

НѢСКОЛЬКО СЛОВЪ

О БАЛАХНИНСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ ЖИЗНИ *).

Населеніе балахнинскаго уѣзда, по преимуществу, занимается промыслами, такъ какъ къ этаго рода дѣятельности оно направляется условіями самой природы, изъ которыхъ главнѣйшія,—непроизводительность почвы, состоящей почти изъ сплошнаго песку и близость большихъ судоходныхъ рѣкъ, вызывающая, не только чисто-рѣчные промыслы, но и вообще большее развитіе промышленнаго движенія, всегда находящаго себѣ обильную пищу въ водяныхъ, удобныхъ, путяхъ сообщенія. Въ г. Балахнѣ развиты, преимущественно, рѣчные промыслы: постройка рѣчныхъ пароходовъ, баржъ, разнаго рода другихъ рѣчныхъ посудъ и морскихъ шунъ. Съ рѣчными промыслами связано, въ городѣ, существованіе паровыхъ лѣсопильныхъ

*) Въ засѣданіи нижегородскаго статистическаго комитета, 15 февраля 1870 года, образована, изъ трехъ лицъ, коммисія, для изслѣдованія отношеній нижегородской губерніи и нижегородской ярмарки къ вопросу о направленіи сибирской желѣзной дороги; первый журналъ коммисіи заключается въ слѣдующемъ: «за отъѣздомъ члена коммисіи А. М. Ермолова, засѣданіе ея состоялось изъ членовъ Н. Н. Овсянникова и А. С. Гацискаго и посвящено было обсужденію вопроса о раздѣленіи занятій въ предстоящемъ коммисіи трудѣ; постановлено: 1) Н. Н. Овсянникову взять на себя изслѣдованіе отношеній къ вопросу о направленіи сибирской желѣзной дороги нижегородской ярмарки, а А. С. Гацискому—нижегородской губерніи, съ возможно полнымъ сравнительнымъ обзорніемъ и другихъ губерній, которыхъ касаются всѣ предположенныя направленія сибирской желѣзной дороги; 2) собрать нѣкоторыя предварительныя свѣдѣнія, отъ начальниковъ нижегородской станицы желѣзной дороги, дистанцій путей сообщенія, фабрикантовъ и заводчиковъ нижегородской губерніи и др.

заводовъ За рѣчными промыслами идутъ: выдѣлка кирпича*), глиняныхъ горшковъ, изразца и приготовленіе солода. Знаменитые, еще въ XVI ст., соляныя варницы *балахонскаго усомя*, въ настоящее время, не имѣютъ уже своего значенія, хотя и вывариваютъ еще, ежегодно, до 70,000 пудовъ соли, идущей, главнымъ образомъ, въ Нижній-Новгородъ и Рыбинскъ; для мѣстнаго потребленія остается до 1,000 пудовъ. Славится Балахна также своими кружевами и блондами. Знаменитыхъ, по всей Россіи, балахинскихъ кружевницъ считается, по официальнымъ свѣдѣніямъ, до 500, но эту цифру нельзя не удвоить, такъ какъ въ Балахнѣ почти нѣтъ женщины, которая, начиная съ самаго ранняго возраста, не занималась бы плетениемъ кружевъ, а всего женскаго населенія въ городѣ никогда не бываетъ менѣе 2,000 чел. Однѣ изъ мастерицъ занимаются только нагальваніемъ узоровъ, другія исполнені-

мѣсть и лицъ, возложивъ собраніе это на члена комисіи, секретаря статистическаго комитета, А. С. Радискаго». Предлагаемая статья есть не болѣе, какъ небольшой отрывокъ матеріала (по балахинскому уѣзду), для изслѣдованія отношеній нижегородской губерніи къ нижегородской ярмаркѣ, изслѣдованія, принятаго на средства нижегородскаго статистическаго комитета; весь же трудъ комисіи будетъ напечатанъ въ слѣдующемъ томѣ «Вѣж. Сборника». Членъ комисіи Н. П. Овсянниковъ, отправившійся, въ началѣ июля, на средства нижегородскаго земства, въ поѣзду по казанской, вятской, пермской и екатеринбургской губерніямъ, для изслѣдованія отношеній ихъ къ нижегородской ярмаркѣ, въ связи съ вопросомъ о направленіи сибирской желѣзной дороги, находится, въ настоящее время (июль), въ Екатеринбургѣ.

