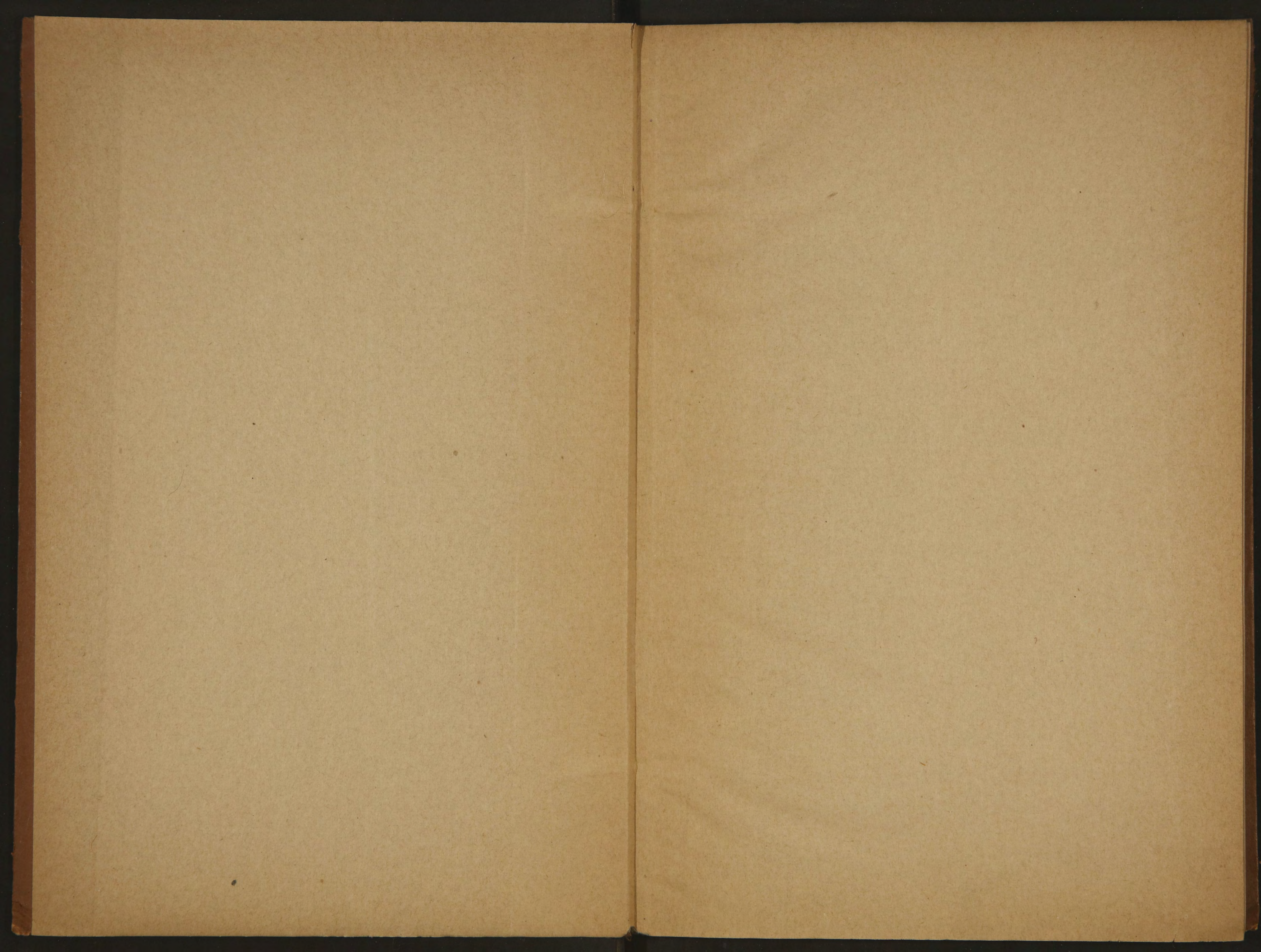
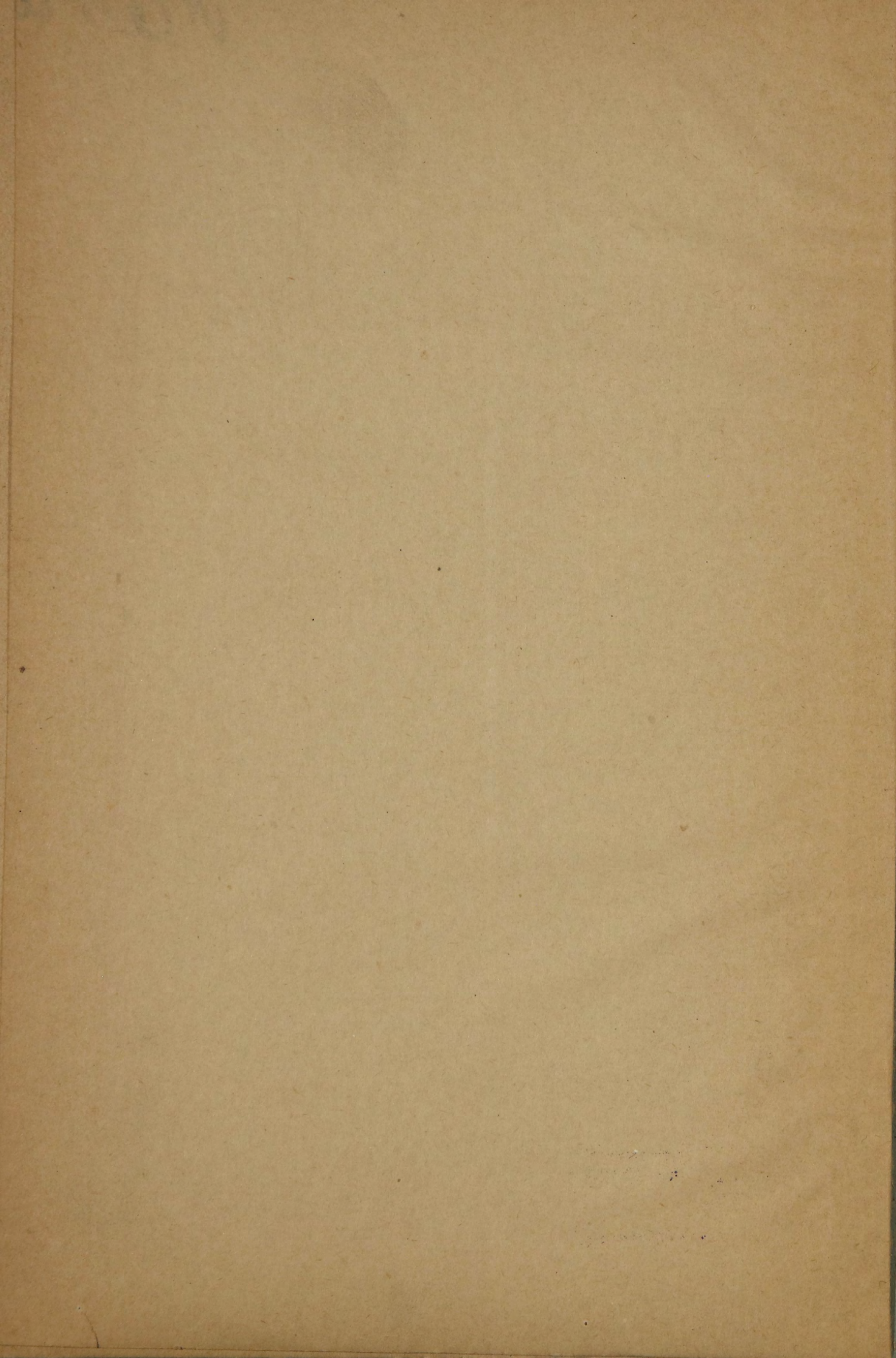


652.

Триворонцевич





83

652

Исход.

~~12847~~

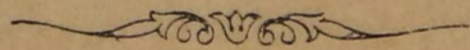
ПРОДОЛЖЕНИЕ

ГРЯЗЕ-БОРИСОГЛПЬБСКОЙ

ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ

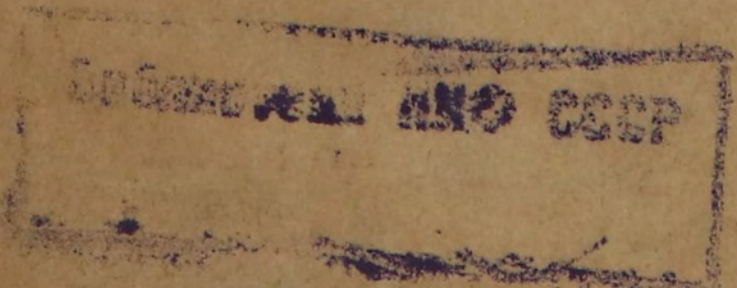
къ

НИЗОВЪЯМЪ ВОЛГИ.



САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

1868.



К

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, Мая 4 дня 1868 года.

73437

Въ Типографіи Второго Отдѣленія Собственной Е. И. В. Канцеляріи.

ПРОДОЛЖЕНІЕ

ГРЯЗЕ-БОРИСОГЛЪБСКОЙ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ

КЪ НИЗОВЬЯМЪ ВОЛГИ.

ОБЩІЯ СООБРАЖЕНІЯ.

Сооруженіе желѣзнаго пути къ Нижней Волгѣ, по обширности и важности неразрывно связанныхъ съ нимъ интересовъ торговли и производительности юго-восточнаго края Россіи, Каспія, Кавказа, Персіи, по благотворному вліянію на развитіе и усиленіе судоходства по Волгѣ и ея притокамъ и, наконецъ, по разнообразію выгодъ и неисчислимыхъ благодѣтельныхъ послѣдствій, неминуемо возвышающихъ политическое и экономическое значеніе всей юго-восточной полосы имперіи, — составляетъ, конечно, одно изъ важнѣйшихъ современныхъ предпріятій, вполнѣ справедливо пользующееся исключительною поддержкою Правительства и особымъ сочувствіемъ общества. Признаніемъ Саратовской линіи одною изъ самыхъ полезныхъ, послѣ первостепенныхъ дорогъ, Высочайше утвержденныхъ 23 Апрѣля 1866 года, и включеніемъ оной въ число путей, стоящихъ *на первой очереди*, послѣ реализаціи капиталовъ для первыхъ дорогъ (*), Правительство уже выразило свое мнѣніе относительно важности такого сообщенія къ низовьямъ Волги. Мѣсто и значеніе такой

(*) Журналъ Комитета желѣзныхъ дорогъ 26 Мая 1867 года.

линіи, среди прочихъ русскихъ рельсовыхъ путей, выясняются подробнымъ разсмотрѣніемъ всей существующей сѣти открытыхъ, строящихся и проектированныхъ желѣзныхъ дорогъ и изученіемъ ихъ обоюдной зависимости и взаимныхъ соотношеній.

Изъ разсмотрѣнія этой сѣти обнаруживается, что всѣ, направляющіеся къ Балтійскимъ портамъ — существующіе и предполагаемые — желѣзные пути восточной половины Россіи (*) примыкаютъ къ Николаевской дорогѣ и имѣютъ своимъ исходнымъ, приморскимъ пунктомъ Петербургъ, тогда какъ путь къ Ригѣ касается той же восточной Россіи пока лишь въ одномъ пунктѣ — станціи Грязи, на пересѣченіи дорогъ Козловско-Воронежской съ Грязе-Елецкой. Вслѣдствіе того, по мѣрѣ окончанія примыкающихъ къ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ и ихъ развѣтвленій, товарное движеніе по Николаевской дорогѣ возрастаетъ весьма сильно, и уже въ настоящее время, по количеству передвигаемыхъ грузовъ и провозной платы, она стоитъ во главѣ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ Европы и Америки. Количество провозимыхъ по ней грузовъ, простиравшееся въ 1866 году до 44 милл. пудовъ и до 46 тыс. штукъ (**), вѣроятно дойдетъ въ настоящемъ году до 50 милл. пуд., а на будущее время, — съ окончаніемъ проектируемыхъ линій, — увеличится еще подвозомъ грузовъ, ожидаемыхъ съ главныхъ дорогъ: Рыбинской до 50 милл., Ярославской до 5 милл., Моршанско-Самарской до 25 милл., Козловско-Саратовской до 25 милл. пудовъ, — т. е. превзойдетъ вдвое или втрое передвигаемое въ настоящее время количество товаровъ. Въ полной увѣренности, что предпринимае-

(*) Дороги: Николаевская, Московско-Тульская, Рязанская, Нижегородская, Ярославская, Шуйско-Ивановская, Рязанско-Козловская, Ряжско-Моршанская; предполагаемая: Рыбинская, Костромская, Моршанско-Самарская, Козловско-Саратовская и проч.

(**) Журналъ Путей Сообщенія 1867 года кн. 3, смѣсь, стр. 21.

мыя Правительствомъ улучшенія Николаевской дороги, съ умноженіемъ на ней подвижнаго состава, откроютъ въ близкомъ будущемъ болѣе скорый и безпрепятственный путь русскимъ произведеніямъ за границу, нельзя въ то же время не принять въ соображеніе, что количество перевозимыхъ грузовъ, — даже и по двухколейной дорогѣ и при обширномъ подвижномъ составѣ, — имѣетъ извѣстный наибольшій предѣлъ, который, безъ извѣстныхъ неудобствъ и невыгодъ, превзойденъ быть не можетъ. — Поэтому, если съ одной стороны Николаевская дорога, съ окончаніемъ всѣхъ подчиненныхъ ей, строящихся и предполагаемыхъ желѣзныхъ дорогъ, будетъ постоянно имѣть съ избыткомъ значительное количество грузовъ для своей эксплуатаціи, — то съ другой, огромный приливъ грузовъ съ обширнаго юго-востока Россіи, съ Каспія, Кавказа, Персіи, можетъ стѣснить и безъ того уже весьма значительное товарное движеніе по Николаевской дорогѣ и тѣмъ замедлитъ быстрое и своевременное доставленіе этихъ грузовъ по назначенію. Поэтому было бы весьма важно и полезно изыскать возможность направленія помянутыхъ юго-восточныхъ грузовъ къ тому же Балтійскому морю по другимъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ, и съ этою цѣлію обратить вниманіе на мысль о соединеніи юго-востока Россіи и нижней Волги съ Рижскимъ портомъ. Кромѣ прямой пользы отъ отклоненія чрезмѣрной массы грузовъ отъ Николаевской дороги, предполагаемая линія на Ригу, къ которой морской путь изъ Европы короче, безопаснѣе и дешевле чѣмъ къ Петербургу, откроетъ продуктамъ юго-восточной Россіи болѣе скорый и надежный путь сбыта за границу. Вмѣстѣ съ тѣмъ будетъ вполне достигнуто и сближеніе нижней Волги съ сѣверо-западными губерніями, весьма часто нуждающимися въ продовольствіи и ежегодно отправляющими значительную массу своего населенія на заработки въ среднюю и юго-восточную Россію.

При тщательной разработкѣ вышеприведенныхъ соображеній, прежде всего необходимо руководствоваться тѣми общими

указаніями цѣлей и потребностей ниже-волжской линіи, которыя были заявлены правительствомъ, при опубликованіи 1-й сѣти желѣзныхъ дорогъ 1862 года. Предполагаемое кратчайшее сообщеніе нижней Волги — не съ Петербургомъ, а съ Ригой, — повидимому вполне удовлетворитъ всѣмъ требованіямъ помянутыхъ правительственныхъ указаній, состоящихъ въ слѣдующемъ:

«1) Открыть произведеніямъ земледѣлія и скотоводства юго-восточной части Россіи *кратчайшіе пути* къ главнымъ портамъ Балтійскаго моря: Петербургу, Ригѣ и Либавѣ».

«2) Учредить кратчайшее сообщеніе плодороднаго юговостока съ *сѣверозападными губерніями*, часто нуждающимися въ средствахъ продовольствія».

«3) Достигнуть этихъ важныхъ результатовъ при *наименьшемъ протяженіи* желѣзныхъ дорогъ, избирая для проложенія *ихъ болѣе удобныя мѣстности*».

Для подробнаго разъясненія и тщательной разработки такихъ требованій, въ прошломъ 1867 году были произведены предварительныя изысканія мѣстности по направленію отъ уѣзднаго города Тамбовской губерніи, Борисоглѣбска, до Тамбова и до станціи Грязи, у которой отъ Козловско-Воронежской дороги отдѣляется вѣтвь на Елецъ съ будущимъ своимъ продолженіемъ къ Орлу до Риги. При этихъ изысканіяхъ сверхъ того обнаружилось, что дальнѣйшее прямолинейное продолженіе Рижско-Орловско-Грязевской линіи упирается въ русло Волги у Камышина, который вмѣстѣ съ тѣмъ находится на равномъ съ Саратовомъ разстояніи (до 280 верстъ) отъ Борисоглѣбска и составляетъ притомъ ближайшій къ Борисоглѣбску пунктъ на берегу Волги. Поэтому, въ видахъ наивыгоднѣйшаго осуществленія вышеприведенныхъ, указанныхъ Правительствомъ, 3-хъ пунктовъ, приходилось избрать Камышинъ конечнымъ пунктомъ проектируемой Грязе-Борисоглѣбской дороги, а для подробнѣйшаго обсужденія такого предположенія потребовалось продлить

предположенныя изысканія мѣстности еще далѣе отъ Борисоглѣбска, на протяженіи 280 верстѣ, до Камышина.

Результаты таковыхъ изысканій доставили слѣдующіе выгодные выводы, относительно протяженія линіи дороги:

1) Отъ Борисоглѣбска до Балтійскихъ портовъ:

а) при направленіи чрезъ Тамбовъ и Козловъ:

до С.-Петербурга	1235 верстѣ.
до Риги	1500 —

б) при направленіи чрезъ Грязи и Орель:

до С.-Петербурга	1246 верстѣ.
до Риги	1395 —

т. е. что при Грязевскомъ направленіи, Борисоглѣбскъ, сравнительно съ направленіемъ на Тамбовъ, будетъ удаленъ отъ Петербурга всего только на лишніхъ *11 верстѣ*, но въ то же время становится на *105 верстѣ* ближе къ Ригѣ, чѣмъ при Тамбовскомъ направленіи.

