

О ПАРОХОДСТВѢ НА ВОЛГѢ И ЕЯ ПРИТОКАХЪ.

Сохранилось преданіе, что въ 1817 году камергеръ, дѣйствительный статскій совѣтникъ, Всеволодъ Андреевичъ Всеволожскій, усердно слѣдившій за современными ему всемірными изобрѣтеніями и любившій дѣлать механическіе опыты, построилъ, на своемъ чугуно-плавильномъ и желѣзо-дѣлательномъ заводѣ, въ Пожвѣ (около 150 верстъ выше Перми, на Камѣ), пароходъ, и торжественно спустилъ его на Каму. Хоръ музыкантовъ, посаженный на пароходъ, долженъ былъ, по приказанію строителя, заиграть маршъ, въ самый моментъ спуска. Пароходъ предназначался для поѣздки г. Всеволожскаго въ Москву, но, къ сожалѣнію, не дойдя до Казани, механизмъ парохода поломался и пароходъ былъ возвращенъ въ Пожву, вытасченъ на берегъ, и тамъ, безслѣдно, окончилъ свое существованіе.

Въ замѣткѣ, напечатанной въ № 6 «Ниж. Ярмар. Справочнаго Листка» 1866 года, составленной по статистическимъ свѣдѣніямъ нижегородскаго губернскаго статистическаго комитета, говорится, что плаваніе пароходовъ по Волгѣ началось въ 1821 году; но первый пароходъ устроенъ былъ еще въ 1815 году оберъ-бергмейстеромъ 7 класса Карломъ Бердомъ, которому, вслѣдствіе ходатайства его, и была выдана, въ 1817 году, 10-лѣтняя привиллегія, на исключительное право устроенія пароходовъ. Въ послѣдующіе за тѣмъ два года построено было еще два парохода, коллежскимъ ассесоромъ Глѣбовымъ и титулярнымъ совѣтникомъ Ефремовымъ, по условію, заключенному съ г. Бердомъ. Этими тремя пароходами разрѣшено было лишь съ 1821 года, произвести опытъ вожденія

судовъ, противъ теченія рѣки, при наблюденіи состоявшаго, при главномъ управленіи путей сообщенія, титулярнаго совѣтника Павловскаго. Въ 1826 году устроенъ былъ пароходъ, генераломъ Шепелевымъ, для собственныхъ разѣздовъ, по р. Окѣ, а въ 1834 году появился на Волгѣ еще пароходъ, великобританскаго подданнаго Матвѣя Мураго, и съ тѣхъ поръ, до 1846 года, въ продолженіи 12 лѣтъ, вновь построенныхъ пароходовъ не было.

Въ 1846 году построенъ вновь одинъ пароходъ и съ этого года началось постепенное развитіе пароходства.

Интересно было-бы заняться исторіею этого развитія, но въ настоящее время еще не собрано для того достаточно матеріаловъ, а потому, отлагая, по необходимости, этотъ трудъ до болѣе удобнаго времени, мы перейдемъ къ настоящему и постараемся, изъ находящихся у насъ подъ рукою свѣдѣній, сдѣлать нѣкоторые выводы, какъ намъ кажется, не безъ интересные.

Принимаясь за исполненіе этой задачи, обязанностию считаемъ сдѣлать оговорку, что мы еще не можемъ съ точностью отвѣтить на первый, самый существенный вопросъ: сколько пароходовъ плаваютъ по Волгѣ и ея притокамъ, какихъ силъ, съ какими машинами, и гдѣ они построены?

Статистическія данныя по этимъ предметамъ собираются, ежегодно, начальниками дистанцій путей сообщенія и представляются въ правленія V и VI округовъ, гдѣ, такимъ образомъ, данныя эти и должны сосредоточиваться. Начальники дистанцій составляютъ вѣдомости, по данной формѣ, собственно только о пароходахъ, плававшихъ по водамъ вѣренной имъ дистанціи. Только посредствомъ соглашенія свѣдѣній двухъ упомянутыхъ правленій можно составить довольно полный списокъ всѣхъ пароходовъ, плавающихъ по водамъ волжской системы. Въ настоящее время намъ извѣстно, что всѣхъ пароходовъ насчитывается на Волгѣ 337. По отзывамъ лицъ, знакомыхъ съ пароходнымъ дѣломъ на Волгѣ, списокъ этотъ

далеко неполонъ; по ихъ мнѣнію пароходовъ должно быть гораздо больше. Нѣкоторые насчитываютъ ихъ до 500.

Пока число пароходовъ, которое читатель найдетъ въ приложеніи къ настоящей статьѣ, нельзя считать вполне достовѣрнымъ, мы предположимъ что пароходовъ на Волгѣ, Окѣ и Камѣ плавало въ 1869 году только 337; и только тогда, когда мы будемъ знать названія пароходовъ можно будетъ сказать что-нибудь утвердительное.

Изъ этого числа пароходовъ плавало, въ 1869 году, на Волгѣ, Окѣ и Камѣ:

Пассажирскихъ	50.
Товаро-пассажирскихъ, безъ баржъ	3.
Завозенныхъ, при кабестанахъ	13.
Казенныхъ (вѣдомства пуг. сообщ.).	4.
	<hr/>
	70.

Вычтя это число изъ 337, получимъ 267, изъ которыхъ 254 парохода буксирныхъ, перевозившихъ грузы въ баржахъ, и 13 кабестанныхъ, передвигавшихъ подчалки съ грузами.

Не принимая пока въ расчетъ перевозку грузовъ на пассажирскихъ и трехъ товаро-пассажирскихъ пароходахъ, постараемся опредѣлить, приблизительно, какое количество груза, въ теченіе навигаціи, могутъ перевести буксирные и кабестанные пароходы.

Буксирные пароходы, смотря по числу силъ своихъ, могутъ буксировать по четыре, по три, по двѣ и по одной баржѣ. Среднимъ числомъ, можно принять, что они вводятъ не менѣе двухъ баржъ, съ грузами.

Баржи строятся разной величины: не менѣе 20 саж. и не болѣе 46 саж. Средній, наиболѣе употребляемый, на Волгѣ, размѣръ баржъ, отъ 3ѣ до 40 саж. Такія баржи вмѣщаютъ въ себѣ груза, насыпью, отъ 40 т. до 60 т. пудовъ.

Если каждый из 254 буксирных пароходов совершить только один рейс съ низовых пристаней (Саратова, Самары и друг.) до Рыбинска, или до Нижнего, то доставить не менѣе 80 т. пуд. груза; слѣдовательно всѣ 254 парохода доставятъ 20,320,000 пуд.

Но въ теченіе навигаціи буксирные пароходы совершаютъ по 5 и 6 рейсовъ. Если положить, что каждый изъ нихъ совершитъ только 5 рейсовъ, то количество груза, которое могутъ поднять буксирные пароходы, составитъ 101,600,000 пудовъ.

Кабестанный пароходъ, въ одинъ рейсъ, ведетъ отъ 200 т. пуд. до 300 т. пуд. Въ навигацію онъ успѣваетъ совершить, съ устья Камы до Рыбинска и до Нижнего, не болѣе трехъ рейсовъ.

Если каждый изъ 13 кабестановъ совершитъ только два рейса, съ грузомъ до 250,000 пуд., то 13 кабестановъ могутъ доставить, въ навигацію, 6,500,000 пудовъ.

Всего буксирные и кабестанные пароходы, по этому расчету, могутъ, слѣдовательно, перевести, въ навигацію, до 108,100,000 пудовъ

Если же принять еще въ расчетъ, что грузы (дѣнные и негромоздкіе) перевозятся постоянно на пассажирскихъ пароходахъ, и что каждый пассажирскій пароходъ можетъ вмѣстить въ себѣ около 1,000 пудовъ, то вышеозначенная цифра 108,100,000 пуд. должна значительно увеличиться.

Обратимся теперь къ тому времени, когда еще только возникало пароходство на Волгѣ и посмотримъ, ваговы были тогда средства, для перевозки грузовъ. Извѣстно, что самыми древними судами на Волгѣ считаются *росшивы*. Онѣ отличаются своей неуклюжей наружностью и своею толстою мачтою. Приводятся онѣ въ движеніе, при попутномъ вѣтрѣ, огромнымъ парусомъ, а въ противномъ случаѣ, посредствомъ тяги людьми (лямкою). Какъ тяжела лямка, испытали многія поколѣнія бур-

лаковъ. Это была, въ полномъ смыслѣ слова, каторжная работа. Бурлакъ надрывалъ свои силы, сокращалъ свою жизнь, только изъ за куска насущнаго хлѣба. Денегъ у него никогда не оставалось, потому что задатки шли на подати и оброкъ помѣщику, а въ пути харчи онъ получалъ отъ хозяина, въ счетъ рядной платы, при чемъ, конечно дѣло необходимо, безъ эксплуатациіи богатымъ бѣднаго. Если что и приходилось получить деньгами, при расчетѣ, то все это пропивалось, чтобы хотя чѣмъ-нибудь вознаградить себя, за изнурительный трудъ, продолжавшійся мѣсяца два, или три, т. е. за путину съ низовыхъ пристаней (Саратовъ, Балаково, Самара и друг.) до Рыбинска. Цѣною такого изнурительнаго труда, въ буквальномъ смыслѣ, на плечахъ бурлаковъ, тянулась росшива два или три мѣсяца *), съ мѣста нагрузки до мѣста назначенія, съ грузомъ около 20,000 пудовъ. Однимъ рейсомъ и ограничивалась, большею частію, работа росшивы, въ навигацію. Вторые рейсы были рѣдкимъ исключеніемъ изъ общаго правила. Затѣмъ съ ярмарки, внизъ по Волгѣ, товары сплавлялись, въ тѣхъ-же росшивахъ. Это плаваніе съ цѣнными товарами было небезопасно: на Волгѣ искони существовали разбой. Разбойники, впрочемъ, рѣдко убивали. Подѣзжая, въ лодкахъ, къ росшивѣ, они кригомъ «Сарынь на кичку!» давали сигналъ работникамъ прятаться въ трюмъ. Имъ нуженъ былъ только приказчикъ. Ограбивъ его, они удалялись **).

