расходы на содержаніе прикащиковъ, перевозку и проценты на капиталъ, никакъ не могутъ быть ниже 240—250 коп. на четверть.

Самое сильное колебаніе цѣнъ замѣтно въ губерніяхъ производящихъ наиболѣе хлѣба, а наименьшее въ тѣхъ, которыя живутъ чужимъ хлѣбомъ. Такъ, по свѣдѣніямъ собраннымъ г. Егуповымъ (О цѣнахъ хлѣба въ Россіи, 1855 г.), въ теченіе 7-ми лѣтъ, съ 1847 по 1853 годъ, разность между высшею и низшею цѣнами ржи составляла въ С. Петербургѣ 18 0/0, въ сѣверныхъ нашихъ губерніяхъ, не производящихъ достаточно для себя

хлѣба, 26⁰/₀, а въ Симбирской 111⁰/₀, въ Казанской 90⁰/₀, въ Воронежской 163, въ Пензинской 147⁰/₀, въ Саратовской 106⁰/₀, въ Самарской 51⁰/₀, въ Оренбургской 124⁰/₀. Разительныя эти колебанія объясняются тѣмъ, что урожаи и неурожаи случаются въ Россіи обыкновенно цѣлыми полосами, и оттого, при несовершенствѣ путей сообщенія, подавленіе цѣнъ подвозомъ изъ дальнихъ мѣстъ весьма трудно. Неурожаи повторяются почти черезъ каждыя 6 — 7 лѣтъ и продолжаются по два года сряду.

Лучшая рожь на Волгѣ родится въ Симбирской губерніи. Она въ Рыбинскѣ всегда стоитъ копѣекъ до 15-ти дороже моршанской, дающей муку сѣроватую; вообще же дѣлается большое различіе между помѣщичьимъ хлѣбомъ, сухимъ, чистымъ, и сборнымъ, или крестьянскимъ, который стекается преимущественно на пристаняхъ тѣхъ уѣздовъ, гдѣ мало помѣщиковъ, какъ напр. Чистопольскій и Чебоксарскій Казанской губерніи. Этотъ хлѣбъ исключительно покупается для поставки въ казну. Главныя же пристани для покупки оптовыми торговцами ржаной муки суть: симбирская, казанская, чистопольская, пензинская и лысковская.

Для казны покупается ржаной муки до 800,000 кулей, которые сполна отправляются въ С. Петербургъ. Сверхъ того требуется туда же провіантскимъ вѣдомствомъ отъ 200 до 300,000 четвертей овса и крупы, покупаемыхъ также на разныхъ пристаняхъ Волги и Камы. Для войскъ праваго фланга кавказской арміи пріобрѣтается казною еще хлѣбъ на верховьяхъ Дона и его притоковъ, въ количествѣ нѣсколькихъ сотъ тысячъ пудъ. Во время послѣдней войны куплено даже на сей конецъ, въ одной Саратовской губерніи, 200,000 четвертей разнаго хлѣба.

Для войскъ, разположенныхъ за Кавказомъ, полагается ежегодно покупать на Волгѣ отъ 400 до 500,000 четвертей. Затѣмъ можно положить, что для правительственныхъ надобностей требуется хлѣба волжскаго бассейна болѣе 15 милліоновъ пудъ въ годъ, что составляетъ около $\frac{1}{6}$ части всего хлѣба скупаемаго на пристаняхъ средней и нижней Волги; но ржаной муки казна

покупаетъ несравненно большую пропорцію, въ сравненіи съ общимъ количествомъ этого товара выходящаго съ Волги, и оттого цѣны, предлагаемыя казенными поставщиками, не могутъ не имѣть значительнаго вліянія на рыночныя цѣны вообще (*).

Требованія хлѣба въ казну къ Петербургу въ продолженіе 20 лѣтъ остались тѣ же. Такъ по сложности 1835 — 1837 годовъ отправлено изъ Рыбинска въ С. Петербургъ казенной ржаной муки 852,000 кулей, а въ 1852—1853 году куплено оной на Волгѣ, для С. Петербурга, 838,000 кулей; но частной муки въ первый періодъ отправлено въ столицу 630,000 кулей, а въ послѣдніе годы вдвое болѣе. Равнымъ образомъ усилилось количество доставляемой изъ Рыбинска въ столицу ржи съ 200,000 въ 1835 до 500,000 въ 1856 и до 800,000 четвертей въ 1857 году.

Подвозъ ржи въ зернѣ съ Волги главнѣйше зависитъ отъ требованія оной за границу. Въ 1856 году отправлено ржи изъ С. Петербурга 688,000, а въ 1857, 588,000 четвертей, тогда какъ среднимъ числомъ съ 1844 по 1853 годъ вывезено изъ С. Петербурга не болѣе 203,280 четвертей ржи, а съ 1824—1833, только 54,042 четверти.

Ржаной муки отпущено за границу изъ С. Петербурга, съ 1847 по 1853 годъ, ежегодно по 88,819 четверт., а въ 1856 году 351,126, и въ 1857—153,726 четвертей.

Рожь изъ Россіи идетъ преимущественно въ порты голландскіе и прусскіе, равно въ Швецію и Данію, весьма рѣдко въ Великобританію и Австрію, и никогда въ южную Европу. Оттого и отпускъ этого хлѣба изъ черноморскихъ и азовскихъ портовъ, въ обыкновенные годы, совершенно незначителенъ, и

(*) Провіантскому департаменту, по сложности 1845—1856 годовъ, обошелся въ С. Петербургѣ: куль ржаной муки 9 пуд. по 435 коп., куль овса по 295, четверть гречневой крупы по 589, т. е. первая два на 18⁰/₀, а послѣдняя на 7¹/₂⁰/₀ дешевле частныхъ покупателей, что, по объясненію самихъ поставщиковъ, происходитъ оттого, что для военнаго вѣдомства покупается хлѣбъ низшаго достоинства, или такъ называемый сборный, и никогда помѣщичій. Оттого усиліе провіантскаго вѣдомства покупать хлѣбъ непосредственно у помѣщиковъ не имѣло успѣха.

лишь при сильныхъ неурожаяхъ въ сѣверной Европѣ прибѣгаютъ къ произведенію южныхъ нашихъ губерній.

Для насъ въ особенности желательно усиленіе отпуска ржи, какъ товара, котораго въ Россіи всегда большой избытокъ, и должно полагать, что въ видѣ просѣянной муки перевозка ржаного хлѣба обошлась бы значительно дешевле и охотниковъ на нее за границую было бы болѣе.

Рожь есть коренное произведеніе почти всей Россіи, за исключеніемъ самыхъ южныхъ ея областей; количество этого хлѣба, производимаго въ имперіи, могло бы быть вдвое болѣе настоящаго, если бы нашелся ему сбытъ. Должно полагать, что съ устройствомъ желѣзныхъ дорогъ, откроется въ западныхъ губерніяхъ Россіи обширный рынокъ для произведеній восточной полосы; упадокъ же хозяйства въ Бѣлоруссіи доказывается уже тѣмъ, что изъ рижскаго порта нынѣ за границу вывозится хлѣба несравненно менѣе прежняго. Напротивъ того, отпускъ ржи изъ С. Петербурга усилился, и вмѣстѣ съ тѣмъ возрастаетъ и вывозъ изъ С. Петербурга хлѣба въ Финляндію, дошедшій въ 1856 году до 295,000 четвертей. По всеѣмъ этимъ даннымъ нельзя сомнѣваться въ томъ, что требованіе хлѣба въ столицу и вообще на сѣверъ постоянно будетъ усиливаться. Вмѣстѣ съ тѣмъ, принимая въ разсужденіе высокія цѣны на хлѣбъ во всей сѣверной Россіи и совершенно незначительный привозъ ржи и ржаной муки по Николаевской желѣзной дорогѣ (въ 1856 году 237,000, а въ 1857 — 205,000 пудовъ), можно быть вполне увѣреннымъ, что рожь и ржаная мука всегда будутъ доставляться въ С. Петербургъ преимущественно съ Волги.