Подобные выводы оказываются столь же благопріятными для Грязевскаго направленія, если взять для сравненія разстоянія отъ Нижней Волги до Балтійскихъ портовъ по Камышинско-Борисоглѣбско-Грязевской и по Саратовско-Тамбовско-Козловской предполагаемымъ линіямъ:

2) Отъ Камышина и Саратова до Петербурга и Риги:

а) при направленіи чрезъ Борисоглѣбскъ и Грязи:

Отъ Камышина до Петербурга	1525 вер.
— — — Риги	1674 —

б) при направленіи чрезъ Аткарскъ и Тамбовъ:

Отъ Саратова до Петербурга	1417 вер.
— — — Риги	1682 —

т. е. если съ одной стороны Саратовъ приходится на *108 верстѣ* ближе Камышина къ Петербургу, то съ другой, Камышинъ оказывается на *8 верстѣ* ближе Саратова къ Ригѣ. — Такимъ об-

разомъ, при настоящемъ состояніи сѣти строящихся и проектированныхъ желѣзныхъ дорогъ, Камышинъ, относительно Риги и Либавы, оказывается ближе Саратова и всѣхъ прочихъ пунктовъ, лежащихъ на Нижней Волгѣ.

Такое, столь выгодное, условіе дополняется еще слѣдующими обстоятельствами:

1) Морской фрахтъ изъ Европы къ Русскимъ Балтійскимъ портамъ обыкновенно обходится къ Ригѣ до 3 коп. съ пуда дешевле чѣмъ къ Петербургу, что составляетъ провозную плату на 120 верстъ желѣзнаго пути (по $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты). Кромѣ того доставка товаровъ изъ Петербурга къ Кронштадту обходится также до 3 коп. съ пуда.

2) Страховая премія при плаваніи до Риги и обратно къ заграничнымъ портамъ взимается также меньшая, чѣмъ при назначеніи до Петербурга и отъ него въ Европу.

3) Слѣдовательно, грузы, отправляемые изъ Камышина въ Ригу, хотя и будутъ вынуждены проходить по желѣзнымъ дорогамъ излишніе 108 верстъ въ сравненіи съ путемъ изъ Саратова къ Петербургу, но при дальнѣйшей отправкѣ ихъ за границу изъ Петербурга, они, сравнительно съ отправленіемъ ихъ изъ Риги, будутъ обязаны приплачивать лишнія 6 коп. съ пуда, какъ бы за провозъ по излишнимъ 240 верстамъ желѣзной дороги (по $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты).

4) Главнѣйшія массы грузовъ какъ на Козловско-Саратовской, такъ и на Грязе-Камышинской линіяхъ, будутъ подвозиться снизу Волги, т. е. съ ея устьевъ, изъ Астрахани, съ побережьевъ Каспійскаго моря и съ Елтонскаго озера, и потому, слѣдуя къ Саратову, онѣ должны будутъ тянуться бичевою, вверхъ противъ теченія, на лишнихъ 220 верстъ (разстояніе между Камышиномъ и Саратовомъ), теряя на это отъ 3 до 7 дней лишняго времени.

5) Навигація въ Рижскомъ портѣ и въ Камышинѣ продол-

жается нѣсколько мѣсяцевъ долѣе, чѣмъ въ Петербургѣ и Саратовѣ.

По всѣмъ этимъ даннымъ, съ перваго взгляда обнаруживается, что для заграничнаго отпуска чрезъ балтійскіе порты произведеній юговосточной Россіи, Камышинско-Грязевская линія должна оказаться болѣе дешевою, болѣе удобною и производительною, чѣмъ линія Козловско-Саратовская, особенно если при этомъ принять во вниманіе вышеприведенныя преимущества первой, заключающіяся въ непосредственномъ и тѣсномъ соединеніи оной съ непроизводительнымъ и нуждающимся въ продовольствіи, сѣверозападнымъ краемъ и въ болѣе свободномъ и скоромъ доставленіи грузовъ къ порту, сравнительно съ Николаевскою дорогою, на которой, напр. въ настоящее время, скопилось въ Москвѣ до 3 мил. пудовъ непереvezенныхъ грузовъ.

Для болѣе подробнаго и всесторонняго обсужденія всѣхъ выгодъ и преимуществъ, доставляемыхъ предполагаемою Грязе-Борисоглѣбско-Камышинскою желѣзною дорогою, въ сравненіи съ направленіемъ линіи отъ Козлова чрезъ Тамбовъ и Саратовъ, необходимо войти въ ближайшее разсмотрѣніе слѣдующихъ условій:

1. ДЛИНА ПУТИ.

Длина Саратовской дороги, предполагаемой по линіи отъ Козлова чрезъ Тамбовъ, Кирсановъ и Аткарскъ, по произведеннымъ уже въ настоящее время изысканіямъ мѣстности, оказывается до 420 верстъ, а длина Камышинской, при направленіи на Борисоглѣбскъ и Грязи, по таковымъ же изысканіямъ, выходитъ до 470 верстъ. — Поэтому Камышинская дорога будетъ на 50 верстъ длиннѣе Саратовской, но зато, по болѣе южному положенію Камышина сравнительно съ Саратовомъ, сократитъ, какъ было объяснено выше, на 220 верстъ разстояніе отъ столицъ и отъ Балтійскихъ портовъ до Астрахани,

до Каспійскаго моря, до Персіи, до Елтонскаго озера и вообще до всего низовья Волги, откуда, по предположенію Саратовскаго Земства, ожидается наибольшая часть грузовъ, для передвиженія по Саратовско-Козловской дорогѣ (*).

2. ПЛОЩАДЬ ВЛІЯНІЯ.

Полагая, что производительное вліяніе желѣзной дороги простирается по 60-ти верстѣ въ каждую ея сторону (**), площадь такого вліянія на Саратовско-Козловской линіи составитъ 50.400, а на Грязе-Камышинской 56.400 квадр. верстѣ.

3. НАСЕЛЕННОСТЬ.

Населенность уѣздовъ, захватываемыхъ этими обѣими полосами, составляетъ на Тамбовско-Саратовской линіи отъ 17 до 38-ми жителей, а на Грязе-Камышинской отъ 8 до 38 жителей на 1 квадр. версту. Средній же выводъ населенности всѣхъ входящихъ въ составъ производительной полосы уѣздовъ (безъ городовъ) дастъ для Саратовской линіи 25,3, а для Камышинской 25 жителей на 1 квадратную версту (***) . Изъ таковыхъ

(*) По Волгѣ считается отъ Астрахани до Саратова 890 верстѣ, до Камышина 670 верстѣ (разница 220 вер.); отъ Елтона до Саратова 313 и до Камышина 120 верстѣ (разница до 200 вер.). Ю. Гагемейстеръ, о торговомъ и промышленномъ движеніи на Волгѣ и въ ея бассейнѣ, стр. 24.—Путеводитель по Волгѣ, изд. Общества Самолетъ, стр. 360, 375.

(**) Полезное вліяніе дороги принято ограничивать на 50 верстѣ въ каждую отъ нея сторону. Факты убѣждаютъ, что съ открытіемъ дороги отъ Козлова, подвозъ къ нему хлѣба началъ производиться съ разстоянія отъ 150 до 200 верстѣ, почему вліяніе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи слѣдовало бы расширить по крайней мѣрѣ на 100 верстѣ въ каждую сторону.

(***) Въ Статистическомъ Временникѣ 1866 года, въ таблицѣ пространства, населенія и населенности Европейской Россіи по уѣздамъ, въ послѣдней графѣ показано приходящееся на 1 квадратную версту число жителей, городскихъ и сельскихъ, безъ различія. Но такъ какъ для правильнаго сужденія о плотности населенія извѣстнаго края нужно принять въ расчетъ лишь уѣздное насе-

среднихъ цифръ можно вывести пока лишь то заключеніе, что какъ Тамбовско-Саратовская, такъ и Грязе-Камышинская линіи, вообще населены болѣе или менѣе одинаково, хотя сравнительный процентъ указываетъ на нѣкоторый, — впрочемъ весьма ничтожный (*), — излишекъ онаго на Саратовской линіи. Но подобный выводъ былъ бы слишкомъ преждевремененъ и впоследствии могъ бы оказаться ошибочнымъ, такъ какъ, въ дѣйствительности, мѣстное населеніе распредѣляется неравномѣрно по разнымъ частямъ уѣзда. Наприм., раскинувшійся съ сѣвера на югъ по срединѣ Саратовской губерніи уѣздъ Аткарскій захватывается обѣими линіями проектированныхъ дорогъ — на сѣверѣ Саратовскою, а на югѣ Камышинскою, — такъ что, принимая пропорцію его средней населенности за величину постоянную и

исключая городовъ, существованіе и развитіе которыхъ обусловливаются нерѣдко совершенно иными потребностями, то здѣсь, при исчисленіи процента населенности уѣздовъ, были приняты въ соображеніе лишь показанныя во Временникѣ 1866 года числа сельскихъ жителей и пространства уѣздовъ, при чемъ получились слѣдующія отношенія:

Для Козловско-Саратовской линіи:			Для Грязе-Камышинской линіи:		
Уѣздъ Козловскій . . .	38, 8 жит. на 1 кв. верст.		Уѣзд. Усманскій	31, 4 жит. на 1 кв. верст.	
» Тамбовской . . .	31, 7 — — —		» Воронежскій	27, 1 — — —	
» Кирсановскій . . .	31, 0 — — —		» Липецкій	35, 1 — — —	
» Балашевскій . . .	21, 0 — — —		» Козловскій	38, 8 — — —	
» Сердобскій . . .	24, 4 — — —		» Тамбовскій	31, 7 — — —	
» Петровскій . . .	24, 6 — — —		» Борисоглѣбскій . . .	30, 5 — — —	
» Аткарскій . . .	17, 1 — — —		» Новохоперскій . . .	22, 9 — — —	
» Камышинскій . . .	20, 1 — — —		» Балашевскій	21, 0 — — —	
	<hr/>		» Камышинскій	20, 1 — — —	
	227, 9		Округъ Хоперскій	8, 3 — — —	
	<hr/>		» Усть-Медвѣдицкій . . .	8, 1 — — —	
	9 = 25, 3.			<hr/>	
				275	
				<hr/>	
				11	= 25.

Необходимое примѣчаніе. Во Временникѣ, въ исчисленіи населенія Камышинскаго уѣзда Саратовской губерніи, сдѣлана важная ошибка: въ итогѣ населенія 108521 душъ мужеск. пол. и 108624 душъ жен. пола показано 117145 душъ вмѣсто 217145 душъ, отчего густота уѣзднаго населенія, вмѣсто 20,1 жит. на 1 кв. верст., вычислена лишь въ 11,8 жител.

(*) По 1-му жителю на 3 квадрат. версты пространства.

неизмѣняющуюся для всѣхъ частей этого уѣзда, слѣдовало бы придти къ заключенію, что на каждую версту обѣихъ дорогъ, какъ сѣверной (Саратовской), такъ и южной (Камышинской), приходится совершенно одно и тоже число жителей. Но подробная на мѣстѣ провѣрка существующаго населенія непременно доказала бы всю невѣрность подобнаго вывода, ибо даже и по имѣющимся въ настоящее время свѣдѣніямъ оказывается, что южныя части уѣздовъ Аткарскаго и Балашевскаго населены вообще гораздо гуще сѣверныхъ. Это доказывается слѣдующими фактами:

1) Саратовская линія пересѣкаетъ уѣзды Аткарскаго и Балашевскаго по дачамъ 1-го стана; Камышинская же, напротивъ, проходитъ въ обоихъ уѣздахъ по 2-му стану. Пространства обоихъ становъ въ каждомъ уѣздѣ болѣе или менѣе одинаковы, а населеніе каждаго стана этихъ уѣздовъ представляется въ слѣдующихъ цыфрахъ (*):

	1 станъ.	2 станъ.
Уѣздъ Аткарскаго . . .	84.908 жит.	102.596 жит.
— Балашевскаго . . .	80.575 »	109.784 »
Всего . . .	165.483	212.380
	разница 46.897 жит.	

Изъ чего видно, что въ южныхъ частяхъ обоихъ уѣздовъ (2-й станъ), проходимыхъ Камышинской дорогой, насчитывается населенія до 47.000 душъ болѣе чѣмъ въ сѣверныхъ частяхъ (1-й станъ), захватываемыхъ Саратовскою линіею.

2) Изъ находящихся въ Саратовской губерніи 411 многочисленныхъ селеній, имѣющихъ *больше тысячи душъ*, на долю уѣздовъ, захватываемыхъ обѣими дорогами, приходятся, по Саратовской линіи: въ Саратовскомъ 30, въ Сердобскомъ 31, въ Пе-

(*) Списки населенныхъ мѣстъ Россійской Имперіи т. XXXVIII. Саратовская губернія, стр. XXXII.

тровскомъ 41,—а по Камышинской: въ Балашевскомъ и Аткарскомъ по 47-ми, въ Камышинскомъ даже 73 таковыхъ селеній. — Независимо отъ такого распредѣленія, южныя части уѣздовъ Балашевского и Аткарского населены гораздо гуще сѣверныхъ ихъ частей, въ подтвержденіе чего достаточно указать на рѣки Терсу и Елань, протекающія на югѣ Балашевского и Аткарского уѣздовъ, по направленію предположенной Камышинской линіи, въ измѣняющемся отъ нея разстояніи отъ 7 до 20-ти верстъ. По берегамъ этихъ рѣкъ *сгруппировалось все населеніе* этой части губерніи: здѣсь расположены очень крупныя селенія Балашевского и Аткарского уѣздовъ, каковы: Песчанка (4183 жит.), Самойловка (11.301 жит.), Красавка (2.312 жит.), Елань (6.964 жит.), Терновая (2.588 жит.), Терса (3.466 жит.), Караишевка (3.246 жит.), Судачье (3.207 жит.), Матышево (4.365 жит.), Морець (3.957 жит.), Вязовка (2.077 жит.), Рудня (2.698 жит.),—изъ которыхъ нѣкоторыя, по многолюдности и развитію торговли и промышленности, достойны быть городками, напр. Самойловка, имѣющая болѣе 11.000 жителей, и Елань, гдѣ 7.000 жителей; послѣднюю даже предполагалось преобразовать въ особый уѣздный городъ (*).

Точно также прорѣзываемые Грязе-Камышинскою дорогою южныя уѣзды Тамбовской губерніи, Усманскій и Борисоглѣбскій, несмотря на гораздо позднее утвержденіе здѣсь русскихъ, сравнительно съ средними, лежащими по линіи Саратовской дороги, частями губерній Тамбовской и Саратовской, населены въ настоящее время не хуже прочихъ и даже, по своимъ физическимъ условіямъ, подають болѣе надежды къ быстрѣйшему умноженію населенія, чѣмъ уѣзды сѣверныя. Въ подтвержденіе этого въ статистическомъ обзорѣніи «Списковъ населенныхъ мѣстъ Тамбовской губерніи» приведено, что, по свидѣтельству

(*) Списки населенныхъ мѣстъ Россійской Имперіи т. XXXVIII, стр. XXXVI и XVII.

академиковъ Георги и Фалька, проѣзжавшихъ по Тамбовской губерніи въ 1769 году, все пространство между Тамбовомъ, Борисоглѣбскомъ и Новохоперскомъ представлялось почти во-все безлюдною степью; нынѣ же въ этой мѣстности приходится, среднимъ числомъ, болѣе 32 челов. на квадратную версту (*).

Наконецъ превосходство населенности Грязе-Камышинской линіи предъ Тамбовско-Саратовскою еще яснѣе усматривается изъ прилагаемаго списка многолюдныхъ селеній, заключающихъ въ себѣ болѣе 2000 жителей. Таковыхъ селеній, на полосѣ шириною по 50 верстъ въ обѣ стороны дороги, приходится: на Козловско - Саратовской — 64, съ населеніемъ въ 194,684 души, а на Грязе-Камышинской—141, съ населеніемъ 493,877 душъ, такъ что на сторонѣ послѣдней линіи обнаруживается перевѣсъ до 77 селеній и до 299,193 жителей (**).

4. ГОРОДА.

Города на Саратовской линіи и вблизи ея находящіеся, какъ то: Кирсановъ, Сердобскъ, Аткарскъ и Саратовъ, имѣютъ въ сложности населенія болѣе 110.000 душъ, въ томъ числѣ въ одномъ Саратовѣ числится по однимъ даннымъ 65, а по другимъ 85 тысячъ жителей (***) . — Камышинская же линія хотя и

(*) Списки населен. мѣстъ Россійской Имперіи т. XLII, стр. XXXII.

(**) Приложение 1-е.

(***) Число жителей въ означенныхъ городахъ, въ «Спискахъ населенныхъ мѣстъ» т. XXXVIII и XLII, 1862 и 1866 г., въ Статистическимъ Временникѣ 1866 года и въ Календарѣ Академіи Наукъ 1868 года, вездѣ показаны разные. Здѣсь приняты средніе выводы.

	По спискамъ населен. мѣстъ 1862—1866.	По Статистич. Временни- ку 1866 года.	По Календарю 1868 г.
Тамбовъ	31.886	36.029 (1863)—28.481 (1865)	36.029.
Кирсановъ	5.586	5.587	5.587.
Сердобскъ	5.231	10.711	9.585.
Аткарскъ	6.324	6.637	6.825.
Саратовъ	69.660	85.139 (a)	62.923.
Итого	118.687	136.555	120.942.

захватываетъ города не столь многолюдные, каковы: Борисоглѣбскъ, Новохоперскъ, Балашевъ и Камышинъ, съ населеніемъ до 30.000 душъ, но зато проходитъ чрезъ такія торговыя мѣстечки и селенія, населенность которыхъ, какъ выше было замѣчено, не только равняется, но даже превышаетъ число жителей Кирсанова, Сердобска, Аткарска и подобныхъ, офиціально именуемыхъ городами, пунктовъ, по сознанію самого Саратовскаго Земства совершенно неторговыхъ, непромышленныхъ и потому неимѣющихъ значенія для дороги. Находящіеся въ полосѣ вліянія Камышинской линіи города Борисоглѣбскъ, Балашевъ и Новохоперскъ, хотя по числу жителей и стоятъ на одинаковомъ уровнѣ съ Кирсановомъ, Сердобскомъ и Аткарскомъ, но по количеству сплавляемыхъ съ ихъ пристаней грузовъ, по милліоннымъ оборотамъ производимой ими торговли, конечно, доставятъ захватывающей ихъ желѣзной дорогѣ болѣе существенныя выгоды, чѣмъ простыя многолюдныя селенія, встрѣчающіяся, подъ именами городовъ, на пути Саратовской желѣзной дороги.