до 1846 года, т. е. до возникновенія пароходства, на Волгѣ плавало около 1,000 росшивъ. Если въ каждой, до Рыбинска и другихъ попутныхъ городовъ, съ низовыхъ пристаней, доставлялось до 20,000 пудовъ, то всѣ онѣ могли поднять до 20,000,000 пуд. хлѣбныхъ товаровъ.

Первоначально, мысль замѣнить бурлачью силу лошадиною, подавъ, какъ намъ рассказывали, главный мастеръ огурдинскаго лѣсопильнаго завода того-же В. А. Всеволожскаго (въ селѣ Усольѣ), Александръ Ивановичъ Дурбажевъ. Но привилегію на изобрѣтеніе *коноводныхъ машинъ* получилъ, въ 1819

*) Доставка ускориалась при попутномъ вѣтрѣ.

**) См. «Заволжскіе очерки», гр. Толстого, М. 1837. Стр 96—104.

году, иностранецъ Пуа-де-Бардъ *). Привиллегія была выдана на 10 лѣтъ. По окончаніи срока ея, число конныхъ машинъ постепенно увеличивалось, такъ что въ 1836 году было въ дѣйствиіи 35 машинъ, а чрезъ 10 лѣтъ, т. е. въ 1846 году, по Волгѣ уже плавало ихъ до 200.

Извѣстно, что коноводныя машины состоятъ изъ ворота, приводимаго въ движеніе лошадьми; воротъ вытягиваетъ канатъ, укрѣпленный на завезенномъ, впереди машины, на далекомъ разстояніи, якорѣ. За корму судна, въ которомъ помѣщается коноводная машина, зачаливаются большіе подчалки, составляющіе хвостъ, иногда на триста сажень. Движеніе такого сплошнаго каравана крайне медленно: въ часъ версты двѣ. Такія машины, отправившись, съ низовыхъ пристаней, весною, приходили въ Рыбинскъ осенью, а иногда и зазимывали въ пути. Во время сильныхъ жаровъ происходилъ падежъ лошадей, отъ сибирской язвы, и частыя остановки каравана, какъ по этой причинѣ, такъ и потому, что привыкая къ медленности хода, управители отвыкали дожить временемъ. Машины эти подвергались большой опасности отъ огня, такъ какъ на палубѣ лежали неприкрытыя копны сѣна. Наружность коноводныхъ машинъ самая безобразная. Во время мелководія, на перекатахъ, онѣ были истиннымъ бѣдствіемъ, для другихъ судовъ, потому что, засѣвши на песокъ и забросавъ якоря, дѣлали перекатъ непроходимымъ. Въ похвалу имъ можно сказать только то, что за доставку грузовъ они брали недорого; но къ нимъ вполнѣ можно было примѣнить пословицу: «дешево, да гнило».

Грузу коноводная машина могла поднять отъ 150,000 до 250,000 пудовъ.

Такимъ образомъ, въ періодъ своего процвѣтанія (около 1846 г.), 200 коноводныхъ машинъ могли выводить, въ навигацію, груза до 40.000,000 пудовъ.

Слѣдовательно, до развитія пароходства по Волгѣ, росшивы и коноводныя машины могли поднимать всего около 60.000,000

*) Этотъ фактъ, къ сожалѣнію, не стоитъ, какъ извѣстно, одинокимъ въ исторіи русскихъ изобрѣтеній. — *Ред.*

пудовъ, т. е. почти вдвое меньше того, сколько теперь могутъ поднимать пароходы.

Пароходство, видимо, вытѣснило эти суда. Въ 1865 году коноводныхъ машинъ плавало по Волгѣ только 9, а росшивъ приходило къ нижегородской пристани только 50. Теперь ихъ почти невидно.

Движеніе огромныхъ сплошныхъ каравановъ, съ грузами, теперь производится *кабестанными пароходами*; они напоминаютъ, въ этомъ отношеніи, коноводныя машины, но, существенно отъ нихъ отличаются, какъ тѣмъ, что приводя механизмъ шкива, въ движеніе, паровою силою и употребляя, для завоза якоря не завозенную лодку съ гребцами, а завозенный пароходъ, они движутся скорѣе (около 3 верстѣ въ часъ) и совершаютъ, въ навигацію, три, а иногда четыре рейса.

Впредь до пополненія алфавитнаго списка пароходовъ, мы рѣшаемся сказать, что къ 1870 году на Волгѣ считалось 230 пароходовладѣльцевъ *) и состояли слѣдующія пароходныя общества:

- | | |
|---|--------|
| 1. Общество по Волгѣ, учрежденное въ 1843 году. | |
| 2. Кавказъ и Меркурій. | 1849 — |
| 3. Самолетъ | 1853 — |
| 4. Камско-Волжское. | 1854 — |
| 5. Дружина | 1858 — |
| 6. Нептунъ. | 1858 — |
| 7. Вулканъ. | 1858 — |
| 8. Лебедь | 1864 — |

Въ концѣ настоящей статьи приложенъ списокъ пароходовъ, принадлежащихъ этимъ обществамъ.

По свѣдѣніямъ нижегородскаго статистическаго комитета, полученнымъ отъ начальника 3 дистанціи II отд. V окр. пут. сообщ., общая стоимость 326 пароходовъ, съ 27,547 си-

*) Въ 1865 году пароходовладѣльцевъ было только 31.

лами, равняется 16.528,200 р., 1,304, баржи — 6.520,000 р., всего 23.048,200 р. *).

По списку пароходовъ, плававшихъ въ 1869 г. по водамъ, въ предѣлахъ 3-й дистанціи, значится пароходовъ съ машинами, построенными на русскихъ заводахъ 111 (8713 силъ).

Построенными въ Англии	23 (1643 силъ).
— — — Голландіи	3 (1370 силъ).
— — — Гамбургѣ	1 (40 силъ).
— — — Швеціи	6 (1040 силъ).
— — — Бельгіи	30 (2520 силъ).
— — — Франціи	2 (230 силъ).

Русскіе заводы, строившіе, для пароходовъ, машины, слѣдующіе:

- Механическое заведеніе общества «Кавказъ и Меркурій», въ Спасскомъ затонѣ (казанской губерніи).
- Заводъ Нобеля, въ С.-Петербурѣ.
- Сормовская фабрика Бенардаки.
- Костромской заводъ Шиповыхъ.
- Мальцовскій заводъ (калужской губерніи).
- Пермскіе заводы (Гакса, Всеволожскихъ).
- Фабрика Колчина, въ Нижнемъ-Новгородѣ.
- Заводъ Джонса (тоже).
- Выксунскій заводъ (въ ардатовскомъ уѣздѣ, ниж. губ.).
- Воткинскій заводъ.
- Демидовскіе заводы.

Первоначально дѣйствовали на Волгѣ только буксирные и кабестанные пароходы. Пассажиры принимались на буксирные пароходы, такъ сказать, при okazji, когда пароходъ отправлялся безъ груза, а нерѣдко и при отправленіи съ грузами, т. е. имѣя на буксирѣ баржи; пассажиры сажались на пароходъ, бурлаковъ же и чернорабочихъ перевозили, большою

*) За неизмѣнимъ официальныхъ свѣдѣній о способностяхъ судовъ, свѣдѣнія эти собраны начальникомъ дистанціи частнымъ образомъ.

частью, на баржахъ. Буфетовъ на пароходахъ не было. За неимѣніемъ лучшихъ удобствъ, публика, по необходимости, довольствовалась и этимъ, предпочитая путешествіе на буксирныхъ пароходахъ вѣдѣ въ телѣгахъ и тарангасахъ, по худымъ дорогамъ: извѣстно, что отъ Нижняго, кромѣ московской, нѣтъ ни одной шоссеиной дороги; вѣда, особенно весною и осенью, самая бѣдственная и небезопасная, такъ какъ по большимъ дорогамъ пошаливаютъ.