Съ возрастаніемъ въ нашихъ сѣверныхъ малоземельныхъ губерніяхъ промышленнаго населенія, усилится, безъ сомнѣнія, и требованіе на хлѣбъ степныхъ губерній, которому также предстоитъ еще большее потребленіе на вино, когда винокуреніе сдѣлается свободнымъ; ибо извѣстно, что, не смотря на страшное пьянство народа, въ Россіи потребляется мало хлѣб-

наго вина, а за границу его почти вовсе не вывозится; по всѣмъ же соображеніямъ должно полагать, что отпускъ хлѣбнаго спирта въ Англию оказался бы выгоднымъ, такъ какъ цѣна хлѣбной водки не оплаченной пошлиною (составляющею 15 шиллинговъ съ галлона, или 11 рублей съ ведра) доходить отъ 220 до 240 копѣекъ за ведро, а привозится въ годъ до 1.300,000 ведеръ разныхъ водокъ, изъ коихъ $\frac{3}{4}$ виноградныхъ изъ Франціи, остальное же количество водки хлѣбной доставляется изъ Голландіи, Пруссіи, Даніи, гдѣ хлѣбъ несравненно дороже нашего (*) и винокуры имѣютъ только преимущественно спирта викуриваемаго изъ картофеля.

Изъ одесскаго порта отправляется ежегодно въ сѣверную Европу, даже въ Швецію и Норвегію, нѣкоторое количество ржи, а именно, съ 1843 по 1847 годъ, среднимъ числомъ въ годъ 153,935, а съ 1848—1852—89,009 четверт.; но количество это съ году на годъ чрезвычайно мѣняется, изъ чего заключить должно, что рожь новороссійскаго края находитъ сбытъ на сѣверѣ лишь при явномъ тамъ неурожаѣ. Такъ напр. въ 1847 и 1852 годахъ вывезено изъ Одессы болѣе 300,000, а въ 1849—865 и въ 1857—1727 четвертей.

Въ 1852 году цѣны ржи держались въ Одессѣ отъ 230 до 375 коп. за четверть, тогда какъ въ Ригѣ низшая была 4 руб., а высшая 6 руб.; разница же 2-хъ рублей достаточна для покрытія излишка расходовъ на провозъ. Въ 1856 году, когда въ Одессѣ рожь не продавалась ниже $6\frac{1}{2}$, а въ Ригѣ 7—8 руб., вывоза изъ Одессы быть не могло. Довольно впрочемъ сомнительно, чтобы, даже при устройствѣ болѣе удобныхъ сообщеній между Волгою и Балтійскимъ моремъ, могло быть совершенно устранено на сѣверѣ соперничество черноморской ржи.

(*) Сложная цѣна ржи въ продолженіе 39 лѣтъ, съ 1816—1854, 551 коп. за четверть, а въ Восточной Пруссіи, гдѣ самыя низкія цѣны, 437 коп.

Пшеница. Относительно пшеницы превосходство черноморских портовъ надъ балтійскими не подлежитъ никакому сомнѣнію, и оттого отпускъ пшеницы изъ черноморскихъ и азовскихъ портовъ по сіе время постоянно возрастаетъ между тѣмъ какъ въ сѣверныхъ портахъ замѣтно скорѣе противное.

Средній годовой отпускъ пшеницы былъ слѣдующій:

	съ 1824 по 1833 г.	съ 1844 по 1853 г.	съ 1856 по 1857.
Изъ Одессы . . . четвертей:	655,782 (51 ⁰ /о)	1.869,859 (51,7 ⁰ /о)	797,921
„ Таганрога . . . „	194,334 (15,1 ⁰ /о)	437,341 (12,1 ⁰ /о)	707,313
„ С. Петербурга . . . „	144,347 (11,3 ⁰ /о)	138,202 (3,8 ⁰ /о)	592,630
„ Риги „	65,896 (5,1 ⁰ /о)	11,615 (0,3 ⁰ /о)	—
„ Архангельска . . . „	39,762 (3,1 ⁰ /о)	17,877 (0,5 ⁰ /о)	—
„ Ростова, Мариуполя, Бердянска „	—	—	1.179,024
Со всѣхъ непоименованныхъ таможенъ „	183,831 (14,3 ⁰ /о)	1.143,802 (31,6 ⁰ /о)	—
(въ томъ числѣ всѣхъ азовскихъ, кромѣ Таганрога).			
	1.283,955	3.618,751	—

Изъ этого видѣнь перевѣсъ нашихъ южныхъ портовъ, изъ которыхъ въ 1853 году отправлено за границу 6.400,000 четвертей пшеницы, тогда какъ изъ всѣхъ таможенъ по Балтійскому морю и на сухопутной границѣ въ совокупности отпущено въ томъ году не болѣе 800,000, изъ коихъ половина пришлась на долю С. Петербурга. Отпускъ пшеницы изъ Одессы въ 20 лѣтъ утроился, но онъ въ послѣдніе два года уменьшился, тогда какъ вывозъ хлѣба изъ азовскихъ портовъ быстро растетъ, и по сложности 1856 и 1857 годовъ превысилъ вывозъ изъ Одессы на 236⁰/о.

Этимъ же подтверждается то, что нами выше сказано относительно степнаго хозяйства въ Россіи: что оно, по мѣрѣ истощенія земель на западѣ, подвигается все болѣе и болѣе на востокъ.

Самый восточный изъ нашихъ азовскихъ портовъ есть Ростовъ на Дону, а потому и приращеніе торговли въ немъ са-

мое разительное. Изъ него въ 1857 году отпущено товаровъ почти по всѣмъ статьямъ болѣе чѣмъ изъ Таганрога (*).

Пшеница идетъ въ Ростовъ на половину съ Волги, другая же половина доставляется съ верховьевъ Дона и его притоковъ. Такимъ образомъ Ростовъ, въ приволжскомъ краѣ, сталкивается съ С. Петербургомъ, и развитіе торговли въ обоихъ этихъ портахъ, отстоящихъ другъ отъ друга на 1750 верстъ, частью зависитъ отъ степени производительности тѣхъ же странъ, съ тою только разницею, что Самарская, Оренбургская и сѣверная часть Саратовской губерніи отправляютъ свой хлѣбъ къ сѣверу по Волгѣ, а южныя части Саратовской губерніи въ Астрахань и въ Ростовъ.

Но количество пшеницы производимой на южномъ Поволжьѣ далеко уступаетъ тому, которое собирается въ новороссійскомъ краѣ, откуда въ одну навигацію 1853 года, какъ выше сказано, отпущено за границу до 6.500,000 четвертей пшеницы, тогда какъ въ южномъ Поволжьѣ едва-ли остается когда либо, за мѣстнымъ потребленіемъ, болѣе 2.500,000 четвертей, изъ коихъ $\frac{3}{5}$ произведенія Самарской и Оренбургской губерній.