Для болѣе точнаго сравненія достаточно привести въ примѣръ захватываемый Грязе-Камышинскою линіею г. Борисоглѣбскъ, который, имѣя число жителей, не превышающее одну треть населенія губернскаго города Тамбова, въ то же время значительно превосходитъ его по размѣрамъ своихъ торговыхъ оборотовъ. Составляя сплавную пристань, съ которой отправляется и проходитъ сверху разныхъ грузовъ болѣе чѣмъ на 6 милл. рублей, Борисоглѣбскъ имѣетъ при томъ болѣе 200 капиталовъ, ежегод-

Борисоглѣбскъ	9.302	9.050	9.050.
Новохоперскъ	5.337	4.916	4.916.
Балашовъ	5.945	6.899	5.856.
Камышинъ	9.788	10.483	7.447.
Итого	30.372	31.348	27.269.

(a) Въмѣсто 85 тысячъ, вѣроятно, слѣдуетъ читать 65 тысячъ жителей.

ные обороты которыхъ, только производимые чрезъ мѣстную почтовую контору, превышаютъ 3 милл. рублей. Въ немъ находится до 10 шерстоекъ съ производствомъ до 1 милл. рублей; въ разныхъ его мелкихъ промыслахъ обращается ежегодно также до 1 милл. рублей; кромѣ того здѣсь преимущественно сосредоточена торговля воскомъ, медомъ, мыломъ, не упоминая уже о винокуренныхъ и свеклосахарныхъ заводахъ, съ оборотами до 1 милл. рублей. Отправляя значительные гурты рогатаго скота въ обѣ столицы, Борисоглѣбскъ посылаетъ туда же на большія суммы: кожи, солонину, шерсть, сало и другія мѣстныя и Донскія произведенія. Въ окрестностяхъ его находится до 20 крупчатокъ, съ значительнымъ количествомъ поставовъ, на коихъ ежегодно перерабатывается изъ мѣстной пшеницы до 1 милл. пудовъ высшихъ сортовъ муки, которая по добротности своей успѣшно конкурируетъ съ Елецкой, пользующейся извѣстнымъ предпочтеніемъ. Чрезъ Борисоглѣбскъ направляются всѣ сношенія съ важнѣйшими Донскими ярмарками, Урюпинскою и Михайловскою, куда съѣзжаются купцы со всей Россіи и привозятся товаровъ до 10.300.000 руб. Количество отпускаемыхъ и привозимыхъ чрезъ Борисоглѣбскъ грузовъ простирается до 22 милл. пудовъ.

Впрочемъ, не только упомянутые города, но и отстоящія отъ 7 до 20 верстъ отъ линіи Камышинской дороги многолюдныя селенія, — на прим. *Самойловка*, Балашевскаго уѣзда, съ 11 тысячами, *Елань*, Аткарскаго уѣзда, съ 7 тысячами жителей, и станція *Михайловская*, Хоперскаго округа, съ 14,000 жителей, — и по населенности, и по размѣрамъ своей торговли, и по развитію своей промышленности, точно также являются сильными соперниками и Кирсанова, и Аткарска, и другихъ подобныхъ ничтожныхъ пунктовъ, возведенныхъ въ званіе городовъ. — Въ этомъ отношеніи замѣчательна въ Камышинскимъ уѣздѣ слобода *Рудня*, населенная всего 2700 жителями, но имѣющая въ отношеніи хлѣбной торговли столь важное значеніе, что на ея

базарахъ устанавливаюся цѣны на хлѣбъ почти для всего уѣзда (*). Такъ какъ въ предъидущемъ (3-мъ) пунктѣ было уже заявлено, что наибольшее число многолюдныхъ селеній въ Саратовской губерніи находится въ уѣздахъ Камышинскомъ и южныхъ частяхъ Аткарскаго и Балашевскаго, то въ подтвержденіе этого здѣсь остается указать на общее число таковыхъ селеній по уѣздамъ, заключающихъ отъ 2 до 11 тысячъ душъ. На полосѣ вліянія Камышинской дороги ихъ считается: въ Липецкомъ уѣздѣ 4, Усманскомъ 10, Тамбовскомъ 4, Воронежскомъ 1, Бобровскомъ 3, Борисоглѣбскомъ 27, Новохоперскомъ 21, Балашевскомъ 19 (**), Аткарскомъ 11 (***), Камышинскомъ 27 (****), Царицынскомъ 2, въ Округахъ земли Войска Донскаго: Хоперскомъ 5 и Усть-Медвѣдицкомъ 7, всего 141 селеніе съ населеніемъ въ 493877 душъ (****).—Такимъ образомъ, если на Камышинской линіи принять въ расчетъ только

(*) Списки населенныхъ мѣстъ Россійской Имперіи, т. XXXVIII стр. XLIV.

(**) Главнѣйшія: Самойловка (Три острова) 11300 жит., Большой Карай 5356, Дуринкино 5251, Романовка 5201, Песчанка 4183, Мордовскій Карай 3746, Расказань 3600, Меликъ Покровское 3546, Тростянка 3425, Большая Грязнуха 2864, Свинуха 2726, Еловатка 2609, Терновка 2588, Рязановъ бродъ 2494, Красавка 2312, Усть-Щербедино 2310, Рѣпное 2162.—Списки населенныхъ мѣстъ Россійской Имперіи т. XXXVIII стр. 53—46.

(***) Главнѣйшія: Елань 6964, Матышево 4365, Морець 3957, Терса 3466, Крайшевка 3246, Судацье (Сергіевское) 3207, Вязовское 2077, Большая Ольшанка 2233.—Списки населенныхъ мѣстъ Россійской Имперіи т. XXXVIII стр. 17—32.

(****) Главнѣйшія: Красный Яръ 4387, Линево озеро 3678, Верхняя Добринка 3402, Лопуховка (Нижняя Заевка) 3350, Семеновка 2984, Гуселки 2937, Нижняя Добринка 2866, Антиповка 2837, Нижняя Добринка 2758, Тетеревятка 2675, Котова 2561, Щербаковка 2543, Верхняя Грязнуха (Крафтъ) 2531, Каменка 2508, Поповка 2412, Караульный Буракъ 2394, Гнилушка 2345, Березовка (Сергіевское) 2225, Бурлукъ 2221, Ильмень 2199, Саламатино 2093, Громки (Троицкое) 2066.—Списки населенныхъ мѣстъ Россійской Имперіи т. XXXVIII стр. 54—62.

(*****) Смотр. Приложение 1-е.

8 торговыхъ селеній, имѣющихъ каждое свыше 4 тысячъ жителей, то въ общей сложности они составятъ итогъ до 47 тыс. душъ, почти одинаковый съ населеніемъ всѣхъ городовъ Козловско-Саратовской линіи—Тамбова, Кирсанова, Сердобска и Аткарска, кромѣ конечнаго пункта Саратова.—Излишне уже упоминать о томъ, что эти, приведенныя для сравненія, селенія, по своимъ торговымъ оборотамъ и производительности, конечно, далеко превосходятъ города, подобные Кирсанову, Аткарску и проч.

5. МѢСТНОСТЬ.

Мѣстность, проходимаемая Саратовскою и Камышинскою линіями, имѣетъ существенныя различія.

Направляясь отъ Тамбова на Кирсановъ по мѣстности совершенно равнинной, Саратовская линія, въ предѣлахъ уѣздовъ Сердобскаго и Аткарскаго, проходитъ по странѣ холмистой, болѣе или менѣе гористой, какою вообще отличается вся сѣверная половина Саратовской губерніи. На остальномъ протяженіи, отъ Аткарска до Саратова, линія предполагаемой дороги должна прорѣзать цѣпь горъ, наполняющихъ все пространство между паралельными долинами рѣкъ Медвѣдицы и Волги и составляющихъ отрасль той вѣтви Уральскаго Хребта, которая пересѣкаетъ Волгу у такъ называемой Самарской Луки, и затѣмъ холмится въ двухъ направленіяхъ—на сѣверо-западъ къ Окѣ и на югъ вдоль теченія Волги. Горы эти состоятъ изъ нѣсколькихъ кряжей, изрѣзаны оврагами, идущими преимущественно къ Волгѣ, и образуютъ болѣе или менѣе значительныя долины, всегда спускающіяся къ рѣкѣ нѣсколькими уступами или террасами (*).

(*) Списки населенныхъ мѣстъ, т. XXXVIII стр. VII.

Грязе-Камышинская линія, отъ станціи Грязи до Борисоглѣбска, слѣдуетъ по совершенно равнинной и частію степной мѣстности уѣздовъ Липецкаго, Усманскаго, южной части Тамбовскаго и Борисоглѣбскаго. Далѣе, по переходѣ чрезъ р. Хоперь, въ предѣлахъ Новохоперскаго уѣзда Воронежской губерніи, линія эта направляется по степямъ южныхъ частей уѣздовъ Балашевскаго и Аткарскаго и вообще тѣхъ окраинъ Саратовской губерніи, которыя прилегаютъ къ губерніи Воронежской и къ землѣ Войска Донскаго. При этомъ, прорѣзывая мѣстность совершенно ровную, линія эта не встрѣчаетъ на своемъ пути никакихъ глубокихъ и крутыхъ овраговъ и ложинъ, какіе существуютъ на Аткарско-Саратовскомъ участкѣ; наоборотъ, слѣдуетъ по гладкому водораздѣлу вдоль долины рѣкъ Елани и Терсы, и переходя въ предѣлахъ земли Войска Донскаго р. Медвѣдицу, она идетъ далѣе по Камышинскому уѣзду такой же равнинной степью и пересѣкаетъ идущую съ сѣвера цѣпь береговыхъ горъ въ томъ мѣстѣ, гдѣ эта цѣпь отдалается отъ Волги и значительно понижается (*).

Изъ этого очерка видно, что линія Тамбовско-Саратовской дороги, направляясь по срединѣ Тамбовской губерніи и чрезъ сѣверныя части уѣздовъ Балашевскаго и Аткарскаго губерніи Саратовской, встрѣтитъ мѣстность болѣе гористую и волнистую, чѣмъ Борисоглѣбско-Камышинская линія, проходящая по степямъ южныхъ частей тѣхъ же губерній. Кромѣ того, Саратовская дорога отъ Аткарска до Саратова должна прорѣзать Волжскій горный кряжъ, идти поперегъ всѣхъ крутыхъ овраговъ и глубокихъ долинь, которыми изрѣзана вся эта мѣстность; поэтому сооруженіе ея потребуетъ здѣсь огромныхъ земляныхъ

(*) Свѣдѣнія о мѣстности заимствованы изъ Списковъ населенныхъ мѣстъ Россійской Имперіи Т. XLII и XXXVIII стр. VI—VII и Сельско-хозяйственной статистики Саратовской губерніи, изд. Министерства Государственныхъ Имуществъ, стр. 1—5.

работъ и высокихъ и длинныхъ мостовъ, значительно увеличивающихъ стоимость.— Дѣйствительно, изъ составленнаго Саратовскимъ Земствомъ проекта сооруженія этой дороги видно, что на послѣднихъ 55 верстахъ къ Саратову, пролегающихъ чрезъ вышеупомянутый горный кряжъ по берегу Волги, продольные уклоны подъемовъ и спусковъ предположено увеличить до 0,01,— при чемъ заявляется, что въ зимнюю гололедицу, большіе товарные поѣзды должны будутъ подниматься по такимъ уклонамъ двумя паровозами (*).

Для постройки же дороги на этихъ 55 верстахъ съ нормальными, допускаемыми на прочихъ русскихъ дорогахъ, уклонами, не превосходящими 0,008, по тому же проекту требуется увеличенія земляныхъ работъ на 690.467 кубич. саж.— При столь громадныхъ земляныхъ работахъ, мосты и насыпи придется поднимать на вышину отъ 15 до 23 сажень, и при томъ потребуются постройка каменнаго путепровода, длиною 150 сажень, а вышиною въ 23 сажени.

Борисоглѣбско-Камышинская линія, проходя по мѣстностямъ болѣе равниннымъ и пересѣкая береговой волжскіи кряжъ въ его пониженномъ мѣстѣ, требуетъ гораздо меньшихъ земляныхъ работъ и не столь длинныхъ и высокихъ насыпей и мостовъ. Общее количество земляныхъ работъ, на всемъ ея протяженіи въ 470 верстъ, для полотна въ два пути и при предѣльныхъ уклонахъ въ 0,008, считая двѣ трети насыпей и одну треть выемокъ, будетъ всего 1.692.000 кубич. саж.,

(*) По проекту Саратовскаго Земства предположено построить линію: 1) или на всемъ ея протяженіи съ уклонами въ 0,01; 2) или только послѣднія къ Саратову 55 верстъ съ уклонами 0,01, а на остальномъ протяженіи съ уклонами въ 0,008; 3) или наконецъ всю линію съ уклонами въ 0,008.— Общее количество земляныхъ работъ, по всѣмъ этимъ тремъ предположеніямъ, составитъ: въ 1-мъ случаѣ 2081037,⁸, во 2-мъ 2469487,⁷, а въ 3-мъ 3159954³⁶⁷ куб. саж., или среднимъ числомъ на каждую версту дороги: въ 1 случаѣ 5997,², во 2—7188 и въ 3—9294 куб. сажень.

или среднимъ числомъ на каждую версту по 3600 кубич. саж.— Такое же количество земляныхъ работъ на участкѣ отъ Тамбова до Саратова, длиною (съ волжской вѣтвью въ 7 верстѣ) въ 347 верстѣ, для полотна въ два пути, при предѣльныхъ уклонахъ въ 0, 008, исчислено: для выемокъ 1310193,569 к. с., а для насыпей 1849761,068 куб. саж., въ общей же сложности 3159954,637 куб. саж., что составитъ среднимъ числомъ на каждую версту по 9294 (а съ волжской вѣтвью 9106½) куб. саж. (*).

Такимъ образомъ общее количество земляныхъ работъ, потребныхъ на сооруженіе только Тамбовско-Саратовскаго участка, почти вдвое превышаетъ таковое же для всей дороги Камышинской, на 123 версты превышающей этотъ участокъ.— По количеству же земляныхъ работъ, приходящихся среднимъ числомъ на каждую версту обѣихъ дорогъ, оказывается, что Грязе-Камышинская линія требуетъ ихъ почти втрое менѣе противъ дороги отъ Тамбова до Саратова.

6. РѢКИ.

Изъ значительныхъ рѣкъ, пересѣкаемыхъ обѣими линіями, замѣчательны слѣдующія: на Саратовской линіи—Цна, Ворона, Хоперь и Медвѣдица, а на Камышинской—Ворона, Хоперь, Медвѣдица и Иловля. Саратовская линія переходитъ чрезъ всѣ эти рѣки въ ихъ верхнихъ, несудоходныхъ частяхъ, тогда какъ

(*) По проекту Саратовскаго Земства предположено 1014439,76 куб. саж. изъ выемокъ обратить въ насыпи, посредствомъ тачечной, конной и вагонной перевозки, чрезъ что предполагается сократить размѣры земляныхъ работъ до 5997 куб. саж. на версту.—При исчисленіяхъ подобнаго рода, обыкновенно принимается въ расчетъ все количество земляной работы, какъ въ выемкахъ, такъ и въ насыпяхъ, потому что иначе нѣтъ возможности даже и приблизительно опредѣлить среднюю стоимость кубической сажени земли, не говоря уже о томъ, что конная и вагонная возка должна значительно продлить срокъ постройки дороги.

Камышинская пересѣкаетъ Ворону, Хоперь и Медвѣдицу въ ихъ низовьяхъ, гдѣ производится ежегодный сплавъ судовъ съ хлѣбомъ и другими продуктами въ Донъ и Азовское море.—Сплавъ плотовъ производится по Хопру хотя и выше пункта пересѣченія его Саратовскою линіею, у ст. Подгоренки, но, по затруднительности этой части рѣки, бываетъ незначителенъ; а сплавъ въ баркахъ начинается на пристани Турки, лежащей южнѣе и ниже пересѣченія Хопра Саратовскою дорогою.—Кромѣ этихъ рѣкъ, Саратовской линіи приходится пересѣчь у Тамбова еще широкую, но не судоходную въ этомъ мѣстѣ, рѣку Цну, тогда какъ Камышинская, хотя и переходитъ также не судоходную р. Иловлю, но въ верхней, неширокой части ея теченія.

Хотя съ перваго взгляда можетъ показаться, что на Саратовской линіи переходы чрезъ рѣки въ верхнихъ ихъ частяхъ должны потребовать меньшихъ мостовъ и меньшихъ издержекъ, въ сравненіи съ переходами Камышинской линіи, чрезъ ихъ сплавныя низовья, однако, по произведеннымъ изысканіямъ, въ дѣйствительности оказывается, что мосты чрезъ эти рѣки на Саратовской линіи, по размѣрамъ своимъ, одинаковы съ таковыми же на линіи Камышинской. Такимъ образомъ длина мостовъ, проектированныхъ для перехода чрезъ эти рѣки на обѣихъ разсматриваемыхъ линіяхъ, оказывается: чрезъ р. Ворону, на Саратовской линіи, въ 50 саж., на Камышинской въ 65 саж.; чрезъ р. Хоперь на обѣихъ линіяхъ одинаковая—въ 75 саж.,—и чрезъ р. Медвѣдицу на Саратовской линіи въ 30 саж., а на Камышинской въ 15 саж. Сложная же длина трехъ мостовъ чрезъ помянутыя рѣки составляетъ на обѣихъ линіяхъ равную цифру, 155 сажень.—Изъ этого усматривается, что Камышинская линія, не требуя излишнихъ противъ Саратовской дороги издержекъ на переходы чрезъ рѣки Ворону, Хоперь и Медвѣдицу въ ихъ сплавныхъ частяхъ, вмѣстѣ съ тѣмъ приходитъ въ соприкосновеніе съ этими водяными путями и тѣмъ значительно расширяетъ площадь своего вліянія. Получая отъ нихъ грузы,

железная дорога въ тоже время будетъ способствовать ихъ оживленію и усиленію по нимъ сплава къ Азовскому морю, преимущественно подвозомъ разныхъ грузовъ изъ другихъ, болѣе отдаленныхъ, мѣстностей. Слѣдовательно, выполняя въ равной степени назначеніе Саратовской дороги, относительно доставки мѣстныхъ продуктовъ и предметовъ Волжской торговли къ Балтійскимъ портамъ,—Камышинская линія вмѣстѣ съ тѣмъ можетъ содѣйствовать и усиленію сбыта въ Ростовъ и Таганрогъ, къ чему Саратовская линія, по своему отдаленному отъ сплавныхъ путей положенію, оказывается совершенно несостоятельною.