*) Балахинскій кирпичъ конкурируетъ, въ Нижнемъ-Новгородѣ, съ нижегородскимъ и лысковскимъ (въ нынѣшнемъ году открылся еще заводъ въ семеновскомъ уѣздѣ, около с. Бора, верстахъ въ 3 отъ Нижяго, за Волгою); цѣна на кирпичъ, конечно, вслѣдствіе различныхъ обстоятельствъ, весьма разнообразна, но между названными кирпичами, колеблется, приблизительно, около слѣдующихъ цифръ: для нижегородскаго—9 р. и 9 р. 50 к., для балахинскаго—7 р., для лыковского, крупнаго—5 р. и мелкаго—4 р.; въ нижегородскомъ кирпичѣ вѣсу отъ 9 до 10 ф., въ балахинскомъ отъ 7½ до 8 п въ лыковскомъ отъ 10 до 11. Несмотря на то, что лыковскій кирпичъ и дешевле и тяжелѣе, ему трудно соперничать съ нижегородскимъ и балахинскимъ, такъ какъ въ Нижнемъ онъ стоитъ дороже, вслѣдствіе цѣны за провозъ изъ Лыскова, откуда онъ идетъ въ Нижний на такъ назыв. *кладушкахъ*, бечевою; преимущественно, лыковскій кирпичъ доставляется на ярмарочныя постройки, когда спросъ на кирпичъ такъ великъ, что нижегородскіе и балахинскіе заводы ему не удовлетворяютъ. О недавно открывшемся, у села Бора, заводѣ, мы, пока, свѣдѣній не имѣемъ.

еми ихъ, при чемъ за образцы узоровъ берутся иногда фантази мороза, на оконныхъ стеклахъ. Всего вырабатывается кружевницами, въ годъ, кружевъ, блондъ, косынокъ, митенокъ и т. д. тысячь на 20 р. Производительницы рѣдко продаютъ свой товаръ сами, развѣ въ какое нибудь мѣстное чиновничье семейство, заблужденному туристу или кому нибудь изъ лѣтнихъ дачниковъ (Балахна служитъ для нижегородскихъ жителей, дачей). Торговля въ строгомъ смыслѣ слова, вся въ рукахъ *торговокъ*, т. е. скучищъ, этихъ веретенниковъ, кулаковъ, маклаковъ, пушниковъ, праховъ женскаго пола, которыя, набирая отъ производительницъ товаръ, отправляются съ нимъ на нижегородскую ярмарку, въ Москву, Харьковъ и др. мѣста, гдѣ продаютъ его вдвое и втрое дороже настоящей его цѣны, кладя, конечно, львиную долю себѣ въ карманъ; на мѣстѣ-же, изъ него выхъ руки, косынки, напр., стоятъ отъ 10 до 100 р. с. Рѣдко случается, что производительницы не получаютъ за свой товаръ, ни гроша, такъ какъ все дѣло съ торговками онѣ ведутъ на одномъ довѣрiи, безъ условiй и росписокъ. Всего *торговокъ* въ г. Балахиѣ до 10-ти. Онѣ снабжаютъ производительницъ (побѣднѣ) своимъ шолкомъ, въ счетъ будущихъ работъ и эксплуатируютъ ихъ трудъ точно также, какъ онъ всегда эксплуатируется тамъ, гдѣ нѣтъ правильно-устроенныхъ ассоциаций его, какъ напр. въ Павловѣ, Ворснѣ и во всемъ ихъ облодѣ, по отношенiю къ стальнымъ издѣлiямъ, въ Арзамасѣ—къ шерстянымъ женскимъ издѣлiямъ на Ветлужкѣ—къ льнянымъ, въ Тулѣ къ оружейнымъ, въ Кимрахъ—къ сапожнымъ, въ Переяславлѣ-Залѣскомъ—къ предметамъ рыболовства (переяславская сельдь) и т. д., и т. д. Возвращаясь къ балахнинскимъ кружевницамъ, нужно сказать, что издѣлiя ихъ, не смотря на всю свою отчетливость, ждуть еще своего толчка впередъ, такъ какъ они не знакомы, не только съ новѣйшими усовершенствованiями, но и съ машиной Жакарда, и, во всякомъ случаѣ, въ настоящее время, не могутъ сравниться съ валансенскими, брюссельскими, поттингемскими, дублинскими и лимерикскими.