Общество «Самолетъ», учрежденное съ главною цѣлю содержать правильные пассажирскіе рейсы, начало свои дѣйствія отъ Твери до Рыбинска, и постепенно увеличивая число своихъ пароходовъ, подвигалось все далѣе, внизъ по Волгѣ, до Царицына; затѣмъ пустило свои три товаро-пассажирскіе парохода до Астрахани, а когда общество «Кавказъ и Меркурій» учредило пассажирскіе рейсы отъ Нижняго до Перми, то и общество «Самолетъ» также пустило свои пароходы въ Каму, до Перми. Набонецъ, въ послѣднее время, оно устроило рейсы по Окѣ, отъ Нижняго до Елатымы.

Общество «Кавказъ и Меркурій» прежде устроило пассажирскіе рейсы между Нижнимъ и Пермью, а потомъ и между Нижнимъ и Астраханью, въ связи съ почтовыми рейсами своихъ морскихъ пароходовъ, по Каспійскому морю, до Астрабада.

«Общество по Волгѣ» учредило рейсы пассажирскіе между Нижнимъ и Астраханью.

Общество «Дружина» совершало въ 1869 году пассажирскіе рейсы между Нижнимъ и Рыбинскомъ.

Въ 1870 году торговый домъ братьевъ И. Ри. В. Милюгиныхъ соперничаетъ съ «Самолетомъ», отправляя ежедневно свои пассажирскіе пароходы между Нижнимъ и Рыбинскомъ.

Братья Каменскіе съ 1867 года совершаютъ пассажирскіе рейсы между Нижнимъ и Пермью.

Купецъ Колчинъ, при перевозкѣ арестантовъ, въ баржѣ,

особенно для того устроенной. перевозить, на буксирующемъ ее пароходѣ, пассажировъ, между Нижнимъ и Пермью.

Съ мая 1870 года уфимскіе купцы Поповъ, Полетаевъ и Исаевъ учредили пассажирскіе рейсы, два раза въ недѣлю, отъ Елабуги (на Камѣ), по р. Бѣлой, до Уфы, и обратно. На этой линіи у нихъ дѣйствуютъ два парохода, изъ которыхъ одинъ ходитъ до Казани. Линія бѣльская находится въ связи съ камскою линіею общества «Кавказъ и Меркурій», съ пароходовъ котораго пассажиры и грузы передаются, въ Елабугѣ, на бѣльскіе пароходы, а съ этихъ послѣднихъ на пароходы общества «Кавказъ и Меркурій.»

Получено извѣстіе, что два частныя лица ставятъ пароходъ, для пассажирскихъ рейсовъ, между Пермью и Усольемъ, на Камѣ.

По Шекснѣ, между Рыбинскомъ и Череповцемъ, совершаютъ пассажирскіе рейсы пароходы торговаго дома братьевъ И. и В. Милютиныхъ.

Между Тверью и Ржевомъ, по верховью Волги, содержитъ пассажирское сообщеніе одинъ пароходъ, принадлежащій частному лицу, имени котораго намъ не удалось узнать.

Такимъ образомъ, въ настоящее время, пассажирское пароходство обняло собою все теченіе Волги, большую половину Камы, половину впадающей въ нее р. Бѣлой и пустило свои вѣтви въ Шексну и Огу.

Оно примыкаетъ къ желѣзнымъ дорогамъ: николаевской, въ Твери, рыбинско-бологовской, въ Рыбинскѣ, московско-ярославской, въ Ярославлѣ, московско-нижегородской, въ Нижнемъ, тамбовско-саратовской, въ Саратовѣ, волго-донской и грязе-царицынской, въ Царицынѣ.

Пароходы обществъ «Самолетъ» и «Кавказъ и Меркурій» перевозятъ, за условленную, съ почтовымъ вѣдомствомъ, плату, какъ простую, такъ и тяжелую почтовую корреспонденцію, на всемъ протяженіи своихъ рейсовъ по Волгѣ и Камѣ.

На основаніи высочайше утвержденнаго, въ 1867 г., положенія о перевозкѣ войскъ, по водянымъ путямъ имперіи, партіи нижнихъ чиновъ ежегодно перевозятся, за установленную правительствомъ плату, на пассажирскихъ пароходахъ слѣдующихъ обществъ:

Общество «Кавказъ и Меркурій» — отъ Нижняго-Новгорода до Астрахани и обратно, отъ Нижняго-Новгорода до Перми и обратно, отъ Астрахани, чрезъ Бирючью Косу, до Петровска, Дербента, Баку, Ленкорани и Форта Александровскаго.

Общество «Самолетъ» — отъ Твери до Астрахани, отъ Нижняго до Перми и отъ Нижняго до Елатмы и обратно.

«Общество по Волгѣ», учрежденное въ 1843 году, — отъ Нижняго до Астрахани и обратно.

Общества «Дружина» и «Лебедь», когда были соединены, имѣли право, на срочно-буксирныхъ пароходахъ, перевозить партіи нижнихъ чиновъ отъ Нижняго до Астрахани и обратно. Теперъ эти общества дѣйствуютъ порознь.

Пассажирскіе пароходы совершаютъ рейсы, по распубликованнымъ росписаніямъ, имѣютъ помѣщенія для пассажировъ I, II и III классовъ, общія мужскія, общія дамскія и отдѣльныя каюты и правильно-устроенные буфеты. Пассажиры III класса помѣщаются на палубѣ, подъ, преимущественно, металлическимъ тентомъ. На нѣкоторыхъ пароходахъ нижегородско-астраханской линіи устроено, для каютъ I и II классовъ, паровое отопленіе. На нѣкоторыхъ пароходахъ имѣются, для чтенія, газеты и журналы.

Пассажирскіе пароходы астраханской линіи всѣ большіе, отъ 80 до 200 силъ, выстроенные, одни въ Бельгій, другіе въ Англіи.

При постройкѣ пассажирскихъ пароходовъ, непремѣнными условіями были: возможно большая скорость и наивозможно-большій комфортъ, для пассажировъ.

Пароходныя управленія вмѣняютъ въ обязанность командирамъ и всѣмъ служащимъ, на пароходахъ, не только въ живое обращеніе, но и полное вниманіе и предупредительность, въ отношеніи къ пассажирамъ *).

Пассажирское пароходство, при правильномъ его устройствѣ, можно считать самымъ выгоднымъ дѣломъ, изъ всѣхъ операций пароходства. Капиталь въ немъ обращается быстро, деньги, за провозъ пассажировъ и ихъ багажа, по установленной таксѣ, выручаются, при взятіи пассажирами билетовъ, слѣдовательно, тотчасъ, а не чрезъ нѣсколько мѣсяцевъ, какъ фрахтъ за грузы. Притомъ и колебаніе цѣнъ фрахтовыхъ менѣе чувствительно для пассажирскаго пароходства. Но для того, чтобы дѣло велось стройно, необходимо предпринимателю имѣть достаточное число пароходовъ, для содержанія линіи: чѣмъ чаще отправление, тѣмъ болѣе публика привыкаетъ къ известнымъ пароходамъ. Но это доступно для рейсовъ, на большихъ разстояніяхъ, не частнымъ лицамъ, а только пароходнымъ компаніямъ, обладающимъ большимъ числомъ пароходовъ, вполне приспособленныхъ, для пассажирскаго движенія.

Буксирное и кабанное дѣло находится совершенно въ иныхъ условіяхъ. Выгода или убытокъ его находится въ прямой зависимости отъ количества хлѣбныхъ грузовъ, на пристаняхъ и отъ требованія, на хлѣбный товаръ, за-границей и для внутренняго потребленія. При хорошихъ урожаяхъ въ низовыхъ губерніяхъ (саратовской, самарской, симбирской) и при большомъ требованіи хлѣба на петербургской и рыбинской биржахъ, кладчики сами являются къ пароходчикамъ, а въ противномъ случаѣ пароходчики толпами занскиваютъ расположенія кладчиковъ, и тогда цѣны фрахта падаютъ. Паденіе цѣнъ фрахта за пшеницу, сопровождается всегда не только паденіемъ цѣнъ фрахта за сало, отправляемое съ тѣхъ-же пристаней, но паденіемъ цѣнъ фрахта, даже изъ Астрахани, за товары рыбные, хлопокъ, марену, шерсть и проч. Первый рейсъ до Рыбинска и Нижняго, съ пристаней саратовской и

*) Авторъ говорить конечно, не объ исключеніяхъ. — *Ред.*

самарской губерній *), съ камскихъ пристаней (Чистополя, Челновъ) съ устья Суры, и наконецъ изъ Лыскова, всегда игралъ первенствующую роль. Рейсъ этотъ совершался немедленно по открытіи навигаціи, во время весенняго разлива водъ, когда пароходы борются только съ быстротою теченія и съ шторменными вѣтрами, но за то не встрѣчаютъ затрудненій отъ мелководія. Если первый рейсъ взять выгодно, пароходчики рассчитываютъ на барыши; если онъ взять по низкимъ цѣнамъ, то опасаются недостатка грузовъ и предвидятъ худой заработокъ. Цѣны второго и послѣдующихъ рейсовъ бывали всегда ниже перворейсныхъ. Такъ какъ перворейсные грузы, большею частію, назначались въ перегрузку въ Рыбинскѣ, для слѣдованія, по системамъ, къ С.-Петербургу, то пароходы, наперерывъ, другъ передъ другомъ, стремились эти грузы доставить въ Рыбинскъ ранѣе и заслужить себѣ этимъ наилучшую репутацію. Рыбинская биржа была всегда очень требовательна, въ этомъ отношеніи. Съ быстрымъ размноженіемъ числа буксирныхъ пароходовъ на Волгѣ, требованія кладчиковъ о срокахъ доставки дѣлались все строже и строже. Контрактные сроки сокращались: вмѣсто прежнихъ 30 дней, отъ Саратова, и 25, отъ Самары, стали писать 22 дня, изъ Саратова, и отъ 20 до 15 дней, изъ Самары. Кладчики недовольствовались даже доставкою въ контрактный срокъ и требовали доставки раньше срока. Въ то же время, пользуясь соперничествомъ между пароходчиками, все болѣе и болѣе стѣсняли ихъ тяжелыми условіями: назначали большія неустойки, за просрочку, а платежъ фрахта оттягивали почти на годъ; задатки-же выдавали ничтожныя. Но все это еще было сносно, пока не насталъ, поразившій всѣхъ, кризисъ нынѣшняго 1870 года.