Количество мостовъ, проектированныхъ на линіи Тамбовско-Саратовской, простирается до 75, въ числѣ коихъ находится одинъ путепроводъ, длиною 150 и высотой 23 сажени. Сложная длина всѣхъ этихъ 75 мостовъ составляетъ 581,75 саж.— На Борисоглѣбско-Камышинской дорогѣ требуется 37 мостовъ, наибольшій изъ которыхъ (черезъ Хоперь) не превышаетъ 75 саж. Сложная длина этихъ 37 мостовъ составляетъ 373 саж.— Общая же сумма длины всѣхъ мостовъ и поперечниковъ (діаметровъ) всѣхъ дорожныхъ трубъ, составитъ на Саратовской линіи 617 саж., а на Камышинской 435 $\frac{1}{6}$ саж.— Такимъ образомъ на Камышинской линіи требуется вдвое меньшее количество мостовъ, чѣмъ на Саратовской, при чемъ общее протяженіе ихъ почти также вдвое меньше сложной длины всѣхъ мостовъ на Саратовской линіи.

7. ПОЧВА.

Почва прорѣзываемыхъ Саратовскою и Камышинскою дорогами мѣстностей, въ губерніяхъ Тамбовской и Саратовской, далеко не одинакова.—Саратовская линія, на протяженіи отъ Тамбова къ Кирсанову, встрѣчаетъ почвы частію песчанья и частію песчано-черноземныя, которыя, ближе къ границѣ Саратовской губерніи, переходятъ въ суглинисто-черноземныя, со-

путствующія линіи предположенной дороги на всемъ пространствѣ уѣздовъ Сердобскаго и Аткарскаго, и за тѣмъ, въ предѣлахъ Саратовскаго уѣзда, замѣняются болѣе тучными почвами, глинисто-черноземными. — Борисоглѣбско-Камышинская линія, направляясь по южнымъ частямъ уѣздовъ Усманскаго и Борисоглѣбскаго, захватываетъ плодороднѣйшія пространства Тамбовской губерніи, на которыхъ слои тучнаго чернозема мѣстами достигаютъ толщины до 2½ аршинъ (*). Богатый черноземный пластъ входитъ въ предѣлы Саратовской губерніи съ юго-запада, изъ земли Войска Донскаго и Воронежской губерніи, и захватывая южныя части уѣздовъ Балашевскаго и Аткарскаго, упирается въ Волгу въ уѣздѣ Камышинскомъ. Слѣдуя отъ Борисоглѣбска къ Камышину въ этомъ же направленіи, линія Камышинской дороги прорѣзываетъ такимъ образомъ самую тучную и плодоносную степную почву Саратовской губерніи, распространяющуюся далѣе на югъ въ Землю Войска Донскаго и, по замѣчательному своему плодородію и по богатству своей производительности, не встрѣчающую ничего подобнаго на Тамбовско-Саратовской линіи.

По этому предположенію, что Камышинская линія, подходя къ Волгѣ, слѣдуетъ будто-бы по мѣстамъ песчанымъ, тогда какъ Саратовская вся проходитъ по сплошному почти чернозему, не имѣетъ основаній. Если на Камышинской линіи, каменистыя, хрящеватыя и известко-меловыя почвы мѣстами и прерываютъ богатый черноземный пластъ, — какъ напр. по правому берегу р. Медвѣдицы отъ устья Терсы до донской границы, — то точно такіе же незначительные перерывы существуютъ и во всѣхъ прочихъ уѣздахъ, напр. въ Аткарскомъ и Балашевскомъ, по направленію Саратовской линіи.

(*) Списки населенныхъ мѣстъ Россійской Имперіи, XLII, Тамбовская губернія. 1866 г. стр. XII—XIII.

8. ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ.

Производительность мѣстностей проходимыхъ линіями обѣихъ дорогъ, вслѣдствіе разницы почвы и климатическихъ условій, имѣетъ также существенныя отличія. — Опредѣляемые теченіемъ главнѣйшихъ рѣкъ Тамбовской губерніи, два противоположные склона ея поверхности — къ сѣверу и къ югу, — въ особенности обуславливаютъ различіе климата и произведеній. Разность въ этомъ отношеніи между сѣверною и южною частями губерніи всего лучше обозначается въ началѣ весны: въ ту пору, когда у Тамбова и далѣе къ сѣверу ѣздятъ на саняхъ, въ южныхъ частяхъ Борисоглѣбскаго уѣзда стада уже пасутся на лугахъ (*). — Точно также и растянута по меридіану на пять градусовъ, Саратовская губернія, естественно должна представлять довольно значительную разницу въ климатѣ сѣверныхъ уѣздовъ и южныхъ. На это отчасти указываютъ и періоды замерзанія и вскрытія Волги въ Хвалынскѣ и Царицынѣ, а еще болѣе это обнаруживается въ растеніяхъ: въ сѣверной половинѣ губерніи въ посѣвахъ преобладаетъ озимая рожь, въ лѣсахъ Кузнецкаго уѣзда собирается брусника, — тогда какъ на воздѣланныхъ поляхъ южной половины губерніи господствуютъ посѣвы пшеницы; бахчи арбузовъ и дынь занимаютъ большія пространства (**), въ садахъ разводятся груши, встрѣчается пирамидальный тополь, произрастаетъ шелковица и созрѣваетъ на открытомъ воздухѣ виноградъ (***)).

(*) Списки населенныхъ мѣстъ Европейской Россіи т. XLII стр. XI—XII.

(**) Списки населенныхъ мѣстъ Россійской Имперіи т. XXXVIII стр. XXI—XXII.

(***) Арбузы и дыни собираются въ огромномъ количествѣ на Волгѣ, на луговой ея сторонѣ, къ югу отъ Хвалынска и особенно за Камышинымъ. Первые плоды отправляются сухимъ путемъ въ Москву. — Ю. Гагемейстеръ. О торговомъ и промышленномъ движеніи на Волгѣ и въ ея бассейнѣ, стр. 20.

а) *Растительность.*

Общій характеръ растительности сѣверной половины Тамбовской губерніи точно также довольно рѣзко отличается отъ половины южной.—Господствующая въ губерніи порода лѣсовъ лиственная, но въ сѣверныхъ уѣздахъ изобильно растутъ и хвойныя деревья. Изъ лиственныхъ породъ повсемѣстно преобладаетъ дубъ, но въ уѣздѣ Борисоглѣбскомъ онъ достигаетъ размѣровъ весьма значительныхъ и идетъ для построекъ корабельныхъ.

Уцѣлѣвшіе отъ истребленія лѣса встрѣчаются по берегамъ Хопра и Вороны, близъ Борисоглѣбска, сплошнымъ участкомъ до 26000 десятинъ, извѣстнымъ подъ названіемъ Телеурманской или Тилерманской дачи (*). Она способна обезпечить Борисоглѣбско-Камышинскую дорогу дровами на нѣсколько лѣтъ, пока дальнѣйшія распространенія рельсовыхъ путей не доставятъ ей и сосѣднимъ дорогамъ возможности пользоваться минеральнымъ топливомъ изъ близъ лежащей Земли Войска Донскаго.— Между тѣмъ въ окрестностяхъ Тамбова недостатокъ лѣса уже и въ настоящее время весьма ощутителенъ, такъ что топливо для Тамбовско-Саратовской дороги придется подвозить издалека и пріобрѣтать дорогою цѣною. Въ настоящее время кубическая сажень дровъ стоитъ въ Борисоглѣбскѣ 4 рубля, а въ Тамбовѣ 10 рублей.

Вообще растительность Борисоглѣбскаго уѣзда гораздо разнообразнѣе, причемъ *только здѣсь* растутъ тополь, илимъ и ясень. Изъ плодовыхъ деревьевъ въ Тамбовской губерніи вообще хорошо растутъ яблони, груши, сливы, вишни, причемъ въ уѣздахъ Борисоглѣбскомъ и Усманскомъ существуютъ очень богатые сады, замѣчательные удачнымъ разведеніемъ нѣжныхъ породъ яблонь, вишенъ, дуль, сливъ, бергамотовъ, въ которыхъ, какъ рѣдкость, встрѣчается и грецкій орѣшникъ.

(*) Списки населенныхъ мѣстъ Россійской Имперіи т. XLII стр. XIV.

б) *Продукты земледѣлія.*

Русское населеніе губерній Тамбовской и Саратовской распространялось съ сѣверо-запада, причемъ сѣверныя ихъ окраины начали заселяться съ половины XVI столѣтія, тогда какъ южныя части, до конца прошлаго столѣтія, оставались еще почти безлюдными степями. Отъ этого земли, въ сѣверныхъ частяхъ обѣихъ губерній, успѣли въ теченіи трехъ столѣтій болѣе или менѣе выпахать и утратить значительную часть своего прежняго плодородія, между тѣмъ какъ поступившія въ обработку, назадъ тому не болѣе 70 лѣтъ, тучныя степи ихъ южныхъ окраинъ составляютъ до сего времени почву новую, не истощенную, а мѣстами еще вовсе нетронутую, никогда не паханную. Это условіе, — вмѣстѣ съ вышеприведенными различіями климата и состава почвы, — вполне объясняетъ ту существенную и рѣзкую разницу, которая замѣчается въ произведеніяхъ сѣверной и южной частей обѣихъ губерній, прилегающихъ къ линіямъ предположенныхъ дорогъ Тамбовско - Саратовской и Борисоглѣбско-Камышинской.

По линіи Тамбовско-Саратовской главный и наиболѣе засѣваемый продуктъ составляетъ *озимая рожь*, потому что она не очень прихотлива относительно качества почвы, легче переноситъ атмосферическія перемѣны и вообще даетъ хорошіе урожаи даже и на болѣе или менѣе выпахавшихся поляхъ. *Пшеница* сѣется здѣсь только яровая и лишь низкихъ сортовъ — *русская* (саксонка) и *ирка*, — принадлежащихъ къ мягкимъ хлѣбамъ и воздѣлываемыхъ на земляхъ менѣе тучныхъ, на которыхъ высшіе сорты твердой пшеницы — *кубанка* и *бѣлотурка* — не даютъ урожаевъ. При этомъ въ сѣверныхъ частяхъ губерній, по линіи Саратовской, низкіе сорты пшеницы сѣются въ небольшомъ количествѣ, а высшіе сорты твердой пшеницы — *бѣлотурки* — производятся лишь въ прилегающихъ къ Волгѣ частяхъ уѣздовъ Саратовскаго, Волжскаго и Хвалынскаго. — За

тѣмъ по той же линіи Саратовской дороги производятся въ меньшемъ количествѣ посѣвы овса, гречи, проса, полбы, гороха и проч., преимущественно на мѣстное потребленіе.

Въ прорѣзываемыхъ Борисоглѣбско-Камышинскою линіею южныхъ мѣстностяхъ уѣздовъ Усманскаго и Борисоглѣбскаго губерніи Тамбовской и сосѣднихъ Воронежской, сѣются высшіе сорта *льняного стѣмени* и какъ *яровая*, такъ и *озимая* пшеница, болѣе нѣжныхъ и цѣнныхъ сортовъ, извѣстныхъ подъ названіями *кубанки*, *бѣлотурки* и проч. Эти сорта принадлежатъ къ разряду твердыхъ пшеницъ и воздѣлываются только на почвахъ тучныхъ, богатыхъ растительною силою. Кубанка по преимуществу требуетъ землю свѣжую или отдохавшую; бѣлотурка же менѣе прихотлива; по этому кубанка съ полнымъ успѣхомъ воздѣлывается по всей линіи Борисоглѣбско-Камышинской дороги, какъ въ предѣлахъ Тамбовской и Воронежской губерній, такъ и на дальнѣйшемъ продолженіи оной къ Волгѣ, — на тучныхъ и дѣвственныхъ степяхъ сѣверныхъ округовъ Земли Войска Донскаго и южныхъ частей Саратовской Губерніи, въ которой она произрастаетъ *только въ сѣверо-западной части Камышинскаго и въ южныхъ частяхъ Аткарскаго и Балашевскаго уѣздовъ*. — Вездѣ, гдѣ почва и климатъ допускаютъ воздѣлываніе кубанки, сѣются и всѣ другіе роды пшеницы. — По величинѣ посѣвовъ первое мѣсто въ Саратовской губерніи занимаетъ бѣлотурка, затѣмъ русская пшеница, потомъ гирка и наконецъ кубанка (*).

Такимъ образомъ Борисоглѣбско-Камышинская линія въ предѣлахъ Саратовской губерніи направляется по густо заселеннымъ и необыкновенно плодороднымъ степнымъ равнинамъ Балашевскаго и Аткарскаго уѣздовъ, орошаемымъ рѣками Терсой и Еланью и производящимъ огромныя массы лучшей въ губерніи пшеницы, извѣстной подъ названіемъ *Еланской*, и уже по этимъ соображеніямъ, Камышинская линія, относительно

(*) Сельскохозяйственная статистика Саратовской губерніи, стр.—121—122.

хлѣбной промышленности и торговли, имѣеть несравненно болѣе важное значеніе, чѣмъ Тамбовско-Саратовская.

в) Продукты скотоводства.

Прилегающія къ Борисоглѣбско-Камышинской линіи Донскія и Новохоперскія равнины заключаютъ болѣе полумилліона десятинъ ковыльныхъ степей, которыя съ недавняго времени поступили въ распашку и производятъ огромныя массы превосходныхъ высшихъ сортовъ пшеницы и льнянаго сѣмени; кромѣ того эти обширныя степи чрезвычайно удобны для откармливанія и нагула скота, издавна отправляемаго Борисоглѣбскимъ и Балашевскимъ купечествомъ въ обѣ столицы на весьма значительныя суммы. Такія отправки составляютъ въ настоящее время до 100.000 головъ въ годъ, а съ учрежденіемъ Камышинской линіи неминуемо должны усилиться въ значительной степени, потому что, по обилію и богатству пастбищъ и по обширности здѣшняго скотоводства, прилегающія къ Камышинской линіи степи, — на границахъ Тамбовской и Саратовской губерній съ Воронежскою и съ землею Войска Донскаго, — не только что превосходятъ всѣ плодороднѣйшія мѣстности, захватываемыя направленіемъ Саратовской дороги, но едвали могутъ встрѣтить себѣ достойныхъ соперниковъ даже на всемъ остальномъ протяженіи Европейской Россіи.

г) Рыболовство.

Производящееся на нижней Волгѣ рыболовство имѣеть своимъ верхнимъ пунктомъ Камышинъ и выше его, на сѣверъ къ Саратову, не распространяется (*). По этому, касаясь берега

(*) Рыбные промыслы производятся по нижней Волгѣ, на самыхъ устьяхъ Волги и по всему побережью Каспійскаго моря.—Астрахань, лежащая на 220 верстѣ ближе къ Камышину чѣмъ къ Саратову, служитъ средоточіемъ всего Каспійскаго рыболовства; здѣсь производится складка всего улова Кас-

Волги въ Камышинѣ, Борисоглѣбская линія съ тѣмъ вмѣстѣ примкнетъ къ крайнему пункту нижеволжскаго рыболовства, чрезъ что получить возможность доставлять внутрь Имперіи и къ столицамъ деликатнѣйшіе сорта свѣжей рыбы и рыбныхъ продуктовъ, чрезъ нѣсколько часовъ послѣ ихъ улова и приготовления. Такое преимущество должно произвести важное и благотворное вліяніе на развитіе и усиленіе Волжскаго и Каспійскаго рыбнаго промысла, доставляющаго, по изслѣдованіямъ Коммисіи отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ, ежегодно до 11 милліоновъ пудовъ рыбы и рыбныхъ продуктовъ.

По изслѣдованіямъ Академика Бера, въ настоящее время до половины вылавливаемой рыбы бросается безъ пользы, отъ трудности и медленности доставки лучшихъ ея сортовъ и отъ недостатка рукъ на доброкачественное приготовленіе сортовъ низшихъ, которые по этому поступаютъ въ народное продовольствіе въ испорченномъ видѣ и нерѣдко производятъ отравленія. Между тѣмъ рыбный промыслъ въ Англіи, Голландіи, Норвегіи и другихъ образованныхъ государствахъ, составляетъ одинъ изъ важнѣйшихъ источниковъ народнаго богатства, и у насъ обращаетъ на себя заботливыя попеченія Правительства, которыя до сихъ поръ не привели еще къ желаемымъ результа-

пійскаго моря. (Волга отъ Твери до Астрахани. СПб. 1862, изд. Общества Самолетъ, стр. 396).—По таксаціи, сдѣланной г. Кожевниковымъ, управляющимъ имѣніемъ и водами, принадлежащими Кн. Долгорукову, среднимъ числомъ въ Каспійскомъ морѣ и въ низовьяхъ Волги, Куры и Терека, за исключеніемъ улововъ Уральскихъ и Персидскихъ, вылавливается красной рыбы—бѣлуги, осетровъ, шиповъ и севрюги отъ 1200000 до 1500000 пуд. Изъ этого добывается клея отъ 4000 до 5500 пуд., вязиги столько же и икры до 105000 пуд.—Частиковой рыбы, по исчисленію г. Данилевскаго, вылавливается: судака до 2500000 пуд., леща до 120000 пуд., сельдей до 3250000 пуд., сомовъ 185000—200000 пуд., лососей 17000—40000 пуд., бѣлорыбицы 8000—60000 пуд., сазана 200000 пуд., щукъ 25000—80000 пуд., воблы 250000 пуд., прочей рыбы 250000 пуд., всего частичковой рыбы отъ 7785000 до 8030000 пудовъ. (Изслѣдованія о состояніи рыболовства въ Россіи, изд. Министерства Государственныхъ Имуществъ).

тамъ главнымъ образомъ по трудности сбыта.—Открытие легкаго и скорого сбыта рыбныхъ продуктовъ съ самыхъ мѣстъ ихъ добыванія и приготовленія усилить потребленіе этихъ, столь щедро доставляемыхъ природою, предметовъ продовольствія и уменьшить потребность въ иностранной рыбѣ, нерѣдко привозимой въ свѣжемъ видѣ въ Петербургъ и Москву, по желѣзнымъ дорогамъ, изъ Парижа и Лондона. Въ виду столь важнаго значенія желѣзной дороги для Волжскаго и Каспійскаго рыболовства, Саратовская линія не можетъ удовлетворить насущнымъ его потребностямъ въ такой степени какъ Камышинская, ибо рыбные продукты вынуждены будутъ употребляться отъ двухъ до семи лишнихъ дней на доставку за 220 верстъ отъ Камышина къ Саратову,—лѣтомъ—противъ теченія бичевою тягою или на буксирѣ пароходовъ, а зимою—гужемъ на лошадахъ,—тогда какъ въ этотъ же срокъ времени, та же рыба, по Камышинской дорогѣ, успѣетъ быть доставлена въ Москву и Петербургъ.