Самый сильный отпускъ хлѣба съ Самарской пристани былъ въ 1847 году: онъ простирался до 1.000,000 четвертей; въ 1857 же году отправлено оттуда 7.836,000 пудъ хлѣба, изъ коихъ 7.535,000 пшеницы; въ 1856 г. вывезено только 500,000 четвертей пшеницы, преимущественно бѣлотур-

	(*) Отпущено:	изъ Таганрога		изъ Ростова.	
		въ 1856	— 1857 г.	въ 1856	— 1857 г.
Пшеницы	четвертей	963,327	431,300	577,483	591,938
Ржи	„	—	—	1,371	37,320
Льнянаго сѣмени	пудовъ	64,666	39,660	184,701	247,552
Масла коровьяго	„	34,070	47,247	18,056	77,692
Икры	„	23,791	29,489	5,523	35,634
Сала	„	48,571	149,876	14,278	95,661
Шерсти	„	13,282	41,256	62,886	176,367
Желѣза	„	—	—	132,110	128,711
На сумму		10.508,213	7.184,138	6.700,397	11.679,515

ки. Хлѣбъ этотъ доставляется изъ уѣздовъ Самарскаго и Бузулукскаго, а преимущественно изъ земли войска Уральскаго и изъ губерніи Оренбургской, гдѣ родится лучшая пшеница. Сѣверные уѣзды Самарской губерніи, Бугурусланскій и Бугульминскій пшеницы не производятъ, а изъ южныхъ отправляется она на мѣстные пристани, откуда, въ совокупности, выходитъ почти столько же хлѣба, какъ съ Самарской пристани. Нѣсколько сотъ тысячъ четвертей пшеницы скупается еще на пристаняхъ Саратовской губерніи, и на сурскихъ, также въ Моршанскѣ, и нѣкоторое количество отправляется изъ Саратова и Царицына въ Ростовъ, и изъ Балашевскаго и Аткарскаго уѣздовъ по Хопру и Медвѣдицѣ на Донъ, а также идетъ сухимъ путемъ изъ Саратовской губерніи въ Елецъ, или по перемолѣ на мѣстѣ отправляется въ Астрахань; но главная масса движется вверхъ по Волгѣ. Изъ нея вѣроятно болѣе половины расходуется на пути, а другая отправляется изъ Рыбинска въ С. Петербургъ. Судя по количеству пшеницы, отправляемому изъ Рыбинска въ С. Петербургъ, должно полагать, что производство этого хлѣба на нижней Волгѣ, въ послѣдніе 20 лѣтъ, сильно возрасло, ибо по сложности 1835—1837 годовъ вывезено изъ Рыбинска въ С. Петербургъ по 4.151,000, а въ 1856—1857—11.000,000 пудъ пшеницы, муки же пшеничной за 20 лѣтъ 25, а въ послѣдніе два года по 670,000 пудъ.

Въ Самарской и отчасти нынѣ въ Оренбургской губерніяхъ посѣвы пшеницы производятся, какъ самостоятельный промыселъ, богатыми крестьянами или другими промышленниками, нанимающими земли казенныя, удѣльныя или башкирскія и обрабатывающими ихъ наемными людьми. Въ 1842 и 1843 годахъ образовалось на сей конецъ нѣсколько обществъ, и спекуляція съ яростью кинулась на пшеничные посѣвы, но многіе изъ предпринимателей разорились, и теперь дѣло осталось въ рукахъ мелкихъ промышленниковъ, которымъ обработываніе десятины обходится, по дороговизнѣ рабочихъ, не менѣе 10 рублей; собирается же съ оной, за исключеніемъ сѣмянъ, примѣр-

но: пшеницы $3\frac{2}{10}$, ржи $4\frac{3}{10}$, овса $6\frac{2}{10}$ четвертей. Въ 1847 году цѣна пшеницы стояла 30—50 копѣекъ за пудъ, а въ 1857 году поднялась она отъ 40 до 75 копѣекъ.

На верховьяхъ Хопра и Медвѣдицы, въ 1848—49 году, пудъ пшеницы стоилъ 15—20 копѣекъ, а въ 1856 г. не менѣе 40.

Такое возвышеніе цѣнъ представляетъ уже естественную преграду усиленію производства, тѣмъ болѣе что при нынѣшнемъ способѣ переложнаго хозяйства, когда $\frac{1}{5}$ часть земли распахивается, а $\frac{4}{5}$ остаются въ залежи, свѣжихъ земель, которыя однѣ пригодны для пшеницы, вскорѣ уже не станеть, особенно при быстромъ заселеніи края. Слѣдовательно, приращенія производства должно ждать только съ востока, изъ Оренбургской губерніи, и когда установится правильное судоходство по Бѣлой, до селенія Пьянчина, что въ 142 верстахъ выше Стерлитамака и въ 100 верстахъ отъ Оренбурга, то откроется сбытъ хлѣбу для южныхъ частей этой губерніи, доставляющихъ его нынѣ за 400—500 верствъ въ Самару.

Не менѣе благодѣтельно было бы открытіе судоходства по рѣкѣ Самарѣ, подходящей на 18-тиверстномъ разстояніи до р. Урала и протекающей по самой плодородной части Самарской губерніи. Нынѣ судоходству по этой рѣкѣ препятствуютъ мельничныя плотины; но нѣтъ сомнѣнія, что плаваніе судовъ по ней возможно, по крайней мѣрѣ до г. Бузулука, въ 165 верстахъ отъ устья по почтовому тракту. Для постройки судовъ можно получить необходимый лѣсъ изъ казеннаго бора Бузулукскаго уѣзда, составляющаго лучшую лѣсную дачу въ цѣлой Самарской губерніи.

Доставка четверти пшеницы изъ Самарской губерніи въ С. Петербургъ стоитъ около 3-хъ рублей, а до Керчи обойдется она, способами Волжско-донской компаніи, въ 2 рубля. Полагая стоимость четверти на мѣстѣ въ $3\frac{1}{2}$, легко убѣдиться, что съ Волги хлѣбъ можетъ быть съ выгодною отправленъ къ азовскимъ портамъ, лишь при высокихъ тамъ цѣнахъ, ибо въ Одес-

съ средняя биржевая цѣна пшеницы, съ 1848 по 1853 годъ, была $5\frac{1}{2}$ рублей, а въ Ростовѣ хлѣбъ всегда на 70—80 копѣекъ дешевле. Перевозка же до портовъ сѣверной Европы обходится изъ Чернаго моря на $1\frac{1}{2}$ —2 рублей съ четверти дороже, чѣмъ изъ С. Петербурга, а фрахтъ изъ портовъ азовскихъ еще на 10—12⁰/₀ выше противъ одесскихъ цѣнъ.

Поэтому хлѣбъ съ береговъ Волги въ порты сѣверной Европы будетъ всегда перевозиться съ большею выгодною черезъ С. Петербургъ, чѣмъ черезъ Ростовъ, куда можетъ идти только пшеница, назначенная для потребленія южной Европы; но она рѣдко будетъ въ состояннн выдерживать соперничество съ произведеніями Новороссійскаго края, который по климату, по почвѣ, по заселенности, несравненно выше поволжья, имѣющаго нѣкоторый перевѣсъ лишь по дешевизнѣ и изобилію нетронутой доселѣ земли.

Изъ югозападныхъ частей Саратовской губерніи, находящихся въ довольно значительномъ разстояннн отъ Волги, сбытъ хлѣба на Донъ можетъ скорѣе представиться выгоднымъ.

Есть однако одно обстоятельство, привлекающее волжскій хлѣбъ къ Азовскому морю, — это качества его. Пшеница вообще обязана своему превосходству передъ другими хлѣбами богатству въ ней клейковины, которой образуется въ зернѣ тѣмъ болѣе, чѣмъ суше воздухъ и почва, въ которыхъ выросъ хлѣбъ, и чѣмъ жарче солнце, подъ которымъ онъ созрѣлъ. Обстоятельства эти могутъ на болѣе чѣмъ 20⁰/₀ увеличить въ зернѣ содержаніе клейковины. Твердая пшеница богаче клейковиною, чѣмъ мягкая, и оттого она родится только въ странахъ южныхъ, сухихъ и удается у насъ тѣмъ лучше, чѣмъ далѣе къ востоку. Этимъ объясняется отчего арнаутка азовская выше черноморской, а бѣлотурка или кубанка самарская или оренбургская едва-ли не лучше еще арнаутки; въ самой же Самарской губерніи пшеница Самарскаго уѣзда уступаетъ николаевской, а эта послѣдняя новороссійской, произрастающей на твердой, даже солонцоватой почвѣ, съ самымъ тонкимъ слоемъ чернозема. Тѣсто выходящее изъ

твердой пшеницы вязко, тягуче и потому въ особенности требуется на макароны, а пшеница произрастающая въ странахъ холодныхъ и сырыхъ часто даже негодится, по рыхлости, на хлѣбопеченіе и посему требуетъ примѣси другой муки.