Но самая видная роль, въ промышленной жизни Балахны, остается за постройкою судовъ и, преимущественно, пароход-

ныхъ баржъ, вытѣсняющихъ почти всё стародавнѣе волжскія судна *) Всего ежегодно строится въ Балахнѣ до 100 баржъ, занимающихъ до 3,000 рабочихъ рукъ, хотя вѣлучаѣ надобности (какого-нибудь чрезвычайнаго заказа) и одинъ подрядчикъ (такъ, большею частію, называются въ Балахнѣ строители баржъ) можетъ выстроить тоже количество. Самыми крупными подрядчиками **) считаются слѣдующіе: Исаговъ, строящій одинъ, ежегодно, до 20 баржъ, Плотниковъ, трое Рѣдзубовыхъ, Бѣднягинъ и Поляковъ. Баржа обыкновенныхъ размѣровъ (40 сажъ длины, 5 ширины, 17 четвертей вышины и 12 четвертей осадки, съ полнымъ грузомъ, до 70,000 пудовъ), стоитъ, на мѣстѣ, безъ оснастки, до 8,000 р.; можно выстроить баржу и за 7,000 р. в менѣе, но въ такомъ случаѣ будетъ большая разница въ прочности, такъ какъ многое зависитъ отъ качества дѣла и желѣза, отъ способа пробойки днища и подобныхъ условій постройки, что все, вмѣстѣ взятое, вліяетъ не только на силу баржи, относительно того или другого количества поднимаемаго ею груза, но и на долговѣчность ея. Оснастка баржи, которую однако подрядчики рѣдко и неохотно берутъ на себя, считая ее не своею спеціальностью, обходится отъ 1,000 до 1,200 р.: якорей, всѣхъ, необходимыхъ для баржи, названій (станового, поддувного, кормового, рыскогого), приблизительно, идетъ до 75 пудовъ, по 3 р. за пудъ, — 225 р., снастей и цѣпей рублей на 900, такъ что баржа, съ оснасткой, стоитъ отъ 8 до 9 тысячъ р. Снасти берутся, при балахнинскихъ постройкахъ, преимущественно, машинныя, изъ нижегородскихъ складовъ фабрики Журавлева (въ Рыбнискѣ), Зайцева (въ Касимовѣ) и Вахирева (въ Нижнемъ-Новгородѣ); въ послѣднее время зайцевскія снасти стали предпочитать журавлевскимъ, что, быть можетъ, за-

*) Какъ разнообразны эти судна видно уже изъ одного только перечня нѣкоторыхъ, какъ напр.: коноводная машина (коноводка, конно-машинное судно), росляна, бѣляна, мокшанъ, гусянка, кладушка, тахвинка, суракъ, ушакъ, сомника, коломенка, барка, полубарка, бархотъ, асланка, коренное, межучюекъ (ладья), шпиль, вьюкъ, косая и т. д.

**) Мы обязаны здѣсь выразить нашу наибольшую признательность почтенному П. А. Исакову, за сообщеніе намъ многихъ свѣдѣній о постройкѣ баржъ въ Балахнѣ.

виситъ отъ качества пеньки: чѣмъ пенька старѣе, тѣмъ она способнѣе слѣживаться, стораться, поэтому и полагаютъ, что фабрика Журавлева вѣдлывала, въ послѣднее время, снасти изъ старой пеньки. Для постройки одной баржи идетъ до 1,500 деревьевъ, преимущественно, двухъ сортовъ—сосновыхъ и еловыхъ *); лѣсъ получается и изъ балахнинскихъ дачъ, но преимущественно, изъ увженскихъ, съ р. Унжи; сплавляютъ въ Балахну лѣсъ и изъ Мологи, но мало. Рабочіе, нанимаются, чаще всего, изъ нагорной части балахнинскаго уѣзда (города Балахны, смежнаго съ нимъ села Кубинцова и др.); изъ луговой, заболжесой его части, приходятъ, на постройку баржъ, главнымъ образомъ, одни пробойщики. При постройкѣ одной баржи (лѣтомъ баржа можетъ быть готова въ теченіи 3 мѣсяцевъ, въ другое время года—6, именно съ октября по апрѣль) занято до 30 человекъ рабочихъ: плотниковъ—15, пильщиковъ—15 и пробойщиковъ—отъ 5 до 6 чел.; плата имъ, въ большинствѣ случаевъ, понедѣльная, бываетъ крайне разнообразна, смотря по времени года, по предложенію и спросу, по результатамъ урожая и т. д.; прошлаго года плата эта равнялась 7 р.; нынче—4 р.; пильщики-же, въ вынѣшнемъ году, берутъ дороже, чѣмъ въ 1869 г., по случаю большого на нихъ требованія, по работамъ на кинешемской желѣзной дорогѣ. Лѣсъ нынче дешевле отъ 20 до 30 к. на рубль.