д) *Соль.*

Лежащее въ Заволжской степи Астраханской губерніи Елтонское соляное озеро, изъ котораго до 1857 года добывалось ежегодно около 7.000.000 пудовъ, а въ послѣдніе годы до 4.000.000 пудовъ (*) самосадочной соли, находится въ разстояніи отъ Саратова въ 313, а отъ Камышина въ 120 верстахъ.—Сухопутная доставка соли отъ Елтонскаго озера обходится до Саратова отъ 6 до 9 коп., а до Камышина до 3 коп. съ пуда, изъ чего слѣдуетъ, что при провозѣ по Камышинской дорогѣ, цѣна соли можетъ быть понижена до 6 коп. за пудъ, и слѣдовательно, при тарифѣ $\frac{1}{4}$ коп. за пудоверсту, можетъ идти, безъ повышенія цѣны, на 240 верстъ далѣе, чѣмъ по Саратовской дорогѣ.

(*) Въ 1854 году добыча соли изъ Елтонскаго озера простиралась до 13½ милліон. пудовъ.—Статист. Времен. 1866. Отд. II, стр. 18—19.

9. ПУТИ СБЫТА.

Пшеница, льняное сѣмя и рожь составляютъ главнѣйшіе продукты Тамбовской и Саратовской губерній, отпускаемые ими по водянымъ и сухопутнымъ путямъ въ другія мѣстности. Главнымъ путемъ сбыта остается Волга, почему и самыя большія операціи по хлѣбной торговлѣ совершаются на ея пристаняхъ,—преимущественно въ Саратовѣ, Хвалынскѣ, Камышинѣ, также въ Волгскѣ, Царцынѣ и Дубовкѣ. Изъ южныхъ частей уѣздовъ Балашевскаго, Аткарскаго и западной Камышинскаго, существуютъ другіе пути для сплава по рѣкамъ Воропѣ, Хопру и Медвѣдицѣ, текущимъ въ Донъ. Изъ образовавшихся здѣсь издавна средоточій хлѣбной торговли замѣчательнѣе преимущественно г. Борисоглѣбскъ, въ которомъ дѣлаются самыя большіе закупы и отправки, и отъ Борисоглѣбскихъ цѣнъ зависятъ цѣны на всѣхъ прочихъ мѣстахъ при-Хоперскаго и при-Медвѣдицкаго районовъ. Пшеница продается преимущественно зерномъ; пшеничная же мука составляетъ предметъ торговли купцовъ и землевладѣльцевъ, имѣющихъ свои мельницы-крупчатки. Направленіе хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ изъ Саратовской губерніи, слѣдующее: главные грузы пшеницы идутъ вверхъ по Волгѣ, въ Казань, Нижній и Рыбинскъ преимущественно зерномъ; въ Астрахань пшеница идетъ только мукою; вверхъ по Волгѣ отправляется много *твердой* пшеницы (кубанки и бѣлотурки), а на Донъ, и далѣе въ Ростовъ и Таганрогъ, наиболѣе *мягкой*, (т. е. русской и гирки) и малая часть *твердой* (кубанки и бѣлотурки). Мягкая пшеница отправляется изъ Азовскихъ портовъ въ Лондонъ, Ливерпуль, Гуль, Ливорно и Марсель, а твердая идетъ преимущественно въ Италію и въ размоль на крупчатки Южной Россіи.—Главные грузы ржи идутъ внизъ по Волгѣ въ Астрахань, а грузы ржаной муки и льнянаго сѣмени—по Хопру и Медвѣдицѣ, также въ Ростовъ на Дону (*).

(*) Сельско-Хозяйственная Статистика Саратовской губерніи. Стр. 141 и 143, 148—149, 154 и 155.

Количество грузовъ, отправляемыхъ на Донъ съ пристаней, входящихъ въ полосу вліянія Камышинской дороги, въ періодъ 1859—1862 годовъ, ежегодно было слѣдующее: въ Саратовской губерніи на р. Медвѣдицѣ, при с. *Копенахъ* и у многолюдныхъ селъ: *Крестовый Буеракъ, Гречневая Лука, Линево озеро, Красный яръ, Громки* и проч., до 1.000.000 пуд.; на р. Хопрѣ, у г. *Балашева* и выше его, до 1.820.000 пуд.; въ Воронежской губерніи, у г. *Новохоперска*, до 412.500 пудовъ, и въ Тамбовской губерніи, у г. *Борисоглѣбска*, — 1.222.000 пудовъ. Изъ окрестностей этого послѣдняго города, сухопутьемъ и сплавомъ по рѣкамъ Хопру и Воронѣ, вообще отпускается разныхъ грузовъ до 16.000.000 пудовъ, провозится въ другія мѣстности съ Волги и Дону до 4.500.000 пудовъ, и направляется на пути изъ Москвы и Петербурга къ сосѣднимъ Донскимъ и Балашевскимъ ярмаркамъ до 2.000.000 пудовъ (*).

Вмѣстѣ съ тѣмъ, значительныя массы хлѣба и другихъ сельско-хозяйственныхъ произведеній слѣдуютъ изъ южныхъ уѣздовъ Тамбовской губерніи также сухопутьемъ, какъ наприм. лучшіе сорта твердой пшеницы, отправляемые на сѣверъ въ Орловскую губернію, для размола на многочисленныхъ Елецкихъ крупчаткахъ. Такой сухопутный провозъ къ сѣверу въ особенности усилился съ открытіемъ желѣзной дороги до Козлова, слѣдствіемъ котораго было повышеніе хлѣбныхъ цѣнъ даже въ окрестностяхъ Борисоглѣбска отъ 2 до 2½ руб. на четверть пшеницы и отъ 1 до 1½ руб. на четверть ржи. Подобное повышеніе сдѣлало доступнымъ подвозъ хлѣба къ Козлову даже изъ за 200 верстъ и вмѣстѣ съ тѣмъ поколебало монополию Ростовскихъ купцовъ въ здѣшнихъ мѣстностяхъ и отвлекло къ сѣверу значительную часть хлѣба, сплаваемого до сего времени на югъ, къ Ростову.

(*) Статистическій временникъ 1866 года. Отд. II, стр. 110—92, и свѣдѣнія, собранныя Борисоглѣбской Земской Управой.

Изъ другихъ торговыхъ путей замѣчательнъ сухопутный трактъ, направляющійся по долинамъ рѣкъ Елани и Терсы, на югѣ уѣздовъ Балашевскаго и Аткарскаго, и совпадающій съ направлениемъ предположенной Камышинской дороги. Онъ направляется, отъ Волги изъ Камышина, къ Хопру, Борисоглѣбску и далѣе къ Москвѣ, и захватываетъ лежащій по сосѣдству съ Борисоглѣбскомъ, г. Балашевъ, который, по признанію самого Саратовскаго Земства, составляетъ складочное мѣсто огромнаго количества грузовъ, стекающихся къ нему вслѣдствіе его выгоднаго, на р. Хопрѣ, положенія. По этому тракту везутся Елтонская соль, пшеница, прогоняются гурты скота; въ захватываемыхъ имъ многолюдныхъ селеніяхъ Елани и Самойловкѣ постоянно проживаютъ хлѣбные торговцы и ихъ прикащики, пріѣзжающіе изъ Моршанска, Ельца, Коломны (*). Все это доказываетъ, что развитіе промышленной дѣятельности и соразмѣрное съ тѣмъ улучшеніе быта жителей оказываются въ южной, прорѣзываемой Камышинскою линіею, половинѣ Саратовской губерніи, а не въ сѣверной, прилегающей къ линіи Саратовско-Тамбовской (**).

По другимъ трактамъ, направляющимся чрезъ Борисоглѣбскій уѣздъ, провозятся всѣ товары и пассажиры, слѣдующіе на важнѣйшія Донскія ярмарки, Урюпинскую и Михайловскую, на которыя, какъ было уже замѣчено, привозится товаровъ до 10.300.000 рублей и изъ коихъ первая, по размѣрамъ своей торговли, составляетъ одну изъ главнѣйшихъ, послѣ Нижегородской и Ирбитской ярмарокъ, служащую мѣстомъ для съѣзда купцовъ изъ всей Россіи. Подобныхъ значительныхъ ярмарокъ не встрѣчается ни одной на всемъ протяженіи Тамбовско-Саратовской линіи, ибо находящіяся въ нѣкоторыхъ захватываемыхъ ею или лежащихъ вблизи ея пунктахъ не выходятъ изъ

(*) Списки населенныхъ мѣстъ Европейской Россіи Т. XXXVIII, стр. XVII.

(**) Тамъ же, страница XXXVII.

разряда обыкновенныхъ сельскихъ базаровъ, такъ что даже и существующая въ губернскомъ городѣ Саратовѣ Введенская ярмарка оборотами своими не превосходила по привозу 117.700 рублей, а по продажѣ 77.700 рублей (*).

По этимъ же и по сосѣднимъ трактамъ ежегодно слѣдуютъ сотни тысячъ рабочаго народа, приходящаго изъ Орловской и другихъ сосѣднихъ губерній въ Донскія и Новохоперскія степи, для косьбы сѣна, уборки обширныхъ хлѣбныхъ посѣвовъ и вообще для полевыхъ работъ, превышающихъ рабочія средства и силы мѣстнаго народонаселенія.—Такимъ образомъ все нынѣ производящееся чрезъ здѣшній край движеніе товаровъ, торговцевъ и рабочаго населенія, представляетъ весьма значительную массу грузовъ и пассажировъ для выгодной эксплоатаціи Борисоглѣбско-Камышинской дороги.

10. КОНЕЧНЫЙ ПУНКТЬ.

Конечный пунктъ Саратовской дороги на берегу Волги составляетъ губернской городъ Саратовъ, съ населеніемъ свыше 70.000 жителей (**), на пристани котораго грузилось, въ періодъ 1859—1862 г., среднимъ количествомъ 3.392.280 пуд., а разгружалось до 3.000.000 пудовъ (***)).

Конечно, столь большой и многолюдный городъ, по населенности своей, не можетъ быть и сравниваемъ съ скромнымъ Камышиномъ, имѣющимъ всего до 11000 жителей; но при этомъ нужно принять въ соображеніе, что, по числу отпускаемыхъ грузовъ, Камышинская пристань оказывается едва ли не самою значительною во всей Саратовской губерніи, и если не превы-

(*) Статистическій Временникъ 1866 г. отд. II, стр. 179.

(**) Число жителей въ Саратовѣ показано: въ спискахъ населенныхъ мѣстъ, Т. XXXVIII, 1862 г. 69.660, въ Статистическомъ Временникѣ 1866 г. 85.139, въ Академическомъ Календарѣ 1868 г. 62.923,—среднее 72.574.

(***) Статистическій Временникъ 1866 года, отдѣлъ II, стр. 128.

шающею, то уже ни въ какомъ случаѣ не уступающею Саратову. По тѣмъ же свѣдѣніямъ (*) оказывается, что, въ тотъ же періодъ 1859—1862 года, на Камышинской пристани грузилось среднимъ числомъ 3.778.747 пудовъ (на 386.467 пудовъ болѣе чѣмъ въ Саратовѣ), въ томъ числѣ одного хлѣба до 3-хъ милліоновъ пудовъ.

При этомъ нужно замѣтить, что какъ Камышинъ, такъ и Саратовъ, не составляютъ центровъ какого либо значительнаго производства, и всѣ отправляемые съ ихъ пристаней грузы получаютъ или изъ сосѣднихъ мѣстностей Саратовской губерніи, или изъ заволжскихъ степей Самарской и Астраханской губерній, или съ другихъ частей Волги. Слѣдовательно, коснется ли желѣзная дорога берега Волги въ Саратовѣ, или Камышинѣ, къ ней одинаково будутъ стекаться грузы и изъ заволжья, и изъ Астрахани, и съ Елтона, и съ Каспія, и изъ Персіи.—Двухсотъдвадцативерстное разстояніе между обоими пунктами, при удобномъ водяномъ сплавѣ по Волгѣ, не можетъ составить замѣтной разницы въ цѣнѣ доставки верховыхъ грузовъ по теченію къ Камышину, тогда какъ, приближая оконечность желѣзной дороги ко всѣмъ южнымъ (низовымъ) грузамъ, тѣмъ самымъ избавляютъ ихъ отъ необходимости буксироваться лишнихъ 220 верстъ къ Саратову вверхъ, противъ теченія.

Саратовъ сдѣлался обширнымъ складочнымъ пунктомъ на нижней Волгѣ не вслѣдствіе какого либо особо выгоднаго географическаго положенія относительно окружающихъ его мѣстностей, или естественныхъ путей торговли, подобно Самарѣ и Нижнему, а лишь по нѣкоторымъ условіямъ, имѣвшимъ въ прежнее время извѣстное значеніе.—Съ распространеніемъ Русскаго населенія съ сѣверо-запада, Саратовъ былъ первый укрѣпленный городокъ на берегу нижней Волги, въ которомъ прежде прочихъ основалось русское населеніе и къ которому, ранѣе

(*) Тамъ же.

чѣмъ къ Царицыну, Камышину и другимъ южнѣйшимъ пунктамъ, учредилось и заселилось сухопутное отъ Москвы сообщеніе. Саратовъ уже пользовался таковымъ сухопутнымъ сообщеніемъ въ то время, когда всѣ сношенія съ болѣе южными сторожевыми городками, — Камышиномъ, Царицынымъ и даже съ Астраханью, — производились еще не иначе, какъ водянымъ путемъ по Волгѣ. — Торговое значеніе этого тракта усиливалось, конечно, вмѣстѣ съ развитіемъ на Волгѣ судоходства и разныхъ промысловъ и въ особенности отъ того обстоятельства, что, до учрежденія по Волгѣ пароходства, всѣ осенніе грузы Персіи, Каспійскаго моря и нижней Волги, наприм. рыба, фрукты и проч., возились противъ теченія бичевою тягою, и, до прекращенія навигаціи, успѣвали доходить обыкновенно до какого либо изъ низовыхъ приволжскихъ пунктовъ, гдѣ должны были ожидать наступленія зимняго пути. Такъ какъ санный путь отъ Царицына и Камышина, по болѣе южному ихъ положенію, устанавливается обыкновенно весьма поздно и неоднократно въ продолженіи зимы измѣняется и пропадаетъ, то понятно, что всѣ запоздалые въ низовьи Волги грузы старались достигнуть по водѣ до Саратова, отъ котораго санный путь устанавливается ранѣе и сохраняется постоянно во всю зиму. Грузы, запоздавшіе и вынужденные ожидать зимняго пути въ Камышинѣ или Царицынѣ, при неимѣніи удобныхъ санныхъ дорогъ, точно также должны были слѣдовать по льду Волги къ тому же Саратову и уже отъ него сворачивать на Московскій или другой сухопутные тракты. — Всѣ эти условія, безъ всякихъ другихъ причинъ, образовали въ Саратовѣ обширный складочный пунктъ и рынокъ, достигшій въ настоящее время, послѣ трехсотлѣтняго своего существованія (*), значительнаго населенія.

(*) Саратовъ, Царицынъ и Самара основаны въ половинѣ XVI столѣтія, другіе же приволжскіе города: Камышинъ (Дмитріевскъ) въ 1700 г., Симбирскъ (Синбирскъ) въ 1648 г., Сызрань въ 1680 году.

Учредившееся на Волгѣ въ сороковыхъ годахъ пароходство значительно ослабило и измѣнило условія прогрессивнаго развитія Саратова. Теперь всѣ осенніе грузы нижней Волги, Каспія, Кавказа и Персіи, не только успѣваютъ доходить къ закрытію навигаціи до Саратова, но, при помощи пароходовъ, достигаютъ водянымъ путемъ до Казани, Нижняго и прочихъ верховыхъ пунктовъ, проходя, не останавливаясь, мимо Саратова, какъ и мимо всякаго другаго, на пути лежащаго, пункта.—Сверхъ того пароходство значительно ослабило монополію Саратова по отпускной волжской торговлѣ, распредѣливъ оную болѣе или менѣе равномерно по окрестнымъ пунктамъ. Прежде употреблявшіяся для перевозки грузовъ волжскія суда, двигавшіяся противъ теченія силою вѣтра или бичевою тягою, обыкновенно останавливались на зимовку въ тѣхъ пунктахъ, куда болѣе свозилось груза, куда весною приходило больше рабочаго народа и гдѣ поэтому скорѣе и выгоднѣе можно было получить грузъ для доставки и нанять бурлаковъ за болѣе дешевую цѣну. Съ учрежденіемъ пароходства число небольшихъ пристаней значительно размножилось. вмѣсто того чтобы вести хлѣбъ зимой издалека къ Саратову, его свозятъ къ ближайшему устью, или какому либо заливу (затону) на берегу Волги, къ которому при весеннемъ разливѣ могутъ подходить суда. Пароходъ, съ открытіемъ навигаціи, заводитъ сюда баржу, которую по нагрузкѣ точно также отбуксируетъ къ мѣсту назначенія безъ помощи бурлаковъ и другихъ, отживающихъ свой вѣкъ, приѣмовъ судоходства. Поэтому въ настоящее время для волжской и Каспійской торговли, для заграничнаго отпуска и для производительности и торговли всего государства, Саратовъ въ настоящее время имѣетъ такое же значеніе, какъ и прочія пристани на этой части Волги, и даже меньшее противъ многихъ изъ нихъ, находящихся въ простыхъ приволжскихъ селеніяхъ, на-

примѣръ Балаковской и Екатериновской (*) въ Самарской губерніи, не упоминая уже о знаменитой пристани въ губернскомъ городѣ Самарѣ, отпускающей ежегодно до 11.000.000, и къ которой зимою 1867—68 годовъ было подвезено разнаго хлѣба болѣе 16.000.000 пудовъ.