Макароны и тому подобное тѣсто потребляются преимущественно въ Италіи, а потому твердый хлѣбъ юговосточной Россіи именно тамъ высоко и цѣнится; тогда какъ въ сѣверной Европѣ предпочитаютъ пшеницу мягкую, извѣстную на Волгѣ подъ именемъ: саксонки, гирки, или просто пшеницы русской, которая болѣе произрастаетъ въ сѣверныхъ частяхъ Самарской и Саратовской губерніи; на югѣ же отъ Самары встрѣчается одна бѣлотурка, которая нерѣдко вдвое дороже ржи, тогда какъ русская пшеница часто на половину дешевле бѣлотурки, или только въ $1\frac{1}{2}$ раза дороже ржи.

Разница эта въ цѣнѣ въ Россіи объясняется тѣмъ, что изъ твердой пшеницы выходитъ мука бѣлѣе; въсомъ же получается ея менѣе чѣмъ изъ мягкой, потому что оболочка, отдѣляемая при переломѣ, толще у твердой пшеницы чѣмъ у мягкой. Впрочемъ потеря эта въ вѣсѣ совершенно вознаграждается тѣмъ, что тѣсто твердой пшеницы болѣе подымается и бухнетъ, и хлѣбъ изъ нея питательнѣе обыкновеннаго.

Въ Англіи на это обстоятельство вниманія не обращаютъ. Тамъ не дорожатъ и бѣлизною хлѣба, и оттого не перемалываютъ зерна съ тою тщательностью, какъ въ Россіи и во Франціи; притомъ для перемола твердой пшеницы требуется больше труда, чѣмъ для мягкой: зерно должно быть предварительно смачиваемо, и оттого мука болѣе подвержена порчѣ. Это одна изъ причинъ, по которой понынѣ такъ мало возится крупчатки водою въ С. Петербургъ и оттуда за границу. Но при быстромъ передвиженіи кладей по желѣзнымъ дорогамъ, вѣроятно и жители Великобританіи пріохотятся къ русской крупчatkѣ, а отъ отпуска хлѣба мукою, вмѣсто зерна, Россія выиграла бы двоякимъ образомъ: оставленіемъ у себя отрубей для корма скота и сбереженіемъ въ перевозкѣ, ибо цѣна крупчатки относится къ

цѣнѣ пшеницы примѣрно какъ 9:5. Слѣдовательно перевоза хлѣбъ мукою, вмѣсто того члобы перевозить его зерномъ, фрахтъ становится почти на половину дешевле; а такъ какъ въ Великобританіи мука, наравнѣ съ хлѣбомъ въ зернѣ, не подлежитъ привозной пошлинѣ, тогда какъ во многихъ другихъ государствахъ сдѣлано различіе между мукою и хлѣбомъ въ зернѣ, то муку слѣдуетъ направлять преимущественно въ Великобританію, лучшей покупатель всѣхъ произведеній Россіи, исключая пшеницы.

Пшеница вывезенная изъ Россіи распредѣлялась слѣдующимъ образомъ между различными европейскими государствами:

	По сложности 1841 — 1850.	въ 1853 году.	въ 1856 году.
Отпущено въ Италію . . .	25, 1 ⁰ / ₀	16 ⁰ / ₀	8 ⁰ / ₀
„ во Францію . . .	22, 4 ⁰ / ₀	25 ⁰ / ₀	25 ⁰ / ₀
„ въ Англію . . .	20, 4 ⁰ / ₀	30 ⁰ / ₀	41 ⁰ / ₀
„ „ Турцію . . .	19, 6 ⁰ / ₀	8 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀
„ „ Австрію . . .	5, 6 ⁰ / ₀	8 ⁰ / ₀	8 ⁰ / ₀
„ „ Пруссію . . .	3, 1 ⁰ / ₀	5 ⁰ / ₀	5 ⁰ / ₀

До отмѣны, въ 1846 году, въ Великобританіи пошлинѣ съ хлѣба, пшеница изъ русскихъ портовъ отправлялась на складъ въ ближайшія къ Англіи мѣста, какъ въ Средиземномъ такъ и въ Сѣверномъ морѣ, и оттуда по первому востребованію доставлялась въ Англію. Съ отмѣною же пошлинѣ, установились болѣе прямыя сношенія Россіи съ Великобританіею; но по сіе время посредничество портовъ Пруссіи, Даніи и Италиі не совершенно устранено, потому что балтійскіе порты наши замерзаютъ, а черноморскіе слишкомъ отдалены отъ британскихъ. Оттого Великобританія, на дѣлѣ, потребляетъ болѣе русскаго хлѣба, чѣмъ показано въ вѣдомостяхъ таможенныхъ. Перевѣсъ Англіи, какъ потребителя произведеній Россіи, обращается въ пользу сѣверныхъ нашихъ портовъ, какъ ближайшихъ къ Англіи. Не смотря на то, отпускъ пшеницы изъ С. Петербурга довольно незначителенъ и чрезвычайно измѣнчивъ. Хлѣба этого вывезено:

въ 1845 году	15,694	четвертей.
„ 1846 „	37,483	„
„ 1847 „	521,305	„
„ 1848 „	234,665	„
„ 1849 „	17,053	„
„ 1850 „	80,790	„
„ 1851 „	18,559	„
„ 1852 „	40,557	„
„ 1853 „	401,965	„
„ 1856 „	859,778	„
„ 1857 „	325,484	„

Такую неравномѣрность, при постоянномъ требованіи на хлѣбъ въ Великобританію, можно объяснить только или малыми запасами пшеницы въ С. Петербургѣ, во время навигаціи, или высокими тамъ цѣнами.

Дѣйствительно, петербургское купечество никогда не имѣетъ возможности выполнять во-время требованія заграничныхъ своихъ корреспондентовъ. Надобность въ хлѣбѣ обнаруживается осенью, когда уже нѣтъ возможности получать его съ Волги. Желѣзныя дороги отчасти устраняютъ это неудобство; но на пониженіе цѣнъ должно болѣе дѣйствовать превращеніе зерна въ муку, слѣдуя въ этомъ отношеніи примѣру Сѣверо-Американскихъ Штатовъ, изъ коихъ, по сложности 1854 — 1856 годовъ, доставлено въ Великобританію 895,004 четверти пшеницы въ зернѣ и 6.352,313 пудъ пшеничной муки, — первая цѣною 14 рублей (т. е. за пудъ 140 копѣекъ), а вторая 242 (т. е. на 58⁰/₁₀₀ дороже). Въ Россіи разница въ цѣнѣ между мукою и хлѣбомъ въ зернѣ значительнѣе, потому что русская мука-крупчатка несравненно лучше американской. Но едва-ли петербургскому купечеству возможно будетъ значительно усилить отпускъ пшеницы. Ее брать не откуда. Приволжскій край, по крайней мѣрѣ при настоящемъ положеніи хозяйства и путей, не въ состояніи многимъ усилить свое производство; а замосковныя губерніи, изъ

коихъ нынѣ привозится пшеница по Николаевской дорогѣ, производятъ оной такъ мало, что волжская пшеница подымается вверхъ по Окѣ. Изъ Рыбинска доставлено въ С. Петербургъ въ послѣдніе два года 22.012,290 пудъ пшеницы и 1.345,554 пуда пшеничной муки; въ то же время по Николаевской желѣзной дорогѣ привезено 1.144,761 пудъ пшеницы и 3.415,835 пудъ пшеничной муки, а за границу отправлено 11.852,620 пудъ зерновой пшеницы. За тѣмъ оставалось на продовольствіе столицы и всѣхъ ея окрестностей въ годъ по 5.652,215 пудъ зерна и 2.380,694 пуда муки, что едва-ли должно считаться излишнимъ.