Итакъ постройка баржъ въ Балахнѣ, ежегодно, даетъ движеніе, если отбросить оснастку ихъ, и положить средней стоимостью баржи 7,500 р.,—750,000 р., занимая около 3,000 рабочихъ рукъ, вырабатывающихъ, при производствѣ этой цѣнности, почти ровно столько, сколько имъ необходимо на уплату повинностей и существованіе.

Постройкой баржъ, кромѣ Балахны, въ меньшихъ размѣрахъ (отъ 5 до 10 баржъ, ежегодно), занимаются, въ нижегородскомъ Поволжьи, еще въ слѣдующихъ мѣстахъ: въ Городцѣ,

*) Въ прошедшемъ году, случайно, вслѣдствіе вырубки заповѣднаго лѣса изъ дачъ г-жи Бестужевой, шолъ и лиственный лѣсъ.

Югѣ и Работкахъ; въ Спасскомъ Затонѣ общество «Кавказъ и Меркурій» строятъ иногда баржи (отъ 2 до 3. ежегодно), исключительно для компанейской надобности. Заказчиками баржъ бывають не одни пароходовладѣльцы: большая доля, въ этомъ отношеніи, падаетъ на лицъ, нѣмѣющихъ собственныхъ пароходовъ, но отдающихъ лишь баржи, въ наемъ, пароходовладѣльцамъ. Такъ по Сурѣ, съ вѣстной хлѣбной пристани у села Прозвина, сплавляется ежегодно лицами, занимающимися постройкой баржъ, для сдачи ихъ въ наемъ, съ устьемъ Суры, на Волгу, до 100 баржъ, которыя отдаются ими, въ наемъ, за всю навигацію, по 1,500 и 2,000 р., за каждую.

Въ виду сильно-измѣнившихся, въ нынѣшнюю навигацію, условій пароходнаго дѣла, остановимся здѣсь, кстати, на этомъ предметѣ. Во второй половинѣ марта писали мы *), что на нижегородской биржѣ **), въ то время, въ пароходномъ мѣрѣ, господствовало сильное оживленіе, скорбиаго однако свойства: грузовъ у пароходовладѣльцевъ почти не было, въ такой степени, что говорили, около 50 пароходовъ не имѣли его ни на конейку, а обыкновенно пароходы запасаются весенними грузами еще съ зимы и даже съ заморозковъ. «Провозная плата, отъ недостатка грузовъ, говорили мы, сбита до нелзя: она равняется почти четвертой части прошлагодней, такъ что, напр. отъ Нижняго до Рыбинска берутъ пароходовладѣльцы по 4 к. съ пуда и даже меньше. Отъ недостатка-же грузовъ ожидаютъ сильнаго размноженія на Волгѣ пассажирскихъ пароходовъ: большинство буксирныхъ приспособляется къ пассажирскимъ, провозная плата которыхъ, полагають, повизится также до крайнихъ предѣловъ; говорятъ даже, что она дойдетъ, по плесу отъ Нижняго до Казани, до 3 р. для I класса, 2 р. для II и до 1 р. для III, такъ что по этому только случаю

*) «Судебный Вѣстникъ», № 8^е, 1876

**) Правильно-устроенной биржи, въ Нижнемъ-Новгородѣ, не въ армарочное время, не смотря на всю потребность въ ней, все еще нѣтъ, и ее, пока замѣняютъ 2—3 желѣзные лавки, на Нижнемъ базарѣ, каждый день битвомъ набитымъ торговымъ людемъ, ведущимъ въ нихъ свои переговоры, оканчивающіеся въ соседнемъ трактирѣ Ермозаева.