Сверхъ приведенныхъ соображеній, преимущества Камышина предъ Саратовымъ, какъ пристани и какъ конечнаго пункта желѣзной дороги, подтверждаются еще слѣдующими условіями и обстоятельствами:

а) Болѣе продолжительнымъ, среднимъ числомъ до 2½ мѣсяцевъ, срокомъ навигаціи.—Замерзаніе Волги у Саратова случается преимущественно въ Ноябрь, вскрытіе же въ концѣ Марта и въ началѣ Апрелья, тогда какъ подъ Царицынымъ и Камышиномъ рѣка остается покрытою льдомъ большею частію лишь съ половины Декабря до половины Февраля. Это имѣетъ особенно важное значеніе относительно воднаго сообщенія съ Каспійскимъ моремъ, Кавказомъ и Персіею, съ которыми, слѣдовательно, транзитный и торговый путь по Камышинской дорогѣ будетъ на 2½ мѣсяца въ году продолжительнѣе, чѣмъ при направленіи этой дороги на Саратовъ.

б) Камышинъ, примыкая къ мѣстамъ производства нижне-волжскаго рыболовства, при доведеніи до него желѣзной дороги, будетъ способствовать развитію и усиленію рыбныхъ промысловъ гораздо въ большей степени, чѣмъ удаленный на лиш-нихъ 220 верстъ отъ главнаго рыболовнаго района Саратовъ, какъ это подробно было изложено при разсмотрѣніи производи-тельности.

(*) Въ періодъ 1859—1862 года грузилось среднимъ количествомъ на приста-няхъ: Балаковской 4.554.040 пуд. на 3.186.294 руб., Екатериновской 3.312.370 пуд. на 2.473.367 руб., Саратовской 3.392.280 пуд. на 2.218.187 руб., Камышинской 3.778.747 пуд. на 1.731.336 руб. Статистическій Временникъ 1866 г. отд. II, стр. 127—128.

в) По болѣе близкому, сравнительно съ Саратовомъ, отстоянію отъ Елтонскаго озера, Камышинъ будетъ способствовать болѣе дешевому распространенію Елтонской соли внутри Имперіи, какъ также было доказано при обзорѣ производительности.

г) Крутой берегъ, на которомъ расположенъ Саратовъ, и окружающія его высокія горы затрудняютъ устройство обширной пристани и требуютъ значительныхъ издержекъ на сооруженіе удобнаго къ ней спуска для желѣзной дороги. При неудобствѣ здѣшняго берега, Саратовское Земство вынуждено было проектировать двѣ пристани, весеннюю и лѣтнюю, изъ которыхъ послѣдняя будетъ ежегодно затопляема. Обѣ пристани будутъ по проекту соединяться съ пассажирскою станціею особой вѣтвью желѣзной дороги, на которой, по крутизнѣ берега, предположено допустить уклоны въ 0,015, съ радіусами кривизны въ 200 саж.; отъ этого подъемъ нагруженныхъ поѣздовъ въ гору, особенно въ зимнюю гололедицу, по необходимости долженъ будетъ производиться двумя паровозами. При всемъ этомъ Волга намываетъ предъ Саратовомъ песчаную мель въ видѣ острова и суживаетъ фарватеръ у городскаго берега, что со временемъ послужитъ еще большимъ затрудненіемъ для приставанія судовъ.

Берегъ Волги, на которомъ расположенъ Камышинъ, гораздо ниже и ровнѣе Саратовскаго, а идущія здѣсь отъ Саратова по берегу Волги горы замѣтно понижаются, чрезъ что подходъ желѣзной дороги къ руслу рѣки не представляетъ никакихъ затрудненій. При этомъ Камышинскій берегъ Волги вполне приглубъ, фарватеръ рѣки широкъ и имѣетъ постоянную глубину; пристань желѣзной дороги можетъ быть удобно устроена у самаго города, а въ устьѣ раздѣлившей городъ исторической рѣчки Камышинки, — чрезъ которую Петръ Великій хотѣлъ проложить водное сообщеніе Волги съ Дономъ, — возможно, безъ большихъ затратъ, образовать искусственную для зимовки судовъ гавань.

II. ЦѢННОСТЬ СООРУЖЕНІЯ.

Не смотря на 123 верстный излишекъ протяженія Грязе-Камышинской линіи (470 верст.), сравнительно съ участкомъ Козловско-Саратовской дороги отъ Тамбова до Саратова (347 версть), сооруженіе первой, по составленнымъ проектамъ, оказывается дешевле послѣдняго. Такая разница происходитъ, какъ выше уже было замѣчено, отъ болѣе ровной мѣстности, по которой направляется Камышинская линія, и отъ меньшаго числа мостовъ и дорожныхъ трубъ сравнительно съ Саратовской, которая слѣдуетъ вообще по мѣстности волнистой, а подходя къ Волгѣ—даже по весьма гористой, требующей глубокихъ выемокъ и насыпей, частыхъ и большихъ мостовъ и путепроводовъ отъ 10 до 23 сажень высоту. Такимъ образомъ, при наибольшихъ предѣльныхъ уклонахъ въ 0,008 и при земляномъ полотнѣ въ два пути, стоимость обѣихъ дорогъ обходится среднимъ числомъ на каждую версту: Козловско-Саратовской *строительная* въ 63.308,₇ руб. и *концессионная* въ 89.687,₄ метал. рублей (*), а Грязе-Камышинской—*строительная* въ 50.000 руб. и *концессионная* въ 70.000 метал. руб. Поэтому потребные на со-

(*) Цѣнность сооруженія дороги отъ Тамбова до Саратова, длиною въ 340, а съ приволжской въ Саратовѣ вѣтвью въ 347 версть, исчислена по смѣтамъ въ 23.304.687,₈ р., или 67.160,₄ руб. на 1 версту. Постройка дороги отъ Козлова до Тамбова, длиною въ 73 версты, требуетъ до 3.285.000 рубл., или 45.000 руб. на 1 версту.—Такимъ образомъ вся сумма, требующаяся на постройку предполагаемой Козловско-Саратовской дороги, длиною въ 420 версть, простирается до 26.589.687,₈ рубл., или среднимъ числомъ по 63.308,₇ рубл. на 1 версту. Проценты на капиталъ, за время производства работъ, обыкновенно принимаются въ 7½%, но такъ какъ, при громадности исчисленныхъ на сооруженіе Саратовской дороги земляныхъ и каменныхъ работъ, выполнение оныхъ требуетъ болѣе 3-хъ лѣтъ, то вышеупомянутые проценты слѣдуетъ увеличить до 10%. Полная же сумма, съ расходами на приобрѣтеніе капитала, опредѣлится изъ слѣдующей формулы: $0,70x = 26.589.687 + 0,10x$, откуда $x = 37.668.724,1$ метал. руб., или 44.316.146 кредитныхъ рублей, что составитъ среднимъ числомъ на 1 версту дороги 89.687,₄ метал. руб. или 105.514, ₆ кредит. руб.

оруженіе этихъ дорогъ капиталы представляются въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Цѣнность сооруженія.		
	Длина.	Строительн.	Концессионная.
Козловско-Саратовской	420	26.589.687, ⁵	37.668.724, ¹ метал. р.
Грязе-Камышинской	470	23.500.000	32.900.000 метал. р.
Разность въ пользу Грязе-Камышинской дороги		3.089.687, ⁵	4.768.724, ¹ метал. р.

Изъ чего усматривается, что на сооруженіе одинаковаго протяженія желѣзныхъ дорогъ, длиною въ 420 верстъ, потребуется: по Козловско-Саратовской линіи 37.668.724, ¹ металлич. рублей, а по Грязе-Камышинской — 29.400.000 метал. рублей, т. е. слишкомъ на 8¹/₂ миллионѣвъ металлич. рублей менѣе.

ИСЧИСЛЕНІЕ ДОХОДА.

По приведеннымъ въ приложеніи 2 соображеніямъ, общій валовой сборъ по предполагаемой Грязе-Камышинской дорогѣ будетъ простираться до 9.582.121 руб., или до 20.387 руб. на каждую версту.

Отчисляя на эксплуатацію и ремонтъ дороги по 60%, въ чистый доходъ остается 3.832.849 руб. или по 8.155 руб. на версту, что составитъ болѣе 11% на капиталъ (въ 32.900.000 р.) по 70.000 р. на версту, требующійся на сооруженіе этой дороги.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Такимъ образомъ, изъ разсмотрѣнія изложенныхъ соображеній обнаруживается, что Грязе-Камышинская линія, сравнительно съ Козловско-Саратовскою, имѣетъ на своей сторонѣ слѣдующія главнѣйшія преимущества:

- 1) Составляя прямолинейное продолженіе большой, про-

рѣзывающей всю Россію, Рижско-Орловско-Елецкой дороги и оказываясь кратчайшимъ разстояніемъ отъ нижней Волги къ Балтійскому побережью, — Камышинская линія придвигаетъ юговостокъ Россіи на 108 верстъ ближе къ Рижскому порту, сравнительно съ Саратовской линіей, отчего малоцѣнные продукты могутъ доставляться къ Балтійскому морю до 6 коп. съ пуда дешевле, чѣмъ по Саратовской дорогѣ (*).

2) По болѣе продолжительному сроку навигаціи въ Ригѣ и Камышинѣ, сравнительно съ Петербургомъ и Саратовомъ, перевозка грузовъ и взаимная связь Балтійскаго моря съ нижней Волгой и Каспіемъ по Грязе-Камышинской дорогѣ могутъ продолжаться 2 мѣсяца въ году долѣе, чѣмъ по Петербурго-Саратовской, а въ случаѣ продолженія первой линіи до Виндавы или Либавы, будутъ совершаться круглый годъ.

3) Камышинская дорога пролегаетъ по мѣстностямъ болѣе равниннымъ, почему постройка каждой версты оной обойдется на 20.000 руб. дешевле Саратовской и составитъ лишь $\frac{4}{5}$ стоимости послѣдней.

4) Она прорѣзываетъ мѣстности болѣе южныя, находящіяся въ болѣе умѣренномъ климатѣ, одаренныя болѣе разнообразною растительностію и замѣчательныя необыкновеннымъ плодородіемъ своей степной, тучно-черноземной и частію еще нераспаханной почвы. Поэтому здѣсь и населеніе сгруппировалось гуще и производительность гораздо обширнѣе и разнообразнѣе, начиная отъ высшихъ сортовъ твердой пшеницы и лучшаго льнянаго сѣмени до прочихъ сортовъ остальныхъ хлѣбовъ, производимыхъ въ мѣстностяхъ болѣе сѣверныхъ. Слѣдовательно въ подобной мѣстности желѣзная дорога встрѣтитъ гораздо болѣе грузовъ и пассажировъ, нуждающихся въ передвиженіи, и слѣдовательно будетъ доходнѣе Саратовской линіи и составитъ одну изъ выгоднѣйшихъ дорогъ въ Россіи.

(*) За разстояніе 108 верстъ по желѣзной дорогѣ, по $\frac{1}{40}$ коп. съ версты и пуда, — 3 к., и за провозъ отъ Петербурга до Кронштадта также 3 коп.

5) Она устанавливаетъ прямую и кратчайшую непосредственную связь весьма плодороднаго и производительнаго района юговостока Россіи, лежащаго на границахъ губерній Тамбовской и Саратовской съ Воронежскою и Землею Войска Донскаго, — съ сѣверозападнымъ краемъ Имперіи, постоянно нуждающимся въ продовольствіи и вслѣдствіе того ежегодно отправляющимъ массы своего населенія за тысячи верстъ на заработки. Желѣзная дорога неминуемо возстановитъ правильное равновѣсіе въ своевременномъ и быстромъ удовлетвореніи потребностей разныхъ концовъ Имперіи, и снабжая сѣверозападный край необходимыми запасами продовольствія, въ то же время доставитъ на юговостокъ значительныя партіи рабочихъ рукъ, необходимыхъ для быстрой и срочной уборки производимыхъ въ здѣшнихъ степяхъ обширныхъ хлѣбныхъ посѣвовъ. При подобномъ соотношеніи исчезнетъ всякая возможность существующихъ аномальныхъ явленій, проявившихся въ особенности въ нынѣшнемъ году, когда въ Сѣверозападномъ краѣ населеніе страдаетъ отъ голода, а на юговостокѣ, въ Донскихъ и Хоперскихъ степяхъ, значительныя пространства посѣвовъ самыхъ цѣнныхъ сортовъ пшеницы остались на зиму не снятыми (*).

6) Она захватываетъ лучшія и богатѣйшія въ этомъ краѣ мѣста производства высшихъ и болѣе цѣнныхъ сортовъ твердой пшеницы, вывозимыхъ въ настоящее время къ сѣверу, — и потому, получая и набирая оныя, въ продолженіи всего года, въ значительныхъ массахъ съ окрестностей на всемъ своемъ протяженіи, можетъ доставлять ихъ безостановочно, — и лѣтомъ и зимою, — къ главнымъ мѣстамъ потребленія — въ Елецъ, Москву, и проч. Сорты же пшеницы, производимые по линіи Саратов-

(*) По многолѣтнимъ примѣрамъ можно съ увѣренностью положить, что изъ посѣвовъ пшеницы въ степяхъ сѣверной части Земли Войска Донскаго ежегодно остаются не сжатыми до 10%.

ской дороги, принадлежатъ къ пшеницамъ мягкимъ, отправляемымъ въ настоящее время преимущественно на югъ къ Азовскимъ портамъ и не требующимся на сѣверъ къ Москвѣ и Ригѣ. Поэтому Саратовская дорога на всемъ своемъ протяженіи не можетъ получить тѣхъ сортовъ твердой пшеницы, которые требуются и могли бы быть по ней направлены на сѣверъ, а должна ограничиваться подвозомъ оныхъ лишь къ своей оконечности въ Саратовѣ изъ окрестностей и изъ ближайшихъ приволжскихъ пристаней. Приэтомъ, во время самага дѣятельнаго зимняго движенія хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, Саратовская будетъ перевозить на сѣверъ только то количество лучшей Самарской твердой пшеницы, какое успѣетъ быть доставлено къ Саратову водою до закрытія навигаціи, тогда какъ Камышинская дорога можетъ подвозить къ Ригѣ пшеницу изъ своихъ окрестностей цѣлую зиму. Но такъ какъ пшеница изъ сосѣднихъ, выше Саратова лежащихъ, приволжскихъ пристаней имѣетъ своимъ сбытомъ преимущественно Казань, Нижній, Рыбинскъ, куда по Саратовской дорогѣ она доставлена быть не можетъ, то естественно, что значительнѣйшее количество оной, будучи уже разъ погружено на пристаняхъ въ баржи, предпочтетъ прежнюю удобную и дешевую доставку на буксирѣ пароходовъ вверхъ по Волгѣ, сравнительно съ перегрузкой въ Саратовѣ и ожиданіемъ очереди на перевозку по Саратовской дорогѣ.

7) Въ отношеніи къ прочимъ значительнѣйшимъ волжскимъ пристанямъ, Камышинская дорога занимаетъ болѣе выгодное мѣсто сравнительно съ Саратовскою, потому что всѣ эти пристани Самарской и Саратовской губерній лежатъ выше Камышина, почему могутъ доставлять къ нему подлежащія къ отправкѣ по желѣзной дорогѣ продукты дешевымъ сплавомъ по теченію рѣки, тогда какъ многія изъ нихъ принуждены будутъ производить подобную же доставку къ Саратову бичевою тягою или буксировкою вверхъ, противъ теченія.

8) Находясь на 220 версть южнѣ Саратова, Камышинская дорога подходит ближе къ низовью Волги, Каспію, Кавказу, Персіи, почему, сравнительно съ Саратовской линіей, сокращаетъ разстояніе, время и цѣны доставки всѣхъ продуктовъ изъ южныхъ мѣстностей къ конечному пункту Волжской желѣзной дороги.

9) Прикасаясь въ Камышинѣ къ верхнему пункту нижне-волжскаго рыболовства, Камышинская дорога способна содѣйствовать развитію и усиленію этого важнаго промысла въ гораздо большей степени, чѣмъ удаленная отъ мѣсть рыболовства на 220 версть къ сѣверу Саратовская дорога.

10) Точно также Камышинская дорога окажетъ гораздо большее содѣйствіе къ умноженію добыванія и къ удешевленію самосадочной соли, такъ какъ Елтонское озеро отстоитъ отъ Саратова слишкомъ вдвое дальше, чѣмъ отъ Камышина.

11) Весьма удобное расположеніе волжскаго берега въ Камышинѣ не только облегчаетъ возведеніе обширныхъ выгрузныхъ пристаней, снабженныхъ рельсовыми путями, но даже дозволяетъ образовать въ устьѣ р. Камышинки обширный бассейнъ, для безопасной зимовки рѣчныхъ судовъ и пароходовъ.— По крутизнѣ и неудобству волжскаго берега въ Саратовѣ, по узкости и ежегодно увеличивающемуся засоренію фарватера предъ городомъ, устройство пристаней здѣсь затруднительно и требуетъ значительныхъ издержекъ, а спокойная стоянка судовъ на зимовку и обезпеченіе ихъ отъ ледохода едва ли осуществимы.

12) По болѣе низменному и равнинному положенію берега Волги въ Камышинѣ расположеніе конечной станціи и подходъ желѣзной дороги къ его пристанямъ могутъ быть достигнуты съ несравненно большими удобствами и съ меньшими издержками, чѣмъ на гористой мѣстности, окружающей городъ Саратовъ.

13) вмѣстѣ съ тѣмъ Саратовская дорога, дойдя до русла Волги,

не можетъ имѣть никакого дальнѣйшаго продолженія ни къ Елтонскому озеру, ни къ Каспійскому морю, ни въ Киргизскія степи и Среднюю Азію, именно потому, что противулежащія Саратову, на лѣвомъ берегу Волги, степи Новоузенскаго уѣзда безлѣсны, безводны и поэтому мало способны къ густому населенію и обширной производительности. Хотя подобное условіе въ равной мѣрѣ относится и до Камышинской дороги, но она имѣетъ на своей сторонѣ то важное преимущество, что часть оной, отъ Грязей до Борисоглѣбска, можетъ сдѣлаться общимъ участкомъ для позднѣйшихъ развѣтвленій рельсовыхъ путей—на югъ къ Ростову, или на востокъ—къ Саратову или Царицыну. Первая вѣтвь можетъ направиться отъ Борисоглѣбска на станицы Донскаго Войска, Михайловскую, Урюпинскую, Алексѣевскую, для соединенія съ Грушевско-Ростовскою желѣзною дорогою и такимъ образомъ прорѣжетъ Землю Войска Донскаго съ сѣвера на югъ по всей ея длинѣ, и потому окажется производительнѣе, выгоднѣе и короче предположенной Воронежско-Ростовской линіи, захватывающей лишь югозападный уголь Донской Земли.