Но можетъ-ли Петербургъ, можетъ-ли Россія вообще надѣяться удержать за собою, въ виду открывающагося со всѣхъ сторонъ соперничества, то положеніе въ хлѣбной торговлѣ, которое она теперь занимаетъ? Закрытіе ея портовъ въ продолженіе послѣдней войны, неурожаи въ западной Европѣ и возраставшія оттого цѣны на хлѣбъ, развили производительныя силы многихъ странъ до того остававшихся въ забвеніи, и обратили на нихъ вниманіе и капиталы Европы. Въ 1856 году отпущено разнаго хлѣба изъ Египта 3.763,000 четвертей (изъ нихъ 2.122,000 пшеницы), изъ Дунайскихъ княжествъ 3.334,354, изъ Соединенныхъ Сѣверо-американскихъ Штатовъ 8.000,000 и изъ Канады 500,000 четвертей. Присовокупляя къ этому еще хлѣбъ, вывезенный въ томъ году изъ Россіи, въ количествѣ 6.400,000 четвертей можно оцѣнить свыше 25.000,000 четвертей количество хлѣба, обращавшагося въ 1856 году по заграничной въ Европѣ торговлѣ, изъ коего $\frac{1}{4}$ часть принадлежала Россіи и $\frac{1}{3}$ Америкѣ. Что же касается собственно до пшеницы, то изъ Нью-іорка въ 1857 году отправлено пшеницы 623,322, а изъ Чикаго (что на озерѣ Мичиганъ, въ сѣверо-западной оконечности Сѣверо-американскихъ Штатовъ) 1.607,865 четвертей, а муки изъ перваго мѣста 5.757,790 и изъ втораго 1.315,913 пудъ. Изъ нихъ далеко большая часть отправлена въ Великобританію. Это количество ниже того, которое въ то же время отправлено изъ Россіи, но

принимая во вниманіе, что нынѣ открылось прямое водяное сообщеніе съ западными плодороднѣйшими и необъятными областями Америки, что морскія суда нынѣ для нагрузки прямо доходятъ до города Чикаго, что портъ этотъ отпустившій за 20 лѣтъ 200,000, отправлялъ нынѣ 5.660,000 четвертей, то дѣйствительно можно опасаться сильной конкуренціи, тѣмъ болѣе что фрахтъ изъ Америки теперь чрезвычайно понизился. Цѣна четверти пшеницы стояла въ декабрѣ 1857 года:

въ Чикаго	6 ¹ / ₂ до 9 ¹ / ₂ р.	четверть
„ Александріи въ Египтѣ	6	„ — „ „
„ Галацѣ и Браиловѣ	5	„ 5 ¹ / ₂ „ „
„ Одессѣ	7 ¹ / ₂	„ 10 ¹ / ₂ „ „

Овесъ и ячмень. Важное мѣсто между произведеніями Поволжья занимаютъ овесъ и гречиха. Ячмень мало требуется въ торговлѣ, потому что употребленіе пива у насъ еще мало распространено. Ячмень частью поступаетъ въ продажу солодомъ, но за границу покупается не охотно, потому что считается мало пригоднымъ для пивоваренія; ячмень отпускаемый изъ рижскаго порта предпочитается волжскому или вообще отпускаемому изъ петербургскаго порта, а потому оттуда выходитъ за границу не болѣе 400,000 четвертей ячменя въ годъ, тогда какъ одна Великобританія получаетъ ежегодно изъ Даніи, Турціи, Германіи до 700,000 четвертей. Состязаться съ ними должно быть возможно. Изъ Рыбинска привозится нынѣ въ Петербургъ отъ 250 до 500,000 пудъ ячменя въ годъ.

Овса заграничнаго потребляется въ Великобританіи вдвое болѣе чѣмъ ячменя, и онъ доставляется туда изъ всѣхъ мѣстъ сѣверной Европы. Въ 1856 году ¹/₃ всего привоза вышла изъ Россіи, преимущественно изъ С. Петербурга; но требованіе на овесъ столько же измѣнчиво, какъ и на рожь. Такъ напр. въ 1852 и 1853 годахъ отпущено изъ С. Петербурга 83,663, а въ 1856 и 1857 — 885,936 четвертей. Большая часть отправляемаго за границу изъ С. Петербурга

овса, по причинѣ дальней доставки, идетъ не съ Волги, но изъ окрестностей самой столицы; высокихъ же фрахтовъ онъ переносить не можетъ, потому что обыкновенно на 40 — 50% дешевле ржи, и на 10 — 15% дешевле ячменя и гречихи. Изъ Рыбинска напр. въ 1856 году отправлено въ С. Петербургъ 465,000 четвертей овса, тогда какъ по Ладожскому каналу прошло въ томъ же году 1.340,000.

Вящему усиленію отпуска изъ Россіи овса препятствуетъ единственно дороговизна перевозки, ибо во внутреннихъ губерніяхъ четверть овса часто продается по 50 копѣекъ, тогда какъ въ Пруссіи цѣна рѣдко падаетъ ниже 250 коп. за четверть, а средняя за 39 лѣтъ составляетъ 300 коп. за овесъ и 430 за ячмень. Въ Англіи среднюю цѣну овса можно положить въ 4 — 5 руб. а ячменя на 1 — 1½ рублей дороже.

Гречиха за границу вовсе не требуется, такъ же какъ и просо, которое стали теперь разводить въ Саратовской губерніи.

Сѣмя льняное. Вдвое дороже пшеницы обходится иногда на мѣстахъ самаго производства льняное сѣмя, которое поэтому легче зерноваго хлѣба переносить дорогой фрахтъ. Требованіе на этотъ товаръ за границу не уменьшается, не смотря на состязаніе разныхъ масличныхъ сѣмянъ, доставляемыхъ изъ другихъ частей свѣта и въ особенности льнянаго сѣмени остъиндскаго.

Въ Россіи производятся огромныя количества льнянаго сѣмени во всей полосѣ государства, занимающейся льнянымъ промысломъ, и полагая что собирается въ имперіи до 12.000,000 пудъ льна, соотвѣтствующее тому количество сѣмени должно простираться свыше 10.000,000 пудъ, изъ коихъ, за вычетомъ сѣмянъ, можетъ поступать въ продажу 60%. Большая часть онаго употребляется въ домашнемъ быту самими крестьянами, другая обращается въ торговлю и покупается за границею, какъ на сѣмя такъ и на масло. Въ первомъ отношеніи даютъ преимущество сѣмени вывозимому изъ рижскаго порта, потому что оно тщательно сортировано, и оттого рижскій портъ занимаетъ обык-

новенно первое мѣсто по количеству отпускаемаго сѣмени. Съ нимъ состязается петербургскій, далеко даже превзошедшій рижскій портъ въ 1856 году, ибо изъ сего послѣдняго отпущено 367,180 четвертей, а изъ С. Петербургскаго 543,223, въ томъ числѣ 148,000 четвертей привезенныхъ изъ Рыбинска. Изъ нихъ отъ 8 до 10,000 четвертей, купленныхъ въ Самарской губерніи, происходили отъ посѣвовъ сдѣланныхъ исключительно на сѣмя; остальное же количество, коего половина доставлена изъ Моршанска, собрана кажется большею частью съ посѣвовъ дѣлаемыхъ столько-же съ цѣлью добыванія волокна, какъ и сѣмянъ. Впрочемъ въ южныхъ частяхъ волжскаго бассейна стали нынѣ заниматься посѣвами льна въ большомъ размѣрѣ и для собранія одного сѣмени. Дальнѣйшему расширенію этихъ посѣвовъ препятствуетъ лишь то обстоятельство, что они крайне истощаютъ землю. Изъ одной Саратовской губерніи отправляется въ Ростовъ, какъ по Медвѣдицѣ и по Хопру такъ и волокомъ черезъ Дубовку до 100,000 четвертей льнянаго сѣмени.

Отпускъ льнянаго сѣмени изъ Россіи постоянно растетъ, и Ростовъ, послѣ С. Петербурга и Риги, сдѣлался главнымъ для сего товара складочнымъ мѣстомъ, получая его не только со всего бассейна Дона, но и съ Волги и изъ Саратовской губерніи. Въ сбытѣ пока еще не недостатка не предвидится, ибо въ одну Великобританію, среднимъ числомъ съ 1852 по 1856 годъ, привезено ежегодно 1.270,000 четвертей льнянаго сѣмени. По показаніямъ нашихъ таможенъ, изъ 1.931,000 четвертей отпущенныхъ въ 1856 году за границу, болѣе 1.000,000 отправлено въ Англію; по показаніямъ же англичаннъ 36% всего въ 1856 и 1857 годахъ привезеннаго въ Англію количества доставлено изъ Восточной Индіи.