Чтобы сдѣлать нагляднымъ значеніе этого кризиса, выпишемъ цѣны фрахта, существовавшія съ 1862 по 1869 годъ, включительно, за доставку, первыми двумя рейсами, пшеницы

*) Камышинна, колоній, Покровской Слободы, Саратова, Балакова, Волжска, Хвалынска, Самары, Екатериновки, также Сызрани Симбирска, Майны и Спасска.

и сала, хотя только изъ Камышина, Саратова и Самары до Рыбинска.

Въ 1862 г.

Изъ Камышина, 1 рейсомъ, сало 24 к., пшеница 20¹/₂ к. съ п.
— Саратова — — — — 19 к. —

Въ 1863 г.

— Камышина, 1 рейсомъ, сало 19 к.
— Саратова — — — — 18 к. пшеница 16 к.
— Самары — — — — 14 к.
— — — — 2 рейсомъ — — — — 13 к.

Въ 1864 г.

— Камышина, 1 рейсомъ, сало 18¹/₂ к.
— Саратова — — — — 17¹/₄ к. пшеница 17 к.
— — — — 2 — — — — 10 к.

Въ 1865 г.

— Саратова, 1 рейсомъ, сало 10 к.
— Самары — — — — 7 к. пшеница 9 к.
— — — — 2 — — — — 7¹/₂ и 5¹/₄ к.

Въ 1866 г.

— Саратова, 1 рейсомъ, сало 18¹/₂ к. пшеница 13 и 16 к.
— Самары 1 — — — — 13¹/₂ к. — 15¹/₂ к.

Въ 1867 г.

— Саратова, 1 рейсомъ, сало 16¹/₂ к.
— Самары — — — — 14 к. пшеница 14 к.

Въ 1868 г.

— Камышина, 1 рейсомъ, пшеница 18¹/₂ к.
— — — — 2 — — — — 18 к.
— Саратова 1 — — — — 18¹/₂ к.
— — — — 2 — — — — 14 к.
— Самары 1 — — — — сало 15¹/₄ к. — 15 к.

Въ 1869 г.

Изъ Камышина, 1 рейсомъ,	пшеница 24 и 21 к.
— Саратова, 1 рейсомъ, сало 21 к.	пшеница 19 к.
— Самары 1 — —	17 ¹ / ₂ к. — 17 к.
— — 2 — —	— 14 к.

Посмотримъ теперь, каковы цѣны нынѣшняго 1870 года:

Изъ Камышина, 1 рейсомъ,	пшеница 8 ¹ / ₂ и 8 к.
— — 2 — —	7 ¹ / ₂ к.
— Саратова 1 — —	6 ³ / ₄ к.
— Ровнаго 2 — —	6 ¹ / ₂ к.
— Самары 1 — —	сало 6 и 5 ³ / ₄ к. пшеница 5 к.
— — 2 — —	— 5 и 4 к.

Если при заработкахъ, по прежнимъ цѣнамъ, пароходчики въ неблагоприятные года терпѣли убытки, то чего можно ожидать отъ нынѣшняго года, когда цѣны вдругъ уменьшились почти въ три раза?

Послѣ этого понятно, почему нѣкто, взявъ въ аренду, на 1870 годъ пароходъ и выдавъ владѣльцу задатокъ, затѣмъ затративъ значительную сумму, на ремонтъ парохода, отказывался отъ аренды, потерявъ безвозвратно задатокъ и истраченные на ремонтъ суммы. Понятно, почему общество «Нептунъ» превратило буксированіе барж своими, специально для этой цѣли, построенными, весьма сильными пароходами, и начало ими рейсы товаро-пассажирскіе, безъ баржъ. Понятно, почему, вмѣсто первыхъ рейсовъ, до Рыбинска, многіе пароходы пошли, съ открытія навигаціи, въ качествѣ срочно-буксирныхъ, съ одною баржею, между Нижнимъ и Астраханью, число пассажирскихъ пароходовъ увеличилось, пароходы, оставшіеся безъ опредѣленной работы, искали грузовъ, по какой-бы то ни было цѣнѣ (напр. отъ устья Камы до Нижнего по 1¹/₂ к. съ пуда) и своею лихорадочною дѣятельностью напоминали пословицу: «утопающій хватается за соломенку».

Такое положеніе дѣль возбуждаетъ вопросъ: въ чемъ именно заключаются причины нынѣшняго необыкновеннаго кризиса? Обыкновенно выставляють слѣдующія причины: а) неурожай хлѣбовъ въ низовыхъ губерніяхъ и б) размножившееся число буксирныхъ пароходовъ и возникшую оттого конкуренцію. Намъ кажется, что этихъ причинъ недостаточно, для объясненія такого крупнаго явленія. Бывали и прежде неурожай хлѣбовъ, число пароходовъ размножилось не внезапно, не въ зиму на 1870 годъ: пароходы заказывались и строились ежегодно; давно говорятъ, что пароходовъ много, что работать невыгодно, а между тѣмъ заказы и постройка новыхъ пароходовъ не прекращается, даже и въ нынѣшнемъ году. Известно, что въ 1868 и 1869 годахъ буксирные пароходы имѣли превосходные заработки, цѣны фрахта были такъ высоки, что вводили пароходчиковъ на пріятное воспоминаніе о 1856 и 1857 годахъ, памятныхъ по высокимъ фрахтамъ. Вдругъ, въ зиму на 1870 годъ, неурожай въ низовыхъ губерніяхъ наводитъ столь сильнѣй паническій страхъ на пароходчиковъ, что они сбавляютъ чуть не $\frac{2}{3}$ съ бывшей цѣны, везутъ почти безъ пользы и съ разсрочкою фрахта почти на годъ. Размѣръ упадка цѣнъ нынѣшняго года непропорціоналенъ съ числомъ прибавившихся съ 1869 на 1870 годъ пароходовъ. Хотя мы и неимѣемъ еще точнаго списка всѣхъ пароходовъ, плавающихъ на Волгѣ, но безъ сомнѣнія должны были-бы наглядно замѣтить появленіе весною 1870 г. на Волгѣ множества новыхъ пароходовъ; однакожъ, этого незидно. Намъ кажется, что паника пароходчиковъ происходитъ оттого, что они дѣйствуютъ, каждый по одиночкѣ, безъ опредѣленной системы. Паника всегда первоначально возникаетъ у частныхъ пароходовладѣльцевъ; пароходныя компаніи, за рѣдкими развѣ исключеніями, въ этомъ отношеніи, устойчивѣе. При одинаково-хорошихъ заработкахъ, малые капиталы всегда имѣютъ сравнительно большій, противъ компаній, процентъ чистой прибыли и бывали примѣры, что проработавъ два, три года, небольшой пароходовладѣлецъ обогащался, получивъ чистой прибыли процентовъ по 40, тогда какъ большія компаніи получали отъ 15 до 20%. Желая скорѣе обогатиться, пароходовладѣльцы

думали только о настоящемъ, какъ-бы забывая, что надо подумать и о черномъ днѣ. Намъ кажется, что еслибы пароходовладѣльцы имѣли между собою болѣе общенія, еслибы они соединялись въ болѣе или менѣе значительныя компаніи, для устройства дѣлъ своихъ, по опредѣленной системѣ, ихъ не заставляли-бы невзгоды въ-расплохъ *).