Второе направленіе можетъ имѣть мѣсто лишь въ томъ случаѣ, когда, по какимъ либо соображеніямъ, Камышинъ былъ бы признанъ неудобнымъ, какъ конечный пунктъ главнаго рельсоваго пути къ Нижней Волгѣ, и поэтому долженъ былъ бы уступить свое мѣсто Царицыну или Саратову. Въ послѣднемъ случаѣ, за непроизводствомъ еще по направленію отъ Борисоглѣбска къ Саратову точныхъ изысканій, хотя и нельзя опредѣлительно судить о длинѣ такого направленія, но, по всѣмъ имѣющимся даннымъ и по спеціальной картѣ Россіи, она оказывается одинаковою съ длиною Борисоглѣбско-Камышинскаго участка. Такимъ образомъ протяженіе рассматриваемой вѣтви отъ Борисоглѣбска къ Саратову, даже и при изгибѣ на г. Балашевъ, должно составить до 280 верстъ, причемъ Саратовъ будетъ, одинаково съ Камышиномъ, отстоять отъ С.-Петербурга на 1525, а отъ Риги

на 1674 версты (*), что, сравнительно съ Тамбовско-Аткарскимъ направлениемъ, удаляетъ Саратовъ отъ Петербурга на 108 верстъ, а съ другой стороны приближаетъ его къ Ригѣ на 8 верстъ (**).

Заграничный отпускъ хлѣба и другихъ сырыхъ продуктовъ юговосточной Россіи, конечно, съ большею выгодною можетъ направляться къ тому изъ Балтійскихъ портовъ, который лежитъ ближе къ Западной Европѣ, въ которомъ срокъ навигаціи бываетъ продолжительнѣе и къ которому фрахтовыя цѣны и страховыя преміи дешевле. Поэтому прямѣйшій желѣзный путь, соединяющій Саратовъ съ Ригою, долженъ оказаться для торговли и для заграничнаго сбыта выгоднѣе прямого пути къ Петербургу. Такія выгоды еще усиливаются естественными преимуществами Борисоглѣбско-Саратовскаго направленія, сравнительно съ Тамбовско-Саратовскимъ, изъ коихъ главнѣйшія слѣдующія:

1) Мѣстность на Борисоглѣбско-Саратовскомъ направленіи гораздо равниннѣе, и потому желѣзная дорога потребуетъ здѣсь меньшаго количества мостовъ и другихъ искусственныхъ соору-

(*) По существующимъ и строящимся желѣзнымъ дорогамъ, разстоянія оказываются слѣдующими:

Отъ Петербурга до Москвы	604 вер.	Отъ Риги до Динабурга	207 вер.
— Москвы — Рязани	196 —	— Динабурга — Витебска	242 —
— Рязани — Козлова	197 —	— Витебска — Орла	488 —
— Козлова — Грязей	58 —	— Орла — Ельца	167 —
— Грязей — Борисоглѣб.	192 —	— Ельца — Грязей	103 —
— Борисоглѣб. — Саратова	278 —	— Грязей — Саратова	470 —

Итого 1525 вер. Итого 1674 вер.

(**) Отъ Саратова, чрезъ Аткарскъ, Тамбовъ и Козловъ, оказывается до Петербурга 1417, а до Риги 1682 версты, по слѣдующему разсчету:

Отъ Петербурга до Козлова	997 вер.	Отъ Риги до Грязей	1204 вер.
— Козлова — Саратова	420 —	— Грязи — Козлова	58 —
		Козлова — Саратова	420 —

Итого 1417 вер. Итого 1682 вер.

женій и слѣдовательно потребуетъ меньшихъ издержекъ. — Отъ Борисоглѣбска до Балашева желѣзная дорога можетъ слѣдовать по направленію долины р. Хопра, затѣмъ, чрезъ верховья рѣкъ Елани и Баланды, направиться по вершинамъ ихъ сѣверныхъ притоковъ къ р. Медвѣдицѣ и, пересѣкая оную, по водораздѣлу сѣверныхъ и южныхъ притоковъ рѣкъ Карамыша и Иволги, достигнуть Саратова.

2) Почва по этой линіи гораздо тучнѣе, богаче и производительнѣе, сравнительно съ Тамбовско-Аткарскимъ направленіемъ, преимущественно относительно высшихъ сортовъ пшеницы, вывозимыхъ на сѣверъ.

3) Населеніе этой мѣстности гораздо гуще, причемъ, кромѣ входящихъ въ районъ вліянія желѣзной дороги такихъ торговыхъ и многолюдныхъ пунктовъ, какъ помянутыя выше Михайловская станица съ 14.000, Самойловска съ 11.000 и Елань съ 7.000 жителей, Борисоглѣбско-Саратовская линія захватитъ значительную пристань въ г. Балашевѣ и весьма торговый и промышленный Баландинскій городокъ, съ населеніемъ до 7.000 душъ.

4) Достигая подобныхъ выгодъ и преимуществъ, Борисоглѣбско-Саратовская линія, имѣя равное протяженіе съ Борисоглѣбско-Камышинской и оказываясь на 69 верстъ короче Тамбовско-Саратовской, потребуетъ на свое сооруженіе несравненно меньшихъ издержекъ, вслѣдствіе уже болѣе равнинной и не столь пересѣченной мѣстности, какая преобладаетъ на линіи Тамбовско-Саратовской. Точное подтвержденіе приведеннаго предположенія можетъ быть выработано однако не ранѣе, какъ по производствѣ подробныхъ изслѣдованій Борисоглѣбско-Саратовскаго направленія.

Значеніе Саратова, какъ конечнаго пункта желѣзной дороги, для сосѣднихъ приволжскихъ мѣстностей будетъ ослабляться по мѣрѣ удаленія оныхъ отъ линіи Саратовской дороги къ сѣверу, причемъ, прилегающее къ Самарской Лукѣ, За-

вожье Самарской губерніи съ соприкасающимся съ нимъ Уральскимъ и Оренбургскимъ краемъ, по богатству своей почвы, по обширности всей производительности, по разнообразнымъ отраслямъ земледѣлія, скотоводства, рыбнаго, горнаго и солянаго промысловъ и по транзиту грузовъ Среднеазиатской торговли, — не будучи въ состояніи удовлетворить столь громаднымъ и разнороднымъ своимъ насущнымъ потребностямъ при пособіи отдаленной Саратовской дороги, — точно также потребуетъ въ будущемъ учрежденія особаго рельсоваго пути къ берегамъ Волги и къ Балтійскимъ портамъ. — Подобную мысль, заявленную въ печати 8 лѣтъ тому назадъ (*) и снова возникающую въ послѣднее время въ видѣ проекта Самарско-Оренбургской дороги и дальнѣйшаго продолженія ея чрезъ Сызрань и Пензу къ Моршанску, заслужившую уже выраженія общаго сочувствія Губернскихъ Земскихъ Собраній 4-хъ губерній, въ томъ числѣ и Тамбовской, чрезъ которую должна пройти и предполагаемая Тамбовско-Саратовская дорога, никакъ нельзя считать неосуществимою. А при устройствѣ Самарской дороги она явится значительнымъ конкурентомъ Саратовской линіи, по движенію всѣхъ грузовъ Самарскихъ, Уральскихъ, Оренбургскихъ, а также и провозимыхъ въ сѣверныхъ частяхъ Саратовской и Тамбовской губерній, равно какъ и сплавляемыхъ сверху Волги и Камы, дальнѣйшее передвиженіе которыхъ по Самарской дорогѣ, весьма естественно, будетъ совершаться скорѣе и выгоднѣе, чѣмъ по Саратовской.

Хотя подобное предположеніе, можетъ быть, покажется преждевременнымъ, но такъ какъ желѣзныя дороги строятся не на одно десятилѣтіе, а на цѣлыя столѣтія, то весьма небезполезно принять въ соображеніе и подобныя обстоятельства, могущія впоследствии понизить цифру сборовъ гарантиро-

(*) Отечественныя Записки 1860 г. № 6: «Желѣзныя дороги и каналы».

гарантированной дороги и вынудить Правительство нести излишние расходы на приплату гарантіи.— При подобныхъ предположеніяхъ, чѣмъ южнѣе будетъ направлена Саратовская дорога, т. е. чѣмъ болѣе удалена отъ Самарской линіи, тѣмъ она будетъ производительнѣе и доходнѣе и тѣмъ больше найдетъ на своемъ пути мѣстныхъ грузовъ, въ перевозкѣ которыхъ другая дорога, по своей отдаленности, конкурировать съ нею не можетъ.— Слѣдовательно и въ этомъ случаѣ будущность Саратовской дороги окажется болѣе прочною и болѣе обезпеченною, при изгибѣ оной на Балашевъ, Борисоглѣбскъ и Грязи, чѣмъ при Аткарско - Тамбовскомъ направленіи, — и тогда сбытъ мѣстныхъ произведеній за границу неминуемо будетъ направляться: по Самарской линіи—черезъ *Петербургъ*, а по Борисоглѣбско-Саратовской—черезъ *Риу*.

СПИСОКЪ

СЕЛЕНІЙ КОЗЛОВСКО-САРАТОВСКОЙ И ГРЯЗЕ-КАМЫШИНСКОЙ ПОЛОСЫ СЪ НАСЕЛЕНІЕМЪ БОЛѢЕ 2000 ДУШЪ.

(По спискамъ населенныхъ мѣстъ Россійской Имперіи).

а) Козловско - Саратовская полоса:

Тамбовскій уездъ.

Покровскіе выселки	2.183.
Разказово	4.866.
Дмитріевщина	2.010.
Нижнее Спасское	2.140.
Верхне Спасское	3.668.
Саюкино	2.341.
Пахатный уголь	2.898.
Бондари	2.891.
Никольское	3.492.
Георгіевское	2.067.
Верхоценъе	2.153.
Большая Липовица	2.875.
	<hr/>
	33.304.

Кирсановскій уездъ.

Архангельское (Балыклей)	2.648.
Архангельское (Чернавка)	2.429.
Богословское (Царевка)	2.569.
Вяжля	4.839.
Инковка	4.631.
Царевка	3.484.
Козмодемьянское (Сухая Панда)	2.453.

Голынская	4.393.
Калаисъ	2.802.
Калагинская слобода	3.483.
Покровское (Ира)	2.703.
Гавриловка	3.516.
Пересыпкино	5.956.
Никольское (Соколово)	2.188.
Рудовка	3.743.
Вышенка	2.304.
	<hr/>
	54.141.

Козловскій уездъ.

Вышневое	2.453.
Глазокъ	3.880.
Подгорное	2.804.
Круглое	2.021.
Стежки	3.743.
Малые пупки	3.612.
Ярославка	2.247.
Заворонежская слобода	2.151.
Хмѣлевая	2.913.
Озерки	2.861.

Липецкій уездъ.

Большой Избердей	2.241.
Шехмань	2.252.
Яблоновець	2.309.
	<hr/>
	6.802.

Саратовскій уездъ.

Синенькіе	2.644.
Озерки	2.531.
Побочная	3.088.
Ягодная поляна	5.520.
Оркино	2.986.
Рыбушка	3.387.
Лохъ	3.486.
Гремячка	2.445.
	<hr/>
	26.087.

Аткарскій уездъ.

Большая Екатериновка	2.205.
Биланда	6.659.
Сластуха новая	2.503.
	<hr/>
	11.367.

Балашевскій уездъ.

Знаменское (Баклуши)	2.106.
--------------------------------	--------

Волгскій уездъ.

Березники	2.475.
Воскресенское	4.162.
	<hr/>
	6.637.

Камышинскій уездъ.

Сосновка	2.000.
Таловка	3.210.
	<hr/>
	5.210.

Петровскій уездъ.

Малое Сердоба	5.590.
Старое Словкино	3.606.
Даниловка	3.117.
	<hr/>
	12.313.

Сердобскій уездъ.

Никольское (Пята)	2.445.
Урусово	2.182.
Нарышкино	2.254.
Бакуръ	2.977.
	<hr/>
	9.858.

Итого въ 64 селеніяхъ . 194.684
душъ.

б) Грязе - Камышинская полоса:

Липецкій уездъ.

Телемой	2.311.
Большой Избердей	2.271.
Шахмань	2.252.
Яблоновець	2.309.
	<hr/>
	9.143.

Усманскій уездъ.

Демшинскъ	5.959.
Завальное	2.397.
Куликово	3.738.
Сторожевое	2.607.
Телелюй	2.005.

Талицкій Чамлыкъ	2.917.
Мордова	4.131.
Княжая Байгора	2.458.
Верхняя Матренка	2.088.
Нижняя Матренка	2.825.
	<hr/>
	31.125.

Тамбовскій уездъ.

Никольское	3.492.
Георгиевское	2.067.
Верхоценъе	2.153.
Большая Липовица	2.875.
	<hr/>
	10.587.

Воронежскій уездъ.
 Покровское 2.857.

Бобровскій уездъ.
 Боршево 2.196.
 Шучье 3.164.
 Матренка 2.706.

 8.066.

Борисоглѣбскій уездъ.
 Алешки 3.013.
 Сукмановка 5.433.
 Туголуково 2.966.
 Костинъ Отдѣлецъ 5.120.
 Братки 2.910.
 Русаново 3.211.
 Козловка 4.840.
 Ростоши 4.301.
 Никольское 2.541.
 Архангельское 6.240.
 Бурнакъ 4.271.
 Пигаево 3.696.
 Нижнее Чуево 2.139.
 Мучкапъ 4.802.
 Шапкино 4.764.
 Махровка 3.297.
 Богана 3.358.
 Чагоракъ 2.588.
 Станичная 2.459.
 Семеновка 2.509.
 Уварово 5.546.
 Верхнее Чуево 2.532.
 Чащино 2.244.
 Большіе Алабухи 2.898.
 Малые Алабухи 4.382.
 Малая Грибановка 3.008.
 Большая Грибановка 5.151.

 100.219.

Новохоперскій уездъ (Воронеж. губер.).
 Красная 5.569.
 Еланское колѣно 4.162.
 Пыховка 2.902.

Троицкій юртъ 5.577.
 Макарово 5.767.
 Новогольское 2.388.
 Калмыкъ 3.885.
 Рождественское 5.793.
 Пески 6.464.
 Мазурка 3.832.
 Горѣлка 2.855.
 Макашевка 4.041.
 Алферовка 4.277.
 Нижній Караганъ 3.273.
 Средній Караганъ 2.474.
 Верхній Караганъ 3.108.
 Кирсановка 2.942.
 Тюковка 2.859.
 Губари 2.966.
 Третьяки 3.143.
 Танцыри 4.784.

 83.061.

Балашевскій уездъ.
 Мордовскій Карай 3.746.
 Рязановъ бродъ 2.494.
 Большая Грязнуха 2.864.
 Усть-Щербудино 2.310.
 Тростянка 3.425.
 Меликъ 3.546.
 Рѣпное 2.162.
 Пижеровка 3.341.
 Песчанка 4.183.
 Самойловка 11.301.
 Большой Карай 5.356.
 Разказанъ 3.600.
 Красавка 2.312.
 Терновка 2.588.
 Романовка 5.201.
 Дурныкино 5.251.
 Инясево 2.026.
 Свинуха 2.726.
 Еловатка 2.609.

 71.041.

Аткарскій уѣздъ.

Малая Князевка	2.217.
Крестовый буеракъ	4.684.
Гречневая Лука	3.264.
Елань	6.984.
Терновая	2.313.
Терса	3.466.
Караишевка	3.246.
Судачье	3.207.
Матышево	4.365.
Мориць	3.957.
Вязовка	2.707.
	<hr/>
	40.410.

Камышинскій уѣздъ.

Каменка	2.508.
Нижняя Добринка	2.866.
Тетеревятка	2.675.
Рудня	2.698.
Антиповка	2.837.
Саламатино	2.093.
Красный яръ	4.387.
Ильмень	2.129.
Котово	2.561.
Березовка	2.225.
Лопуховка	3.350.
Громки	2.066.
Нижняя Добринка	2.758.
Бурлукъ	2.221.
Силовнуха	4.328.
Гололобовка	4.593.
Поповка	2.412.
Линево озеро	3.678.
Олешна	3.181.
Карамышевка	2.284.

Верхняя Добринка	3.402.
Гнилушка	2.345.
Караульный буеракъ	2.394.
Гусенка	2.937.
Семеновка	2.984.
Щербаковка	2.543.
Верхняя Грязнуха	2.531.
	<hr/>
	76.986.

Царицынскій уѣздъ.

Липовка	2.637.
Ольховка	2.001.
	<hr/>
	4.638.

Хоперскій округъ (З. Д. В.).

Урюпинская	3.460.
Филоновская	3.372.
Катовская	2.778.
Добринская	3.461.
Михайловская	14.575.
	<hr/>
	27.647.

Усть-Медвѣдицкій округъ (З. Д. В.).

Орѣховая	2.356.
Даниловка	3.072.
Березовская	5.379.
Малодѣльская	3.497.
Заполянская	4.495.
Раздорская	4.468.
Евтеревская	4.850.
	<hr/>
	28.097.

Итого въ 141 селеніи . 493.877
душъ.

ИСЧИСЛЕНИЕ ДОХОДА.

а) Съ товарнаго движенія.

Въ числѣ 25 милліоновъ пудовъ грузовъ, предполагаемыхъ, по исчисленіямъ Саратовскаго Земства и купечества, къ перевозкѣ по Козловско-Саратовской дорогѣ, между прочимъ были показаны слѣдующіе, идущіе съ низовья Волги, товары, а именно:

Рыбы соленой и сухой	4.800.000	пудовъ.
Сельдей	500.000	—
Жиру рыбьяго и тюленьяго	350.000	—
Икры, клею и визиги	209.000	—
Персидскихъ и Кавказскихъ товаровъ: шелку, разнаго издѣлія, красокъ, марены, виноград- ныхъ винъ и бакалейнаго товару	656.000	—
Хлопку, цѣннаго дерева, фотогену, нефти, фруктовъ до	1.100.000	— (*)
Соли изъ Елтонскаго озера	3.500.000	—
<hr/>		
Всего до	11.115.000	пудовъ.