Изъ Рыбинска было отправлено въ С. Петербургъ, по сложности 1835 — 1837 годовъ, по 175,000 четвертей льнянаго сѣмени въ годъ, а въ 1857, который былъ кажется самымъ благоприятнымъ, 198,800 четвертей. Слѣдовательно, приращеніе незначительное, и его ожидать можно только въ томъ случаѣ,

если бы льняная промышленность болѣе развилась на Волгѣ; посѣвы же льна для одного сѣмени, чрезвычайно истощающіе почву, окупаются лишь на цѣлинѣ или на почвахъ чрезвычайно богатыхъ, а оттого напр. въ районѣ одесскаго порта посѣвы эти уже уменьшаются и отпускъ льнянаго сѣмени, превышавшій 200,000 четвертей въ 1852 и 1853 годахъ, упалъ въ 1857 году на 110,000.

Цѣна льнянаго сѣмени подвержена большимъ колебаніямъ. Въ Вятской губерніи напр., откуда сѣмя отправляется въ Архангельскъ, цѣна колеблется между 285 и 430 коп. за четверть. Въ С. Петербургѣ средняя цѣна—8 р., а въ Одессѣ поднялась она въ 1857 году до 12¹/₂.

Въ окрестностяхъ города Саратова подсолнечникъ вошелъ уже въ обычный сѣвооборотъ, и разведеніе его считается столь выгоднымъ, что собирается нынѣ до 300,000 пудъ подсолнечнаго сѣмени, дающаго отличное масло. Несравненно важнѣе произведеніе табака, имѣющаго большую будущность, но къ сожалѣнію оно огрѣничено нѣмецкими колоніями Самарской губерніи.

Обращаясь къ произведеніямъ скотоводства приволжскаго края: салу, козамъ, маслу, шерсти, нельзя не повторить объ нихъ что уже было замѣчено касательно продуктовъ земледѣлія, а именно, что они тѣмъ обильнѣе и дешевле, чѣмъ менѣе страна населена, а съ усиленіемъ населенія дорожаютъ. Это же даетъ вообще мало надежды на будущее. Однако торговля саломъ на Волгѣ имѣетъ въ томъ отношеніи основанія болѣе прочныя, чѣмъ хлѣбная, что мѣста, изъ которыхъ нынѣ получается главный запасъ сала, къ заселенію неспособны; но вмѣстѣ съ тѣмъ есть мало повода думать, чтобы количество добываемаго сала могло значительно усиливаться.

Сало и скоть. Украина, Тамбовская и Воронежская губерніи служили прежде главными центрами скотоводства въ Рос-

си. Оттуда сало отправлялось къ С. Петербургу для вывоза въ Англию, главнаго потребителя сего товара. Туда отпущено изъ всего количества вывозимаго изъ Россіи сала, въ пятилѣтія: отъ 1827—1831 годъ 84⁰/₀, а отъ 1849—1853 годъ 77⁰/₀, въ 1856 году 75⁰/₀, въ сложности же 1852—1857 годъ привезено ежегодно въ Великобританію 3.260,000 пудъ сала, а въ 1857 году даже 3.700,000, изъ коихъ 69⁰/₀ привезены прямо изъ Россіи. Въ послѣдніе годы болѣе 1.000,000 пудъ въ годъ доставлено изъ Австраліи и южной Америки.

Потребленіе въ Великобританіи такого огромнаго количества сала было причиною, что торговля этимъ товаромъ сосредоточилась въ С. Петербургѣ, какъ въ портѣ самомъ близкомъ къ Англии, и оттого сало, собираемое на югѣ Россіи, всегда отправлялось къ сѣверу вмѣсто того чтобы искать выхода черезъ порты черноморскіе и азовскіе, ближайшіе къ мѣстамъ производства. Начиная однако съ 1833 года, отпускъ сала изъ черноморскихъ портовъ сталъ значительно усиливаться, и изъ одной Одессы вывезено, въ 1842 году, 582,000 пудъ; но неурожаи и падежи, а болѣе всего постепенное заселеніе южнаго края уменьшили въ немъ число скота, и среднимъ числомъ, въ 1849—1853 годахъ, было вывезено изъ Одессы по 111,000 и изъ Таганрога 48,000 пудъ сала. Въ 1856 и 1857 годахъ количество это въ Одессѣ удвоилось, а изъ Таганрога и Ростова отпущено за границу въ 1856 году 62,000 и въ 1857 году 245,000 пудъ.

Ростовъ находится въ краѣ столь богатомъ скотомъ, что нельзя не ожидать большаго туда прилива сала изъ земель войска Донскаго и Черноморскаго и изъ Ставропольской губерніи; Саратовская же и Воронежская губерніи, орошаемая притоками Дона, находятъ понынѣ болѣе выгоднымъ отправлять избытокъ свой на сѣверъ. Но въ Воронежской губерніи, гдѣ прежде добывалось до 500,000 пудъ сала, набирается нынѣ едва $\frac{1}{5}$ часть этого количества. Въ Саратовской губерніи добыча еще довольно значительна и простирается иногда до 500,000 пудъ,

оттого что туда пригоняются гурты, скупаемые у кочевыхъ инородцевъ въ астраханскихъ степяхъ.

Лѣтъ десять назадъ, когда къ С. Петербургу привозилось отъ 130 до 150,000 бочекъ сала (въ бочкѣ бываетъ до 27 пудъ сала), количество это распредѣлялось слѣдующимъ образомъ:

Съ верховолжскихъ пристаней 40,000 боч.

(Этотъ товаръ доставлялся зимою изъ губерній: Курской, Орловской, Тульской, Калужской, Харьковской на верховья Волги, къ пристанямъ Ржевской и Зубцовской).

Съ пристаней лежащихъ по Волгѣ близъ Твери (изъ Московской, Рязанской, Воронежской губерній) 40—50,000 „

Съ Пермской пристани, сибирскаго сала . . . 20—25,000 „

Съ Моршанской, Промзинской пристаней (изъ губерній: Тамбовской, Саратовской, Казанской, Симбирской, Пензинской) 30—35,000 „

Съ С. Петербургскихъ боинъ до 2,000 „

Вообще около $\frac{2}{3}$ всего доставляемаго къ с. петербургскому порту сала выходило изъ губерній Тамбовской, Саратовской, Воронежской. Тогда же изъ С. Петербурга отпускалось за границу среднимъ числомъ:

въ 1829 — 1833 годахъ 3.772,096 боч.

„ 1834 — 1838 „ 3.443,721 „

Съ того времени отпускъ постепенно упадалъ и по сложности 1849 — 1853 годовъ составилъ не болѣе 2.729,428 пудъ.

Причиною такого упадка было уменьшеніе скотоводства въ юговосточныхъ нашихъ губерніяхъ и соразмѣрное вмѣстѣ съ тѣмъ возвышеніе цѣны на сало, которая съ 286 к. въ 1824—1828 годъ) поднялась постепенно до 347 (въ 1849—1853 годахъ) и 4—5 рублей въ 1856—1857 годахъ (*). Это возвы-

(*) Въ Лондонѣ въ 1857 году цѣны колебались отъ 480 до 760 к. за пудъ.

шеніе цѣнъ не помѣшало сбыту сала нашего за границую, не смотря на состязаніе сала американскаго и австралійскаго и на привозъ въ огромнѣйшихъ количествахъ пальмоваго масла, но оно дало возможность обращаться за покупкою сала въ Сибирь и степи Киргизскія.