Выше мы перечислили всѣ, существующія на Волгѣ, акціонерныя компаніи, ихъ только восемь; частныхъ пароходовладѣльцевъ въ 1865 году было 31, а къ 1870 году число ихъ возрасло до 230. Эти 230 лицъ составляютъ на Волгѣ силу, которая, если поведетъ дѣло разумно, то, конечно, окажетъ отечественной промышленности немалую услугу; если-же растрагится во взаимномъ подкапываніи другъ подъ друга, то причинитъ промышленности большой вредъ. Вредъ этотъ выразится, во-первыхъ, тѣмъ, что при безвыгодности пароходной операціи, отъ неумѣнья вести дѣло, капиталъ, затраченный на приобрѣтеніе пароходовъ, будетъ дѣйствовать непроизводительно, во-вторыхъ, неаккуратное исполненіе перевозки грузовъ, по безденежью терпящаго убытки пароходовладѣльца, повлечетъ замѣшательство въ торговлѣ, въ-третьихъ, при такомъ положеніи дѣлъ, пароходство лишается возможности дѣлать, въ способъ перевозкѣ грузовъ, какія либо, вызываемыя современными потребностями, усовершенствованія.

Главная цѣль, какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и пароход-

* Мы смотримъ на дѣло нѣсколько иначе, т. е. думаемъ, что свободная конкуренція въ пароходномъ дѣлѣ, если-бы она, положимъ, причинила въ данную минуту, не только убытки отдѣльнымъ лицамъ, но даже убил-бы совершенно дѣла нѣкоторыхъ, принесетъ, съ точки зрѣнія народной экономіи, несравненно болѣе пользы, установивъ нормальныя цѣны за провозъ, согласныя съ предложеніемъ и требованіемъ, чѣмъ то общеніе отдѣльныхъ пароходовладѣльцевъ, этихъ, во всякомъ случаѣ, крупныхъ капиталистовъ, о которомъ говоритъ авторъ. Впрочемъ, прибавимъ, во-первыхъ, что во всемъ остальномъ, когда рѣчь идетъ исключительно о фактахъ, мы готовы вѣрить автору на-слово, полагаясь на его полнѣйшую компетентность, въ знаніи условій пароходнаго дѣла, а во-вторыхъ, мы отчасти еще выскажемся сами, по этому предмету, подробнѣе, въ слѣдующей статьѣ.—Ред.

ства—срочность, удешевленіе перевозки и доставленіе путешествующимъ наивозможно-большаго спокойствія и удобствъ.

На Волгѣ, какъ и вездѣ на большихъ рѣкахъ, грузы бываютъ двоякаго рода: *партіонные*—большими количествами (напр. 60 т. пуд.), на цѣлую баржу, какъ-то хлѣбъ, сало, рыба, хлопокъ, марена, кизлярское вино *), спиртъ и т. п. и *мелочные*, менѣе значительными количествами; сюда принадлежатъ, частью, вышеозначенные товары, а больше—мануфактурный, разный и т. под. Грузы первого рода перевозятся буксирными пароходами, преимущественно, по контрактнымъ срокамъ; а для грузовъ второго рода необходима болѣе скорая доставка и притомъ остановки, въ опредѣленные дни, у той или другой пристани, на всемъ пути, между крайними пунктами; т. е. первого рода грузы доставляются пароходами, дѣйствующими безъ росписанія, а грузы второго рода пароходами, дѣйствующими *по республикованнымъ росписаніямъ*, такъ чтобы время отхода отъ каждой пристани было публикѣ извѣстно. Такіе пароходы называются *срочно-буксирными*. Они должны рейсъ совершать отъ Нижняго до Астрахани въ 10 дней и отъ Астрахани до Нижняго въ 16 дней, лѣтомъ, и 20 дней, весною, (пока теченіе быстро). Плата за провозъ пассажировъ на такихъ пароходахъ должна быть дешевле, нежели на пассажирскихъ пароходахъ.

Товарищество на вѣрѣ, подъ фирмою Брылкинъ, Головинъ и К^о, первое начало, въ 1861 году, на Волгѣ, движеніе срочно-буксирныхъ пароходовъ, съ одною баржею, между Нижнимъ и Астраханью, сначала по одному разу въ недѣлю.

Затѣмъ и общество «Кавказъ и Мекрурій» учредило у себя срочно-буксирные рейсы.

Кризисъ нынѣшняго года заставилъ и другія пароходныя общества прибѣгнуть къ тому-же способу.

*) Хлопокъ, марена, вино отправляются также и со срочными пароходами.

Для устройства срочно-буксирныхъ рейсовъ надобно имѣть определенное число пароходовъ, смотря потому, на какомъ пространствѣ и сколько разъ въ недѣлю назначаются отправленія.

Одиночнымъ пароходовладѣльцамъ устройство подобнаго дѣла возможно не иначе, какъ соединившись для того, посредствомъ взаимнаго договора.

Что это дѣло выгодно, доказательствомъ тому служатъ заработки въ К^о «Лебедь» и то, что другія пароходныя общества, не только не сокращаютъ, но ежегодно увеличиваютъ число срочныхъ пароходовъ. Въ объявленіяхъ они обменовенно называются *товаро-пассажирскими*.

Значеніе срочно-буксирныхъ пароходовъ возрастаетъ, при существованіи желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ къ Волгѣ. Собственно буксирные пароходы (такъ называемые «тяжелые», въ отличіе отъ срочно-буксирныхъ), водящія баржи съ полнымъ грузомъ, соответствующимъ числу силъ парохода, доставляютъ грузы, которые, какъ по свойству своему, такъ и по громадному количеству (200 т., 120 т., 80 т., 60 т. пуд.), большею частію, отправляются не по желѣзнымъ дорогамъ, а водянымъ путемъ. Притомъ и сравнительно-медленная доставка ихъ несоотвѣтствуетъ скорости перевозки по желѣзнымъ дорогамъ. Только грузы, перевозимые срочно-буксирными пароходами, исключая немногихъ, къ которымъ слѣдуетъ причислить срочные грузы, могутъ слѣдовать по желѣзнымъ дорогамъ. Въ настоящее время грузы принимаются пароходными обществами «Кавказъ и Меркурій» и «Лебедь», въ Петербургѣ и Москвѣ, прямо на доставку до разныхъ пристаней Волги, въ порты Каспійскаго моря, въ Персію и обратно изъ этихъ портовъ и пристаней до Москвы и Петербурга. Желаящіе самой скорой доставки грузовъ, платятъ дороже и отдаютъ ихъ, на доставку, на пассажирскихъ пароходахъ. Срочно-буксирные пароходы, пока совершаютъ рейсы только по Волгѣ отъ Рыбинска до Астрахани и обратно; пассажирскіе-же пароходы, какъ было сказано выше, совершаютъ рейсы и по

Шекснѣ, Огѣ, Камѣ и Бѣлой. Общество «Кавказъ и Меркурій» принимаетъ, отъ желающихъ, грузы съ страхованіемъ.

Для отправителей грузовъ, на нижегородскую ярмарку и съ ярмарки, въ разныя приволжскія мѣстности и въ порты Каспійскаго моря, срочно-буксирные пароходы имѣютъ немаловажное значеніе, давая возможность получать и отправлять грузы чаще и скорѣе.

Наконецъ, во время мелководія, на Волгѣ, срочно-буксирные пароходы, имѣя на буксирѣ одну только баржу и притомъ съ грузомъ не болѣе 30 т. пудовъ, имѣютъ то преимущество, предъ тяжелыми буксирными пароходами, ведущими по двѣ, по три, иногда по четыре баржи, что могутъ переходить перекаты удобнѣе и скорѣе.

Собственно *буксирные* (тяжелые) пароходы перевозятъ грузы въ баржахъ. Число баржъ, буксируемыхъ пароходомъ, зависитъ отъ его силъ.

Пароходы въ 60 силъ буксируютъ по 1 баржѣ, съ грузомъ	отъ 55 т. до 65 т. п.
— — 80 до 120 силъ — — 2 баржи, съ грузомъ	отъ 100 т. до 120 т. п., въ двухъ.
— — 150 до 200 силъ — — 3 баржи, съ грузомъ	отъ 150 т. до 170 т. п., въ трехъ.
— — 250 до 450 силъ — — 4 баржи, съ грузомъ	до 220 т. пуд., въ четырехъ.

Рыбинскъ и Нижній-Новгородъ составляютъ главныя пристани, къ которымъ идутъ, за буксирными пароходами, партіонные грузы, преимущественно, съ пристаней:

Волги:

Астраханской Рыба, хлопокъ, марена, бизляр-
ское вино, фотонафть, нефть.

Владиміровки	Соль.
Енотаевска	Шерсть, бакалейный товаръ.
Царицына	Пшеница.
Дубовки	Пшеница.
Камышинской	Сало, пшеница и соль.
Николаевской	
Колоній, лежащихъ между Камышиномъ и Саратовомъ	Пшеница, пшено и крупчатка.
Саратовской и Покровской слободы	Пшеница, крупчатка, сало, табакъ и спиртъ.
Волжской	
Колоній: Екатериненштадта и другихъ, между Саратовомъ и Самарой	Сало и поташъ.
Балагова	Пшеница, крупчатка и табакъ.
Хвалынска	
Самары	Пшеница и сало.
Екатериновки	Пшеница, сало и бухарскій хлопокъ.
Сызрани	
Сенгилея	Пшеница и пшено.
Симбирска	Ржаная мука, крупа разная.
Майны	Тоже.
Ундаръ	
Спасса	Рожъ и овесъ.
Чебоксарской и другихъ ближайшихъ	Мука, крупа разная и овесъ.
Васильской	
Лысковской	

Камы:

Челнинской	Тоже.
Чистопольской	
Алексѣевки	

Кромѣ того изъ Камы отплываютъ, на устье, караваны съ желѣзомъ и мочальнымъ товаромъ.