можно, кому угодно, лишній разъ прокатиться до Казани. Не выдаю впрочемъ этихъ цифръ за вполне достовѣрныя, на томъ основаніи, что еще компанейскія росписанія не напечатаны *). Въ подтвержденіе плохого положенія пароходнаго дѣла рассказываютъ, что одинъ пароходовладѣлецъ съ ногъ сбился, исказивши 7,000 р., подъ залогъ своего 30-ти тысячнаго парохода и не нашель заимодавцы резонно отвѣчали, что осенью можно будетъ купить таковой 30 ти тысячный пароходъ тысячъ за 9,— аѣтъ, слѣдовательно, расчета давать подъ залогъ 7,000 р. Таковой кризисъ пароходнаго дѣла объясняютъ, пока, все тою-же роковою мстинскою переправой, отразившейся въ самыхъ отдаленныхъ углахъ нашего отечества тѣмъ, что производители пріостановились подвозомъ грузовъ, въ обычные пункты соприкосновенія ихъ съ пароходами, не зная, когда будетъ окончена поправка мстинскаго моста. Указываютъ, кромѣ того, на неурожай прошлаго года въ низовыхъ мѣстахъ, и на совершенно случайную искусственную сбавку цѣнъ, до открытія навигаціи, двумя-тремя пароходовладѣльцами.

Не смотря однако на такія неблагопріятныя надежды пароходовладѣльцевъ на ожидаемую навигацію, дѣла ихъ, въ концѣ концовъ, вовсе еще нельзя считать на столько плохими, какъ это кажется съ перваго взгляда, потому что барыши прежніе, и особенно за послѣдніе 3—4 года, были громадны: у кого года 4 тому назадъ былъ всего одинъ пароходъ, нынче ихъ 4; у одного пароходовладѣльца было ихъ 4, а теперь 11.

Но какъ-бы ни были хороши барыши пароходовладѣльцевъ за послѣдніе годы, выгодность (въ смыслѣ громадныхъ барышей) пароходнаго дѣла, вслѣдствіе-ли увеличенія числа самихъ пароходовъ, вслѣдствіе-ли конкуренціи построенныхъ уже, на юго-востокѣ, желѣзныхъ дорогъ, вообще начинаетъ нѣсколько падать, доказательствомъ чему достаточно привести хоть два слѣдующихъ обстоятельства. Прежде, бывало, кладчики

*) Ожиданія эти оправдались относительно частныхъ пассажирскихъ пароходовъ: тарифы компанейскихъ остались почти безъ измѣненія.

бѣгали за пароходовладѣльцами, кланялись имъ въ поясъ съ охотой давали большіе задатки, только возьми кладъ; теперь же, наоборотъ, сами пароходовладѣльцы и агенты пароходныхъ компаній бѣгаютъ за товаро-отправителями и даже, случается, сами, въ свою очередь, даютъ имъ задатки, только погрузи, сдѣлай милость, товаръ на баржи. Другимъ обстоятельствомъ упадка пароходнаго дѣла, *въ крупныхъ его размерахъ*, т. е. съ точки зрѣнія на дѣло крупныхъ пароходовладѣльцевъ, обстоятельствомъ однако, въ итогѣ, скорѣе выгоднымъ, чѣмъ невыгоднымъ, во всей экономической жизни края, слѣдуетъ признать частый переходъ владѣнія пароходомъ изъ рукъ крупныхъ пароходовладѣльцевъ въ руки мелкихъ, въ небольшимъ крестьянскимъ ассоціаціямъ или даже къ одному крестьянину, точно также какъ и частую отдачу пароходовладѣльцами пароходовъ своихъ въ аренду: арендаторами являются также преимущественно, крестьяне, изъ приволжскихъ селеній, которые въ одиночку, и небольшимъ товариществами, конечно, ведутъ дѣло съ большою выгодною, чѣмъ крупные капиталисты, такъ какъ такіе крестьяне, пароходовладѣльцы или арендаторы, сами и подыскиваютъ себѣ кладчиковъ, сами и принимаютъ грузы, сами и занесываютъ ихъ въ свои книги (пожалуй, иногда не на бумагѣ, а въ головѣ), сами и служатъ на своемъ или арендуемомъ пароходѣ и капитанами, и помощниками, и лоцманами, слѣдовательно избѣгаютъ всѣхъ конторскихъ расходовъ и расходовъ по нѣкоторымъ, и къ тому-же крупнымъ, статьямъ жалованья служащимъ. Прислуга пароходная набирается такими крестьянами-пароходовладѣльцами и арендаторами, главнымъ образомъ, изъ своихъ-же односельцевъ».