Передвиженіе, которое такимъ образомъ совершилось относительно мѣстъ, изъ которыхъ получается сало въ С. Петербургъ, видно изъ сравненія слѣдующихъ данныхъ съ предъидущими:

	Въ 1856 году.	Въ 1857 году.
Изъ С. Петербурга отпущено за границу . . .	2.882,193	3.300,000
Изъ сего количества:		
Добыто на городскихъ бойняхъ	10,000	10,000
Привезено:		
1. По Ладожскому каналу	2,477,074	2.567,695
2. По Николаевской дорогѣ	208,895	405,383
Въ числѣ доставленнаго Ладожскимъ каналомъ:		
а) Привезено изъ Рыбинска	1.791,096	2.024,833 (1)
б) Слѣдовательно пришло съ Верхневолжскихъ пристаней никакъ не болѣе (2)	686,078	531,962
Съ Самарской пристани отпущено въ Рыбинскъ.	830,000	750,000

Столько же, по крайней мѣрѣ, сплавляется сала на Волгу по Чусовой, куда оно зимою подвозится изъ Сибири, да оттуда же не малое число скота проходитъ въ Саратовскую и Воронежскую губерніи, гдѣ онъ убивается для добычи сала, отправляемаго потомъ по Цнѣ и Сурѣ на Волгу и въ Петербургъ. Изъ Моршанска же идетъ туда около 500,000 пудъ сала, а съ остальнаго Поволжья еще до 200—300,000. Скотъ убиваемый въ Самарской губерніи выходитъ почти исключительно изъ Киргизскихъ степей, потому что скотоводство въ самой Самарской губерніи незначительно.

(1) По сложности 1835—37 годовъ отправлено изъ Рыбинска въ С. Петербургъ 1.297,497 пудъ сала.

(2) Тверская, Новгородская и С. Петербургская губерніи, принадлежація къ Вышневолоцкой водяной системѣ, доставляютъ также нѣкоторое количество сала въ С. Петербургъ.

Изъ Киргизской степи, черезъ таможи Оренбургской и Сибирской линій, пригнано въ 1856 году, скота по таможенной оцѣнкѣ на 1.800,000 рублей, да сверхъ того киргизы Внутренней орды доставляютъ онаго также большое количество. Нѣсколько десятковъ тысячъ пудъ сала привозятся самими киргизами. Третья часть всего пригоняемаго скота проходитъ черезъ петропавловскую таможду, гдѣ вымѣнено въ 1857 году однихъ барановъ 500,000 и рогатаго скота около 10,000 головъ. Поэтому можно оцѣнить въ $1\frac{1}{2}$ мил. число барановъ ежегодно вымѣниваемыхъ у заграничныхъ киргизовъ, что вмѣстѣ съ баранами, скупаемыми во Внутренней ордѣ, представить цифру не менѣе 2.000,000. Каждый баранъ даетъ отъ $\frac{1}{2}$ до 2-хъ пудъ сала, быкъ хорошо откормленный въ теченіе зимы 5—9 пудъ, а потому положить можно, что съ киргизскаго скота добывается до 1.500,000 пудъ сала, т. е. половина всего изъ С. Петербурга отпускаемаго количества. Сколько сала сверхъ того скупается или могло бы быть скуплено въ самой Сибири — трудно опредѣлить; но, при чрезвычайно большомъ числѣ скота содержамаго поселянами южныхъ округовъ Тобольской и Томской губерніи, нѣтъ сомнѣнія, что, по мѣрѣ улучшенія водяныхъ сообщеній и возвышенія цѣнъ на сало въ С. Петербургѣ, усилится и привозъ онаго туда изъ Сибири, особенно если бы стали, для сбереженія фрахта, очищать сало на мѣстѣ. Провозъ пуда въ С. Петербургъ изъ Барнаула обходится въ 100 коп., а изъ Петропавловска на 20—25% дешевле. Въ 1851 году баранье сало покупалось въ Алтайскомъ округѣ по 120—150 коп., въ Тобольской губерніи по 2 руб. Въ 1856 же году стояло оно въ семь послѣднемъ мѣстѣ 250—280, а въ 1857 продавалось изъ первыхъ рукъ свыше 3-хъ рублей, а русскими покупателями прибрѣталось по $3\frac{1}{2}$ и даже дороже. Говяжье сало доходило до 4-хъ руб.; а свиное до 3-хъ, а потомъ упало говяжье до 357, баранье до 343, свиное до 257 копѣекъ.

Такія высокія цѣны даютъ возможность скупать скотъ во всѣхъ концахъ Киргизской степи и большія стада барановъ при-

гоняются даже съ южной стороны озера Балхаша. Рогатый скотъ перваго пригона идетъ въ Россію, до Москвы, и на дорогѣ откармливается; оставшійся же у сибирскихъ купцовъ откармливается у нихъ зимою овсомъ, въ теченіе 3 — 4-хъ мѣсяцевъ, и потомъ убивается. Скотъ же, который кормится зимою однимъ сѣномъ, продается весною русскимъ купцамъ, преимущественно муромскимъ и казанскимъ, и уходитъ въ Москву.

Бараны, вымѣненные у Киргизовъ откармливаются или въ пограничныхъ мѣстахъ, или при прогонѣ въ другіе сибирскіе города, осенью же поступають на бойни. Цѣна барану на границѣ не свѣше 2-хъ рублей.

По деревнямъ въ Сибири покупается скотопрмышленниками не мало рогатаго скота и свиней, откармливаемыхъ также зимою хлѣбомъ и потомъ убиваемыхъ для сала. Каждая свинья даетъ отъ 1 — 1¹/₂ пудъ сала; въ 1857 году на одной Ишимской ярмаркѣ было въ продажѣ 100,000 воловыхъ шкуръ, что указываетъ на число убиваемаго въ Тобольской губерніи скота.

Весь скотъ скупаемый этими способами убивається почти исключительно для сала, продаваемаго сырцомъ купцамъ прїѣзжающимъ за нимъ изъ внутреннихъ губерній. Въ Шадринскѣ и Екатеринбургѣ сало обыкновенно перетапливается, а оттуда подвозится къ веснѣ на пристани Чусовой.

Самарскіе скотопрмышленники покупають овецъ весною въ Букеевской и Средней ордахъ, нагуливають ихъ лѣтомъ, а осенью убивають.

Поощряемые высокими цѣнами на сало въ С. Петербургѣ, стали они удвоивать свои покупки въ 1856 и 1857 годахъ, что дало имъ возможность, вмѣсто обычныхъ 300 — 400,000 пудъ, отпускать изъ Самары свѣше 800,000 пудъ сала, купленнаго еще въ 1856 году на мѣстѣ по 250 — 300 копѣекъ.

Касательно будущности торговли саломъ, положительно сказать можно:

1) Что Западная Сибирь была бы въ состояніи значительно еще усилить свое скотоводство, за неимѣніемъ сбыта для

хлѣба, откармливаніе имъ скота составляетъ лучший способъ употребленія съ пользою своихъ избытковъ: бывали случаи, что и свиней кормили пшеницею. Слѣдовательно, при цѣнахъ вознаграждающихъ земледѣльца, при удешевленіи перевозки и очищеніи сала на мѣстѣ, можетъ быть доставлено много сала изъ Сибири въ Россію.

2) Кочевые народы Средней Азіи содержатъ столько скота, сколько дозволяетъ имъ изобиліе подножнаго корма. Но скотъ часто истребляется зимнею стужею и внутренними раздорами и разбоями, а потому при установленіи попеченіями нашего правительства большей безопасности въ Киргизскихъ степяхъ, стада могутъ еще возрасти до извѣстной степени; наибольшаго же усиленія пригона скота можно ожидать отъ распространенія торговыхъ нашихъ сношеній съ племенами, до сихъ поръ еще чуждающимися русскихъ.

Кожн. Кожъ изъ-за Урала привозится на Волгу несравненно менѣе, чѣмъ должно бы было ожидать по огромному количеству убиваемаго тамъ крупнаго и мелкаго скота, потому что на сибирскихъ же заводахъ выдѣлывается много юфти и другихъ кожъ, отправляемыхъ въ Среднюю Азію и въ Китай, а тулуповъ овчинныхъ покупаютъ огромными количествами на золотые промыслы. Сырыя кожи, отправляемыя въ С. Петербургъ, идутъ изъ центральныхъ губерній.