Съ осени законтрактуются, по пристанямъ, дрова, не-

обходимыя для дѣйствія пароходовъ *). Съ осени-же разставляются по пристанямъ, гдѣ предполагаются весенніе грузы, баржи и пароходы, на зимовку.

Зимую (съ декабря по мартъ) производится наборъ грузовъ.

Въ декабрѣ и январѣ рѣдятся: лоцмана, судорабочіе и кочегары, на пароходы и баржи. Лоцмана и судорабочіе поступаютъ, большею частію, изъ крестьянъ нижегородской губерніи. Изъ мѣста жительства, они являются, на назначенныя суда, къ 15 марта.

Навигація открывается иногда въ первыхъ числахъ, большею частію, около половины, а иногда въ концѣ апрѣля.

Немедленно по вскрытіи рѣки, отъ льда, начинается нагрузка перворейсныхъ баржъ, по окончаніи которой онѣ забуксировываются пароходами и отправляются въ путь.

При быстрой водѣ и шторменныхъ вѣтрахъ ходъ пароходовъ, противъ теченія, бываетъ затруднителенъ. При благоприятныхъ обстоятельствахъ грузы доставляются, большею частію, ранѣе сроковъ, назначенныхъ въ контрактахъ. По совершеніи перваго рейса, пароходы отправляются за вторыми, которые кончаются, обыкновенно, въ іюнь. Если годъ обилентъ хлѣбными грузами, то совершаются третьи и послѣдующіе рейсы, съ хлѣбными грузами. Если хлѣбныхъ грузовъ мало, то послѣ 2-го рейса нѣкоторые пароходы прекращаютъ свои дѣйствія, до нижегородской ярмарки, другіе, запасшіеся грузами изъ Астрахани, занимаются доставкою въ Нижній астраханскихъ грузовъ; съ наступленіемъ нижегородской ярмарки, везутъ изъ нея грузы, внизъ по Волгѣ, до разныхъ пристаней, вверхъ по Волгѣ, до Рыбинска, или въ Каму, до Перми. Затѣмъ, если найдутъ, доставляютъ осенніе грузы, съ низовыхъ пристаней, большею частію, до Нижняго, иногда до Рыбинска, нѣкоторые пароходы, позднею осенью (около 10 октя-

*) Каменный уголь еще не употребляется на пароходахъ, на Волгѣ, потому что онъ дороже дровъ и приобрѣтать его затруднительно.

бря), отправляются из Астрахани съ грузомъ рыбы (малосола), которую доставляютъ въ Саратовъ.

Кромѣ перевозки грузовъ, общество «Кавказъ и Меркурій» ежегодно перевозитъ, съ волжскихъ и камскихъ пристаней, эшелоны войскъ, слѣдующихъ въ кавказскую армію. Войска перевозятся до Астрахани, въ приспособленныхъ для того баржахъ, буксируемыхъ большими 200-сильными пароходами, а Каспійскимъ моремъ, до Петровска, на морскихъ шхунахъ. Съ 1859 по 1869 годъ, включительно, перевозилось, въ навигацію, отъ 7 т. до 10 т. нижнихъ чиновъ.

Купецъ Колчинъ перевозитъ изъ Нижняго въ Пермь осмыльныхъ арестантовъ, посаженыхъ въ баржѣ, буксируемой пароходомъ.

Кабестанные пароходы доставляютъ караваны судовъ большого размѣра, называемыхъ подчалками, или обыкновенныя баржи, съ хлѣбными грузами, или подчалки съ мочальными издѣліями, или наконецъ баржи съ желѣзомъ. Грузы эти отправляются: хлѣбные, мочало и желѣзо съ устья Камы, хлѣбные—изъ Суры или съ устья Оки. Послѣдніе сплываютъ изъ Мокши и называются моршанскимъ караваномъ. Грузы эти слѣдуютъ: хлѣбные въ Рыбинскъ, другіе хлѣбные, мочальные и желѣзо въ Нижній, на нижегородскую ярмарку. Прежде бывало, что кабестаны водили изъ Камышина въ Нижній караванъ съ солью. Но теперь кабестаны, большею частію, ограничиваются рейсами съ пристаней, не ниже устья Камы, такъ какъ доставка буксирными пароходами удешевилась. Кабестанные цѣны фрахта всегда дешевле буксирныхъ. Въ урожайные годы случается, что кабестаны успѣваютъ совершить 4 рейса: два отъ устья Оки до Рыбинска и два отъ устья Камы до Нижняго. Въ неурожайные годы они ограничиваются только двумя первыми рейсами. Кабестанный пароходъ можетъ вести до 300 т. пудовъ. Рейсъ кабестана отъ устья Камы до Рыбинска продолжается отъ 25 до 30 дней, а съ устья Оки до Рыбинска 14 дней.

Кабестанное дѣло находится еще въ большей зависимости отъ урожая въ хлѣбовъ, чѣмъ буксирное. Кабестаны могутъ работать выгодно только тогда, когда у буксирныхъ пароходовъ много работы. Въ нынѣшнемъ году были примѣры, что буксирные пароходы брали такъ дешево, что отбивали работу у кабестановъ. По этому трудно предполагать, чтобы кабестанное пароходство, составляющее видоизмѣненіе боноводныхъ машинъ, могло впредь развиваться на Волгѣ.

Изъ всего вышеизложеннаго мы приходимъ къ убѣжденію, что развитія и усовершенствованія надобно ожидать отъ двухъ видовъ пароходства: *пассажирскаго* и *буксирнаго*, и что развитіе это возможно только при соединеніи пароходчиковъ въ болѣе или менѣе значительныя товарищества, для выполнения какихъ либо опредѣленныхъ цѣлей. Размноженіе же числа небольшихъ пароходоладѣльцевъ, дѣйствующихъ разрозненно и безъ системы, съ единственною только цѣлю свораго и легкаго обогащенія, не можетъ кончиться безъ окончательнаго раззоренія многихъ.

А. И — ВЪ.

ПРИЛОЖЕНІЯ

I.

АЛФАВИТНЫЙ СПИСОКЪ

пароходовъ, плававшихъ, въ 1869 г., составленный по свѣдѣніямъ, доставленнымъ начальникомъ 3 дистанціи II отдѣленія V округа путей сообщенія.

Названіе парохода. Кому принадлежитъ.	Названіе парохода. Кому принадлежитъ.
Астрахань—обществу Самолетъ.	Боець—купц. Бородачеву.
Аскольдъ—обществу Дружина.	Безъ названія—купц. Любимову.
Акціонеръ — — —	В. Глазенапъ—общ. Самолетъ.
Александръ — — —	Вѣстникъ — — —
Арендаторъ — — —	В. К. Ольга—общ. Кавказъ и Мерк.
Ахтуба—Обществу по Волгѣ.	Вотякъ — — —
Астрахань—общ. Камско-Волжск.	Волга—общ. по Волгѣ.
Александръ-Перетцъ — — —	Владиміръ—общ. Вулканъ.
Англичанинъ—Товарищ. Лебедь.	Волна—общ. Камско-Волжскому.
Акула—купцу Колчину.	Веста—товарищ. Нептунъ.
Александръ—купц. Каменскимъ.	Вьюкъ—купц. Колчину.
Авраамъ—купц. Ненюкову.	Василій—купц. Каменскимъ.
Анна—г. Мерценфельду.	Вѣрный—купц. Филиппову.
Александръ—г. Семянинникову.	Воевода—купц. Блинову.
Акваринъ—купц. Фоминыхъ.	Воля и Цыгановъ—г. Зюппу.
Американецъ—купц. Никитину.	Вятка—купц. Куклину.
Александръ—вѣдом. путей с общ.	Волжскъ—купц. Сапожникову.
Алмазъ—кр. Сиропятову.	Вѣра—купц. Оловянишинову.
Александръ—купц. Красникову.	Велизарій—кр. Пгнатьевичу.
Анатолій—г. Мерценфельду.	Внукъ — — —
Алексѣй—г. Вавойскому.	Внучка — — —
Быстрый—обществу Самолетъ.	Востокъ—купц. Духинову.
Бывалый — — —	Внезапный—кр. Курякиной.
Благословенный—общ. К. и Мерк.	Владиміръ—г. Сирскому.
Бекетовъ — — —	Вечеславъ—купц. Кокурину.
Богатырь—общ. Вулканъ.	Волгарь—купц. Котельникову.
Богатырь—общ. Камско-Волжск.	Гонецъ—общ. Самолетъ.
Батракъ—купц. Черемухину.	Государь—общ. по Волгѣ.
Близнецъ—купц. Журавлеву.	Геркулесъ — — —
Батракъ—купц. Душину.	Гутуевъ—купц. Полетаеву.
Благодѣтель—купц. Парфенову.	Голубъ—купц. Блинову.