Такъ какъ означенное исчисленіе предположенныхъ къ передвиженію по Саратовской дорогѣ грузовъ, по разсмотрѣніи въ Министерствѣ Путей Сообщенія, было признано основательнымъ и заслуживающимъ довѣрія, то естественно, что съ проведеніемъ Камышинской дороги, всѣ направляющіеся съ низовья Волги и съ Каспія грузы предпочтутъ выгружаться за 220 верстъ ближе Саратова, именно въ Камышинѣ, къ которому они могутъ достигать и скорѣе, и пользоваться водянымъ путемъ въ теченіи двухъ мѣсяцевъ въ году долѣе, чѣмъ къ Саратову, и потому неминуемо поступятъ въ полномъ составѣ на Камышинскую дорогу.

(*) По видамъ Виѣшней Торговли за 1866 годъ (часть II) общая цѣнность привоза изъ Персіи составляла 5.221.161 руб., въ томъ числѣ хлопка 246.855 пуд. на 1.763.975 руб., бумажныхъ издѣлій на 1.439.101 руб., фруктовъ на 768.507 р., шелковыхъ издѣлій и шелка на 445.552 р., мягкой рухляди на 127.321 р., бумаги пряденой 6439 пуд. на 74.075 р. и проч. Марены (Дербенской) еще въ 1858 г. вывозилось изъ Закавказья до 150.000 пуд., шелку въ послѣднее время до 10.000 пуд.; оттуда же везутся въ большомъ количествѣ Кизлярское вино и водка.

Кромѣ того, въ означенномъ исчисленіи Саратовскаго Земства и Купечества включены слѣдующіе грузы, ожидаемые изъ сосѣднихъ приволжскихъ мѣстностей и пристаней, лежащихъ выше Камышина:

Пшеницы переродки и русской до	8.000.000	пудовъ.	
Ячменя	400.000	—	
Пшеничной муки крупчатки	1.500.000	—	
Пшена	300.000	—	
Льнянаго сѣмени	250.000	—	
Табаку листоваго	150.000	—	(*)
Масла подсолнечнаго	200.000	—	
Сала говяжьяго и бараньяго	350.000	—	
Живаго скота и мяса	1.000.000	—	
Кожевеннаго товару	150.000	—	
Поташу	200.000	—	
Желѣза, мѣди и издѣлій изъ нихъ	400.000	—	
<hr/>			
Итого	12.900.000	пудовъ.	

Если дѣйствительно подобные грузы, какъ напр. низкіе сорта пшеницы (переродки и русской), хлѣба другаго рода, скотъ живьемъ изъ Самарской и Саратовской губерній, желѣзо и мѣдь съ Камы, будутъ привлекаться въ столь значительныхъ массахъ къ Саратову, то тѣ же грузы могутъ достигать Камышина, сплавомъ по теченію Волги и сухопутьемъ, не говоря уже о томъ, что, по большей плодородности почвы, по большей населенности и по значительнѣйшему развитію скотоводства, въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ Камышинской линіи, количество всѣхъ вообще грузовъ, сосредоточивающихся на желѣзной дорогѣ въ Камышинѣ, должно еще увеличиться, сравнительно съ количествомъ оныхъ, исчисляемымъ для Саратова; причемъ въ число упомянутыхъ грузовъ будутъ поступать высшіе сорта пшеницы, не производимые въ окрестностяхъ Саратовской дороги.

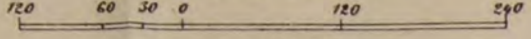
Вмѣстѣ съ тѣмъ на Грязе-Камышинскую линію должна также поступить значительная часть тѣхъ грузовъ, которые въ настоящее время передвигаются чрезъ Борисоглѣбскъ и его окрестности, и которые, по собраннымъ и тщатель-

(*) Табакъ разводится въ Нѣмецкихъ колоніяхъ нижняго Поволжья на луговой сторонѣ.—Въ 1856 году съ 6000 десятинъ собрано болѣе 400.000 пуд. табаку, который расходуется по всей восточной и сѣверной Россіи; въ томъ же году отправлено его за границу 800.000 пуд. Часть этого товара развозится по Волгѣ и идетъ даже чрезъ Рыбинскъ вверхъ; но несравненно большая часть отправляется сухимъ путемъ и достигаетъ даже Финляндіи. *Ю Гагемейстеръ*, о торг. и промышл. движ. на Волгѣ и въ ея бассейнѣ, стр. 22.

ЕВРОПЕЙСКАЯ РОССІЯ

Масштабъ 1:240,000

240 верстъ въ дюймѣ



Железныя дороги
— Открытыя и строящіяся
- - - Предлагавшіяся

но провѣренными Борисоглѣбскою Земскою Управою свѣдѣніямъ, состоятъ въ слѣдующемъ:

I. Въ настоящее время изъ одного Борисоглѣбскаго района отпускается:

Ржи зерномъ и мукою	1.800.000 пуд.
Пшеницы	4.000.000 —
Муки пшеничной	2.000.000 —
Льнянаго сѣмени	1.500.000 —
Проса и пшена	2.000.000 —
Овса	1.500.000 —
Гороху	100.000 —
Шерсти	100.000 —
Подсолнечнаго сѣмени	25.000 —
Сала	400.000 —
Кожь 50.000 штукъ	31.250 —
Овчинъ 150.000 штукъ	30.000 —
Солонины	200.000 —
Птицы	50.000 —
Свинаго мяса	200.000 —
Рогатаго скота 100.000 головъ	«
Виннаго спирта 500.000 ведеръ	400.000 —
Сахарнаго песку	70.000 —
Мыла	5.000 —
Холста разныхъ сортовъ 500.000 аршинъ	40.000 —
Сукна крестьянскаго 500.000 аршинъ	12.000 —
Конскаго волоса, пуху, пера, курпаяевъ, опой- ковъ, щетины и меду	300.000 —
Тряпья	1.000.000 —
Арбузовъ и фруктовъ	250.000 —

Итого 16.013.250 пуд.

II. Затѣмъ провозится чрезъ Борисоглѣбскъ и его окрестности съ Волги и Дона, транзитомъ для сбыта въ другія мѣстности:

Рыбы Донской и Астраханской	500.000 пуд.
Соли	200.000 —
Барочнаго лѣса	1.000.000 —
Лѣсныхъ издѣлій	1.000.000 —
Дегтю	400.000 —
Фотогену	10.000 —
Нефти	25.000 —
Желѣза	1.500.000 —

Итого 4.635.000 пуд.

III. Изъ столицъ съ сѣвера привозится, для внутренняго потребленія и на ярмарки Балашевскія, Борисоглѣбскія и преимущественно Донскія—Урюпинскую и Михайловскую, товаровъ:

Мануфактурныхъ	700.000 пуд.
Бакалейныхъ и москательныхъ	700.000 —
Разныхъ издѣлій для машинъ и фабрикъ, желѣзныхъ и мѣдныхъ	100.000 —
Фарфору, фаянсу, стекла	500.000 —
Бумаги писчей и прочаго	50.000 —
<hr/>	
Итого	2.050.000 пуд.

При этомъ, такъ какъ Камышинская желѣзная дорога коснется волжскаго побережья на 220 верстъ ближе къ низовью Волги, то, конечно, всѣ грузы Каспія и нижней Волги, ожидаемые для Саратовской дороги въ количествѣ до 11.115.000 пудовъ, поступятъ на Камышинскую линію. Чтобы избѣжать преувеличенныхъ расчетовъ, положимъ, что изъ числа грузовъ, направляющихся къ Саратову изъ его окрестностей сверху Волги, на Камышинскую линію поступитъ не болѣе половины оныхъ, т. е. до 6.450.000 пудовъ.—Затѣмъ, нельзя упускать изъ виду, что въ числѣ грузовъ, передвигающихся по Борисоглѣбскому району, находятся и сплавляемые въ настоящее время по р.р. Воронѣ и Хопру къ Ростову. Выше, при разборѣ путей сбыта, хотя и было заявлено, что, по открытіи Козловской дороги, означенный сплавъ на югъ постепенно ослабляется и замѣняется сухопутнымъ провозомъ на сѣверъ къ Козлову,—но, чтобы непреувеличивать расчетовъ, здѣсь, изъ общаго количества Борисоглѣбскихъ грузовъ, также отбрасывается 4,000,000 пудовъ, слѣдующихъ въ настоящее время сплавомъ на югъ къ Ростову. — По изложеннымъ такимъ образомъ соображеніямъ, по Грязе-Камышинской дорогѣ предполагается передвиженіе слѣдующихъ грузовъ:

I. На всемъ протяженіи 470 верстъ отъ Камышина до Грязей:

Снизу Волги	11.115.000 пудовъ.
Сверху Волги и окрестностей Камышина (половина Саратовскихъ)	6.450.000 —
<hr/>	
Итого	17.565.000 пудовъ.

II. На протяженіи 192 верстъ, отъ Борисоглѣбска до Грязей и обратно (за исключеніемъ 4,000,000 пудовъ на сплавъ):

Изъ Борисоглѣбска въ Грязи	12.013.250 пудовъ.
Изъ Грязей въ Борисоглѣбскъ	2.050.000 —
<hr/>	
Итого	14.063.250 пудовъ.

III. На протяженіи 278 верстъ, отъ Камышина до Борисоглѣбска:
 Съ Волги. 4.635.000 пудовъ.
 А всего по тремъ направленіямъ грузовъ 56.263.250 —

Распредѣляя означенные грузы, по тарифу Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, на 5 разрядовъ, отъ передвиженія оныхъ на упомянутыхъ разстояніяхъ получимъ слѣдующія цифры сбора:

I. Отъ Камышина до Грязей, на протяженіи 470 верстъ (по исчисленіямъ Саратовскаго Земства: снизу Волги—полное количество, а сверху Волги и изъ окрестностей Камышина—половинное количество грузовъ):

	<i>Пудовъ.</i>	<i>Рублей.</i>
<i>1-го Разряда, по 1/12 коп. съ пуда и версты, или по 39 1/6 коп. за 470 верстъ:</i>		
Икры, рыбьяго клею и визиги	209.000	81.858.
Шелку, разныхъ Персидскихъ издѣлій, красокъ, марены, виноградныхъ винъ и бакалейнаго товара	656.000	256.933.
<i>2-го Разряда, по 1/18 коп. съ пуда и версты, или по 26 1/9 коп. за 470 верстъ:</i>		
Жиру рыбьяго и тюленьяго.	350.000	91.388.
Хлопка, цѣннаго дерева, фотогену, нефти и фруктокъ	1.100.000	320.222.
Тобаку листоваго	75.000	19.583.
Масла подсолнечнаго	100.000	26.111.
Сала говяжьяго и бараньяго	175.000	45.694.
Мяса соленого (кромѣ живаго скота)	200.000	52.222.
Кожевеннаго товара	75.000	19.583.
Поташу	100.000	26.111.
<i>3-го Разряда, по 1/24 коп. съ пуда и версты, или 19 7/12 коп. 470 верстъ:</i>		
Рыбы соленой и сухой	4.800.000	940.000.
Льнянаго сѣмени	125.000	24.479.
<i>4-го Разряда, по 1/30 коп. съ пуда и версты, или по 15 2/3 коп. за 470 верстъ:</i>		
Сельдей	500.000	78.333.
Пшеничной муки крупчатки	750.000	117.500.

	Пудовъ.	Рублей.
Пшена	150.000	23.500.
Желѣза, мѣди и издѣлій изъ нихъ	200.000	32.000.
<i>5-й Разрядъ, 1/40 съ пуда и версты, или по 11³/₄ коп. за 470 верстѣ:</i>		
Соли изъ Елтонскаго озера . . .	3.500.000	411.250.
Пшеницы	4.000.000	470.000.
Ячменя и овса	200.000	23.000.
<hr/>		
Итого	17.265.000 пуд. на	3.060.267 руб.
Рогатаго скота, по 2 ¹ / ₂ коп. со штуки и версты, или по 11 р. 75 коп. за 470 верстѣ		
	30.000 шт.	352.500.
<hr/>		
Итого сбора по I отд.		3.412.767 руб.

II. Отъ Борисогльбска до Грязей и обратно, на протяженіи 192-хъ верстѣ (за исключеніемъ 4.000.000 пудовъ, слѣдующихъ на югъ, сплавомъ по р. Хопру, къ Ростову).

*1-го Разряда, по 1/12 коп. съ пуда
и версты, или по 16-ти коп. за 192
версты:*

	Пудовъ.	Рублей.
Мануфактурныхъ товаровъ . . .	700.000	112.000.
Бакалейныхъ и москательныхъ товаровъ	700.000	112.000.
Металлическихъ издѣлій	100.000	16.000.
Фарфору, фаянсу, стекла	500.000	80.000.
Бумаги писчей	50.000	8.000.
Арбузовъ и фруктовъ	250.000	40.000.

*2-го Разряда, до 1/18 коп. съ пуда
и версты, или по 10²/₃ коп. за 192
версты:*

Сахарнаго песку	70.000	7.466.
Сукна крестьянскаго	12.000	1.280.
Холста разныхъ сортовъ	40.000	4.266.
Шерсти	100.000	10.666.
Овчинъ до 150.000 штукъ	30.000	3.200.
Кожъ до 50.000 штукъ	31.250	3.333.
Сала	400.000	42.666.
Подсолнечнаго сѣмени	25.000	2.666.

	Пудовъ.	Рублей.
Мыла	5.000	533.
Конскаго волоса, пуху, пера, опойка, щетины, меду	300.000	32.000.
Виннаго спирта 500.000 ведръ	400.000	42.666.
Солонины	200.000	21.333.
Птицы	50.000	5.333.
Свинаго мяса	200.000	21.333.

3-го Разряда, по $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда
и версты, или по 8 коп. за 192
версты:

Льнянаго сѣмени	1.500.000	120.000.
Гороху	100.000	8.000.

4-го Разряда, по $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда
и версты, или по $6\frac{2}{5}$ коп. за 192
версты:

Тряпья	1.000.000	64.000.
Муки пшеничной (отдѣляя на югъ 500.000 пуд.)	1.500.000	96.000.

5-го Разряда, по $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда
и версты, или $4\frac{4}{5}$ коп. за 192
версты:

Ржи (отдѣляя на югъ 1.000.000 пуд.)	800.000	38.4000.
Пшеницы (отдѣляя на югъ 1 мил- лионъ пудовъ)	3.000.000	144.000
Проса и пшена (отдѣляя на югъ 1 миллионъ пудовъ)	1.000.000	48.000
Овса (отдѣляя на югъ 500 тысячъ пудовъ)	1.000.000	48.000

Итого . . 14.063.250 пуд. на 1.133.141 руб.

Рогатаго скота, по $2\frac{1}{2}$ коп. со шту-
ки и версты, или по 4 руб. 80 коп. за
192 версты

100.000 шт. 480.000 руб.

Итого сбора по II отд. 1.613.141 руб.

III. Отъ Камышина до Борисоглѣбска, на протяженіи 278 верстѣ:

	Пудовъ.	Рублей.
2-го Разряда, по $\frac{1}{18}$ коп. съ пуда и версты, или по $15\frac{4}{9}$ к. за 278 верстѣ:		
Дегтю	400.000	61.777.
Фотогену	10.000	1.544.
Нефти	25.000	3.860.
3-го разряда, по $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда и версты, или по $11\frac{7}{12}$ к. за 278 верстѣ:		
Рыбы	500.000	57.916.
Барочнаго лѣса	1.000.000	115.833.
Лѣсныхъ издѣлій	1.000.000	115.833.
4-го разряда, по $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты, или по $9\frac{1}{4}$ к. за 278 верстѣ:		
Желѣза	1.500.000	138.750.
5-го разряда, по $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты, или по 7-ми к. за 278 верстѣ:		
Соли	200.000	14.000.
<hr/>		
Итого сбора по III отд.	4.635.000 пуд.	на 509.513 руб.

А всего валовой сборъ съ товарнаго движенія, по тремъ приведеннымъ отдѣламъ, составитъ до 5.555.421 руб.

б) Съ пассажирскаго движенія.

Такъ какъ въ прилегающихъ къ Борисоглѣбско-Камышинской дорогѣ, Донскихъ и Новохоперскихъ степяхъ, посѣвы хлѣбовъ бываютъ столь обширны, что не могутъ быть своевременно убраны мѣстнымъ народонаселеніемъ, то на эту уборку ежегодно приходятъ большія массы рабочихъ, преимущественно изъ Орловской и другихъ сосѣднихъ губерній. Прибывая весною и уходя домой послѣ уборки сѣна, значительная часть этихъ рабочихъ къ жнитву хлѣбовъ снова возвращается въ здѣшнія мѣстности, такъ что эти рабочія партіи дѣлаютъ въ продолженіи лѣта нѣсколько концевъ взадъ и впередъ. Количество ихъ, не смотря на продолжительность пути въ настоящее время, считается до 250.000 человекъ—и сверхъ того приходитъ до 50.000 разныхъ мастеровъ, какъ то: плотниковъ, землекоповъ, овчинниковъ, шерстобитовъ и проч. Затѣмъ Урюпинская и другія Донскія, Балашевскія и Борисоглѣбскія ярмарки, служа мѣстомъ для сѣзда куцовъ изъ всей Россіи, привлекаютъ также значительное количество торговцевъ. Желѣзная дорога, облегчая и ускоряя это передвиженіе, конечно, тѣмъ самымъ увеличитъ количество сѣзжающихъ на ярмарки, а равно и массы передвигающагося изъ дальнѣйшихъ губерній рабочаго народа для уборки хлѣба; вмѣстѣ съ тѣмъ, проходя въ средѣ полутора

милліоннаго населенія, она будетъ привлекать къ себѣ часть пассажировъ и изъ этого мѣстнаго населенія. Руководясь такими данными, число пассажировъ ограничивается на первое время, считая ихъ только въ два, а не въ четыре конца, слѣдующими цифрами:

I-го класса	до	7.000	челов.
II-го —	—	40.000	—
III-го —	—	600.000	—

При чемъ, принимая провозную плату съ версты, по тарифу Главнаго Общества желѣзныхъ дорогъ, для 1-го класса 3 коп., для 2-го—2¼ коп. и для 3-го—1¼ коп., пассажирскій сборъ на 470 верстъ составитъ слѣдующія цифры:

I-го класса, 14 руб. 10 коп.	98.700	руб.
II-го — 10 — 57½ —	423.000	—
III-го — 5 — 87½ —	3.525.000	—
Итого . . .		4.046.700 руб.

в) Общій валовой сборъ.

Слѣдовательно, общій валовой сборъ на предполагаемой Грязе-Борисоглѣбско-Камышинской дорогѣ, по весьма умѣреннымъ расчетамъ, составитъ до 9.582.121 руб., или по 20.387 рублей на каждую версту дороги.