Масло коровье. Болѣе проходитъ черезъ Волгу масла коровьяго, которое почти исключительно доставляется изъ Западной Сибири, въ количествѣ однако едва-ли когда-либо доходившемъ до 100,000 пудъ. Армяне изъ Нахичевани на Дону нынѣ сами разѣзжаютъ по селеніямъ и торжкамъ Ишимскаго, Курганскаго и Ялуторовскаго округовъ Тобольской губерніи для покупки масла, котораго въ 1857 году набрали до 60,000 пудъ. Въ прежніе же годы на Донъ отправлялось не болѣе 20,000 пудъ. Крестьяне продаютъ масло иногда по 230 копѣекъ; обыкновенная же цѣна 3—4 руб. за пудъ. Масло скупленное по селеніямъ Армяне перетапливаютъ и вливаютъ въ

бочки отъ 28 — 32 пудъ. Оттуда отправляется оно на Чусовую и потомъ сплавляется на Волгу. Провозъ отъ Екатеринбургга до Ростова стоилъ въ 1856 году 85 копѣекъ съ пуда, а такъ какъ въ Таганрогѣ пудъ масла продавался по 6 рублей, а въ Турціи по 7—8, то прибыль несомнѣнна.

Однако главные покупатели сибирскаго масла отправляютъ его въ Казань, Москву, Петербургъ, куда оно идетъ большею частью водою, но иногда и возится зимнимъ путемъ до Казани. Въ 1857 году гужеваѣя доставка изъ Ишима до Казани обоилась въ 51¹/₂ коп. съ пуда.

Количество масла отправляемаго изъ Рыбинска въ С. Петербургъ остается неизмѣннымъ и составляетъ около 35,000 пудъ въ годъ. Въ Великобританію привозится ежегодно до 1¹/₂ милл. пудъ коровьяго масла, преимущественно изъ Голландіи и сѣверной Германіи. Цѣна ему отъ 8—9 рублей за пудъ, но не смотря на то нельзя надѣяться, чтобы когда-либо Россія могла себѣ присвоить значительную часть этой торговли, ибо для молочныхъ скоповъ требуются тучныя пастбища и большое изобиліе сочной травы, чего при сухости климата въ тѣхъ частяхъ Россіи, гдѣ содержится наиболѣе скота, не имѣется. Одна только сѣверная полоса Россіи и при-уральскія страны могли бы производить со временемъ масло и сыръ въ избыткѣ.

Но сухость климата, столь мало благопріятствующая содержанию рогатаго и особенно молочнаго скота, способствуетъ овцеводству и оттого овца есть постоянный товарищъ коренныхъ обитателей степей.

Шерсть. Простыхъ русскихъ овецъ, производящихъ однако шерсть употребляемую для суконъ солдатскихъ, содержится большое количество въ юговосточныхъ нашихъ губерніяхъ: Саратовской, Пензинской, Симбирской, въ землѣ войска Донскаго. Тонкорунное же овцеводство особенно принялось въ Саратовской губерніи, откуда до 100,000 пудъ мериносовой шерсти отправляется въ Москву. Большему распространенію этой отрасли препятствуетъ кажется только суровость и продолжительность

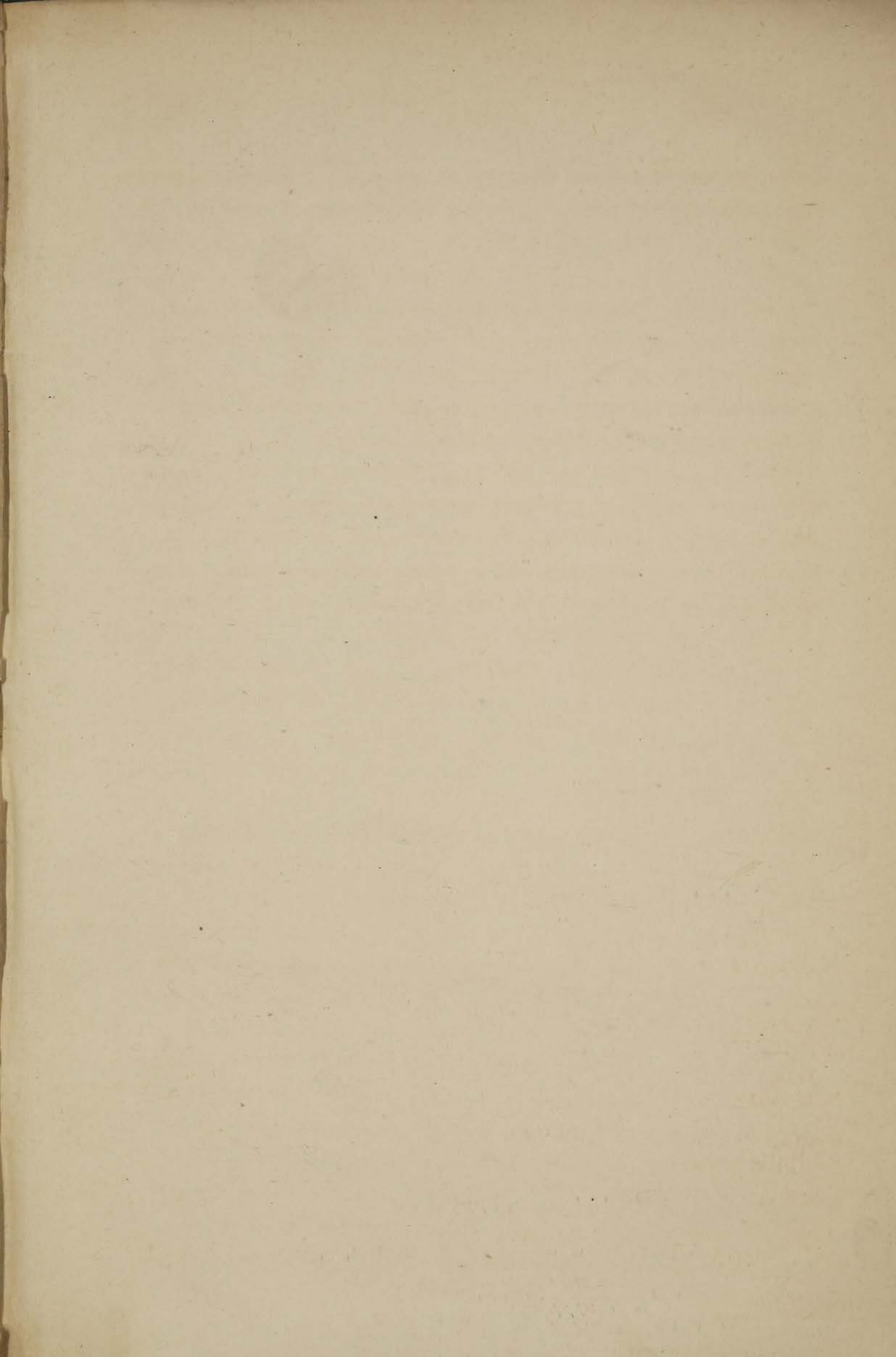
зимы, требующія въ это время года особенно рачительнаго ухода за овцами и заготовленія большаго количества корма.

Таковы главныя произведенія земледѣлія и скотоводства, питающія волжскую торговлю и способныя къ большому или меньшему развитію.

Къ нимъ должно присовокупить еще металлы и минералы Волжскаго бассейна, о коихъ выше сказано.

Что же можно ожидать отъ западнаго и южнаго побережьевъ Каспійскаго моря — предвидѣть трудно; но если бы осуществились надежды закаспійскаго торговаго товарищества, то произведенія благословенныхъ этихъ странъ присоединялись бы къ грузамъ, уже идущимъ нынѣ изъ Астрахани вверхъ по Волгѣ.

Ю. Гагемейстеръ.



ФАБРИКА
НВТАЕВСКОГО
Б. ДВОРЯНСКАЯ 24
МАГАЗИНЪ ВЛАДИМ. 4

М. Ф. Галамезина. О Лордсхемском Гироме. Дневникъ и являющагося въ Невскомъ мѣстѣ