Гражданинъ — купц. Никитину.
 Грозный — купц. Кузнецову.
 Гр. Суворовъ — к. Дегтяревымъ.
 Гражданинъ — купц. Булычеву.
 Деша — общ. Самолеть.
 Дж. Кокериль — — — —
 Дмитрій — общ. Дружина.
 Д. Бенардаки — общ. Камск.-Волж.
 Дельфинъ — — — —
 Добрыня — купц. Кузнецову.
 Дружба — г. Крамеру,
 Дуброва — г. Дубровину.
 Джонсъ — купц. Колчину.
 Другъ — купц. Четвергову.
 Доброжелатель — купц. Чернову.
 Доставщикъ — купц. Котельникову.
 (Бывшій Преданнѣй).
 Джонка — купц. Тагунову.
 Дегтяревъ — купц. Дегтяревымъ.
 Дядя — г. Ильину съ К^о.
 Два Стефана — купц. Волонихину.
 Два брата — кр. Колотушкину.
 Два брата — купц. Кунгину.
 Донъ — купц. Шутову.
 Дагмара — купц. Новову.
 Ерусланъ — г. Лапфъ.
 Елизавета — г-жѣ Классенъ.
 Ершъ — купц. Каменскимъ.
 Екатеринбургъ — купц. Любимову.
 Ермакъ — купц. Бугровскому.
 Елабуга — купц. Вяхиревымъ.
 Жаръ-птица — общ. Вулканъ.
 Жолниво — кр. Мизнову.
 Заря — купц. Четвергову.
 Землякъ — купц. Кокуеву.
 Зефиръ — купц. Климову.
 Знакомый — к. Королеву и Пятову.
 Императрица — общ. Самолеть.
 Императрица Марія — об. Дружина.
 Иванъ Великій — — — —
 Исправный — г. Мионову.
 Извѣстный — купц. Колчину.
 Илья Муромецъ — к. Зворыкинымъ.
 Иванъ Сусанинъ — купц. Чернову.

И. Ф. Любимовъ — купц. Любимову.
 Испытанный — купц. Пшонникову.
 Испытатель — купц. Огурешникову.
 Иоаннъ — г. Бажанову.
 Иоаннъ Златоустъ — г-жѣ Классенъ.
 Иоаннъ — купц. Каменскимъ.
 Иоаннъ — купц. Ненюксу.
 Иоаннъ — г. Джонсу.
 Иосифъ — купц. Плигину.
 Курьеръ — обществу Самолеть.
 Казань — — — —
 Карамзинъ — общ. Кавк. и Меркур.
 Купецъ — — — —
 Князь Пожарскій — — — —
 Кавказъ — — — —
 Константинъ — обществу Дружина.
 Княгиня — обществу по Волгѣ.
 Князь — — — —
 Кама — — — —
 Крѣша — — — —
 Кандія — общ. Камско-Волжскому.
 Комета — — — —
 Камышинъ — — — —
 Карлъ Митчель — тов. Лебедь.
 Колонистъ — г. Лапфъ.
 Конст. Крамеръ — г. Крамеру.
 Котенокъ — — — —
 Козерогъ — бр. Минюкинымъ.
 Капитонъ — купцу Ушкову.
 Кулибинъ — г. Аркадьеву.
 Кострома — купцу Чернову.
 Краснослободскъ — куп. Ненюкову.
 Кателина — купцу Филинову.
 Кутузовъ — купцу Полетаеву.
 Компаніонъ — г. Бѣлову.
 Красносельскъ — купцу Соробину.
 Кинешма — купцу Полѣнову.
 Коммисаровъ — куп. Милютинымъ.
 Кокериль — г. Валтеръ.
 Казань — вѣд. путей сообщенія.
 Крестьянъ Товарищъ — кр. Коло-
 тушкину.
 Капитанъ — купцу Бротову.
 Куперинъ — купцу Куперину.

- Кудьма — купцу Тарасову.
 Ковровъ — купц. Большаковой.
 Капитанъ — — — — —
 Комисаровъ-Костромской — купцу Бардачеву.
 Легкій — обществу Самолетъ.
 Летучій — — — — —
 Лоцманъ — общ. Кавк. и Меркурій.
 Луна — общ. Камско-Волжскому.
 Леонидъ — — — — —
 Леда — товарищ. Лебедь.
 Левъ — купцу Блинову.
 Левъ — купцу Сорочкину.
 Лебедь — купцу Тихомірову.
 Молодецъ — общ. Кавк. и Меркурій.
 Мининъ — — — — —
 Меркурій — — — — —
 Москва — обществу по Волгѣ.
 Михаилъ — купц. Каменскимъ.
 Манифестъ — кр. Константинову.
 Морякъ — купцу Маркову.
 Матросъ — г. Криль.
 Москва — купцу Рахманову.
 Михаилъ — — — — —
 Муромъ — кр. Игнатьевичу.
 Механикъ — купцу Волкову.
 Михаилъ — купц. Милютинымъ.
 Морякъ — — — — —
 Матильда — г. Ротастъ.
 Могуцій — г. Соколову.
 Муравей — купцу Акифеву.
 Михаилъ — купцу Плигину.
 Механикъ — кр. Бѣляеву.
 Муравьевъ — купцу Муравьеву.
 Муравей — купцу Смольянинову.
 Наслѣдникъ Цесаревичъ — о. Самоа.
 Нимфа — обществу Самолетъ.
 Наада — — — — —
 Неренда — — — — —
 Нижний-Новгородъ — о. К. и Мерк.
 Н. Новосельскій — — — — —
 Николай — обществу Дружина.
 Нева — Камско-Волжскому.
 Нѣмецъ — товарищ. Лебедь.
 Нева — товарищ. Лебедь.
 Надежный — г. Миронову.
 Новый — купцу Чернову.
 Нолискъ — купцу Родионову.
 Николай — г. Мерценфельду.
 Надежда — г. Ставассеру.
 Надежный — купцу Якимову.
 Ник. Воронцовъ — купц. Бугровскому.
 Николай — купц. Милютинымъ.
 Невка — — — — —
 Нахимовъ — купцу Воцакину.
 Надежда — купцу Софронову.
 Нижегородъ — г. Валтеръ.
 Николай — г. Протасьеву.
 Никаноръ — гг. Максиму и Тетюшникову.
 Неожиданный — г. Девисону.
 Нижегородецъ — купцу Башкирову.
 Олегъ — обществу Дружина.
 Ока — обществу по Волгѣ.
 Орель — общ. Камско-Волжскому.
 Оренбургъ — купц. Константиновой.
 Одесса — купцу Тагунову.
 Осторожный — г. Щербакову.
 Ольга — купцу Соболеву.
 Орловъ — купцу Куклину.
 Ольга — купц. Кудряшевымъ.
 Орликъ — купц. Деятаревымъ.
 Оправданный — кр. Сироткину.
 Ольга — г. Вяземскому.
 Посѣщенный — обществу Самолетъ.
 Передовой — — — — —
 Проворный — — — — —
 Путникъ — — — — —
 Прогрессъ — — — — —
 Пермь — общ. Кавк. и Меркур.
 Православный — — — — —
 Петръ Великій — общ. Дружина.
 Пегасъ — товар. Нептунъ.
 Паллада — — — — —
 Петръ — купцу Кузнецову.
 Покорный — г. Миронову.
 Посѣщенный — купц. Котельникову.
 Петръ — купцу Ненюкову.

- Помощникъ — купцу Блинову.
 Приятный — гг. Дурасову и Столѣс-
 никову.
 Посадъ Пучежъ — куп. Иконникову.
 Первенецъ — купцу Журавлеву.
 Полезный — купцу Якимову.
 Пчелка — купцу Воронцову.
 Павелъ — вѣдом. пут. сообщ.
 Пермь — купцу Шенну.
 Посланикъ — кр. Лапшину.
 Правда — купцу Орлову.
 Помощникъ — купцу Красникову.
 Подрядчикъ — купцу Кашину.
 Первоначальный — кр. Куракину.
 Промышленникъ — куп. Бородачеву.
 Полезный — купц. Котельникову.
 Рѣзвый — обществу Самолеть.
 Разсылный — общ. Дружина.
 Ра — г-жѣ Класень.
 Русскій — купцу Ваулину.
 Работникъ — купц. Каменскимъ.
 Рыбакъ — купцу Маркову.
 Рубинъ — купцу Фоминныхъ.
 Россіянинъ — купцу Алабову.
 Радость — купцу Шенну.
 Россіянинъ — гг. Максимоу и Те-
 тюшинову.
 Работникъ — общ. Вулканъ.
 Скорый — обществу Самолеть.
 Сергій — — — — —
 Сибирякъ — общ. Кавк. и Меркурій.
 Сильвестръ — — — — —
 Спаскй Затонъ — — — — —
 Скореходъ — — — — —
 Святославъ — обществу Дружина.
 Сергій — — — — —
 Самсонъ — общ. по Волгѣ.
 Соловей-Разбойникъ — об. Вулканъ.
 Сорново — общ. Камско-Волжскому.
 Славянинъ — г. Лапфъ.
 Стефанъ — купцу Кузнецову.
 Сенавинъ — купцу Панкратову.
 Соликамецъ — г. Дубровину.
 Сарапулецъ — купцу Колчину.
- Соколь — купцу Тагунову.
 Соболю — — — — —
 Соликамецъ — г. Щербакову.
 Скворецъ — кр. Скворцову.
 Стефанъ — купцу Ненюкову.
 Сура — — — — —
 Спасскъ Талевоскъ — к. Филинову.
 Саратовъ — купцу Кокусову.
 Смѣлый — гг. Потѣхину и Хватову.
 Соболю — купцу Соболеву.
 Сестрица — гг. Кубонину и Гусеву.
 Сынокъ Александръ — к. Вяхиреву.
 Съверъ — купц. Дегтяревымъ.
 Синай — купцу Джанумову.
 Съверъ — купцу Духинову.
 Спорный — купцу Стрижову.
 Село Городецъ — кр. Ноздринскому.
 Старатель — — — — —
 Сергій — купцу Сажину.
 Степенный — купцу Королеву.
 Свобода — купцу Кокурину.
 Стрѣла — купцу Кунгину.
 Судьба — купцу Колодезникову.
 Свѣтлана — купцу Новову.
 Телеграфъ — общ. Самолеть.
 Товарищъ — — — — —
 Туристъ — — — — —
 Тагиль — общ. Вулканъ.
 Тритонъ — товар. Нептунъ.
 Товарищъ — к. Королеву и Патову.
 Три брата — кр. Лапшину.
 Трудолюбивый — г. Девисону.
 Ташкендецъ — куп. Тарасову.
 Тверь — купцу Родионову.
 Успѣхъ — общ. Самолеть.
 Ундина — — — — —
 Удалой — общ. Вулканъ.
 Уранъ — товар. Нептунъ.
 Уралъ — купцу Любимову.
 Удачный — г. Ратькову.
 Услонъ — кр. Солдаткину.
 Фортуна — купцу Колчину.
 Храбрый — купцу Четвергову.
 Цесаревна Марія — об. Кавк. и Мерк.

Царь—общ. по Волгѣ.
 Царица— —
 Царевич— —
 Царевна— —
 Церера—товар. Нептунъ.
 Цесаревич—общ. Самолеть.
 Четыре брата—к. Константиновой.
 Шексна—купцу Ненюкову.
 Шустрый—купцу Духину.

Шуринь—г. Ильину съ К°.
 Эстафеть—общ. Самолеть.
 Югъ—купцамъ Дегтяревымъ.
 Юнона—товар. Нептунъ.
 Ямщикъ—товар. Лебедь.
 Ярославецъ—купцу Полетаеву.
 Ярославль—купцу Пастухову.
 Ярославль—вѣд. пут. сообщ.

Имя и фамилия
 Имя и фамилия
 Имя и фамилия

Имя и фамилия	Сумма	Имя и фамилия	Сумма
Миняга	300	Миняга	300
Пожарский	300	Пожарский	300
Павловский	300	Павловский	300
Морковин	300	Морковин	300
Самойлов	120	Самойлов	120
Вязьма	120	Вязьма	120
Самойлов	120	Самойлов	120
В. К. Овца	100	В. К. Овца	100
Бекетов	80	Бекетов	80
Барабин	80	Барабин	80
Лесов	80	Лесов	80
Новосильский	180	Новосильский	180
Васильевский	100	Васильевский	100

С П И С О К Ъ

пароходовъ акціонерныхъ компаній, дѣйствовавшихъ на
Волгѣ и ея притокахъ въ 1869 году.

Названія акціонерныхъ компаній.	Названія пароходовъ.	Назначеніе ихъ.	Между какими пунктами плавали.	
1. Общество по Волгѣ, учрежденное въ 1843 году.	а) Волга	250	Буксирные. Между Рыбинскомъ и Астраханью.	
	б) Самсонъ	460		
	в) Геркулесъ	460		
	г) Кама	300		
	д) Ока	100		
	е) Ахтуба	60		
	ж) Москва	140		
	з) Царь	70		
	и) Царица	70		
	і) Бріуши	60		
	к) Царевичъ	70		
	л) Царевна	70		
	м) Князь	80		Пассажирскіе. Между Нижнимъ и Астраханью.
н) Княгиня	80			
о) Государь	70	Доставленъ на Волгу осенью 1869 года.		
п) Государыня	70			
Общество Кавказъ и Меркурій.	а) Мининъ	200	Буксирные. Между Рыб. и Астрах.	
	б) Пожарскій	200		
	в) Православный	200		
	г) Меркурій	200		
	д) Сильвестръ	120		Срочно-буксирные (то-варо-пасса-жирскіе).
	е) Кавказъ	120		
	ж) Спасскій затонъ	120		Между Ниж. и Астрах.
	з) В. К. Ольга	100		
	и) Бекетовъ	60		Сроч.-букс. (тов.-пасс).
	і) Карамзинъ	60		
	к) Цесаревна Марія	80		Пассажирскіе. Между Ниж. и Астрах.
л) Новосельскій	180			
м) Благодословенный	100			

	н) Вотягъ	80		
	о) Пермьгъ	80		
	п) Сибирягъ	60		
	р) Купецъ	60	Пассар.	Между Ниж. и Пермью.
	с) Молодецъ	60		
	т) Лоцманъ	60		
	у) Ниж. Новгородъ	30	Кабестанн.	Между устьемъ Елмы и Рыби
	ф) Скороходъ	24	Завозенн.	
3. Самолетъ.	а) Товарищъ	50		
	б) Бывалый	50		
	в) Ръзвый	50		
	г) Эстафетъ	60		
	д) Курьеръ	60		
	е) Гонецъ	80		
	ж) Телеграфъ	80		
	з) Деша	80		
	и) Успѣхъ	60		
	і) Прогрессъ	60		
	к) Джонъ Кокериль	60		
	л) Влад. Глазенапъ	100		
	м) Вѣстникъ	100		
	н) Летучій	100		
	о) Скорый	100		
	п) Путникъ	100		
	р) Туристъ	100	Пассар.	По Волгѣ ме- жду Тверью и Царицы- номъ. По Камѣ до Перми. По Окѣ до Ела- тмы.
	с) Передовой	100		
	т) Исцѣдникъ	100		
	у) Императрица	100		
	ф) Легкій	60		
	х) Быстрый	60		
	ц) Преворный	60		
	ч) Послѣшный	60		
	ш) Уидина	40		
	щ) Нимфа	40		
	ъ) Неренда	40		
	ь) Наяда	40		
	ѣ) Русалка	40		
	ю) Эолпа	40		
	я) Дриада	40		
	ѳ) Сильфида	40		
	у) Сирена	40		
	а') Никса	40		
	б') Казань	200	Товаро-пас-	Между Ниж.
	в') Астрахань	200	сажирскіе.	и Астрах.
	г') Сергія	200		20

4. Камско-Волжское.

а) Астрахань	40	Кабестанн.
б) Алекс. Перетць	120	Буксирный.
в) Богатырь	140	
г) Волна	120	
д) Дмитр. Бенардаки	140	
е) Дельфизъ	120	Буксирные.
ж) Кандя	140	
з) Комета	120	
и) Камышинъ	24	Кабестанн.
і) Луна	120	
к) Леонидъ	60	Буксирные.
л) Нева	120	
м) Орелъ	80	
н) Сормово	140	Кабестанн.
о) Чайка	24	
п) Чижикъ	24	Завозенн.

5. Дружина.

Аскольдъ	45	Сроч. бугс.
Акціонеръ	80	Сроч. бугс.
Александръ	120	Буксирный.
Арендаторъ	80	Сроч. бугс.
Дмитрій	120	Буксирный.
(бывшій Россія)		
Императр. Марія	120	Бук. пасс.
Иванъ Великій	120	Буксирный. Между Ры-
Константинъ	120	Сроч. бугс. бинскомъ и
Николай	120	Буксирный. Астрахан.
Олегъ	45	Тоже.
Петръ Великій	120	Тоже.
Размыслный	40	Тоже.
Святославъ	80	Сроч. бугс.
Сергій	80	Тоже.

6. Непнунъ.

Веста	120	
Пегасъ	80	
Паллада	120	Между Ры-
Тритонъ	80	Буксирные. бинскомъ и
Уранъ	80	Астрахан.
Церера	120	
Юнона	120	

7. Вулканъ.

Богатырь	60	
Владиміръ	60	Кабестанн.
Жаръ-птица	40	Буксирный.
Работникъ	120	Буксирный.
Соловей разбойн.	40	Завозенн.

	Тагиль	120	Буксирный.	
	Удалой	40	Завозенн.	
8. Лебедь.	Англичанинъ	60	Сроч.-бун- сирные.	Между Ры- бинскомъ и Астрахан.
	Карлъ Митчель	60		
	Леда	100		
	Нѣмецъ	60		
	Нева	80		
	Ящикъ	60		

ИЗДАТЕЛЬСТВО

О ВАЛАХИНСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ ЖИЗНИ