Нѣсколько позднеѣ, а именно въ серединѣ мая, сообщили мы, въ № 148 «С.-Петербургскихъ Вѣдомостей», что въ нѣбольшую навигацію не работаютъ, т. е. вовсе не выходили съ мѣсть своей зимовки, до 70 пароходовъ, и до 40 буксирныхъ, за недостаткомъ грузовъ, преобразились въ пассажирскіе; фрахты стоятъ крайне низкіе; такъ напр. отъ Самары до Рыбинска берутъ по 4 к. съ пуда, тогда какъ прошлаго

года они доходили до 20 и 25 к. Теперь, когда дѣла еще болѣе опредѣлились, постараемся дополнить свои летучія газетныя корреспонденціи.

Начнемъ съ того, что разовьемъ нѣсколько увѣреніе, что не смотря на нынѣшній кризисъ пароходнаго дѣла, съ грозной цифрой не работающихъ пароходовъ во главѣ, пароходство по Волгѣ, на сколько, по крайней мѣрѣ, мы его знаемъ и понимаемъ, представляется вовсе не въ такомъ печальномъ видѣ, какъ это кажется съ перваго взгляда, такъ какъ во-первыхъ, для экономической жизни народа, вовсе еще не важно, если нѣсколько отдѣльныхъ лицъ, терять, временно, извѣстные убытки, горечь которыхъ значительно смягчается послѣдствіями предъидущихъ и ожидаемыхъ барышей; во-вторыхъ, для народной экономіи прямо даже полезнѣе, если увеличеніе заработковъ мелкихъ предпринимателей растетъ, на счетъ уменьшенія заработковъ крупныхъ, и въ третьихъ, что всего важнѣе, пароходство вообще, вслѣдствіе неурожаевъ и другихъ причинъ, теряющее нѣкоторые убытки, нисколько не пострадаетъ, если въ будущемъ, при болѣе благоприятныхъ урожаинныхъ условіяхъ, будетъ приближаться къ теперешнимъ цѣнамъ доставки грузовъ. Приведемъ, для примѣра, слѣдующій расчетъ, оговариваясь, конечно, что предполагаемъ существованіе груза, а не отсутствіе его, по отношенію къ неработающимъ теперь пароходамъ, когда невозможны, само собою разумѣется, никакіе расчеты, а предположить, что они обречены на вѣчное бездѣйствіе или другими словами, что не будетъ урожайныхъ годовъ, — невозможно. Пароходовладѣлецъ N, положимъ, обязался купцу NN доставить его грузъ, положимъ, 150,000 пудовъ соли, изъ Астрахани до Нижняго, по 5 к. съ пуда, — мы намѣренно беремъ крайне-низкую, едва-ли существующую, цѣну, и ставимъ при этомъ еще другое, далеко невыгодное, условіе, т. е. что пароходъ г. N находится въ Нижнемъ и долженъ бѣжать въ Астрахань, за грузомъ купца NN, пустой. Пароходъ, въ оба пути, пройдетъ не болѣе 40 дней; ежедневный расходъ парохода можно положить (беремъ едва-ли не высшую порму) въ 180 р., т. е. на дрова около 140, счи-

тая по 20 р. за пятерикъ, а въ день пароходу нужно, ни въ какомъ случаѣ, не болѣе 7 пятериковъ, и 30—40 р. на команду; всего въ 40 дней, онъ израсходуетъ слѣдовательно, 4860 р.; за доставку груза возьметъ 7500 р., итого получить барыша 2640 р.: положимъ 13% свидки съ барыша на стоимость парохода, положимъ еще 15% на всѣ остальные расходы (кладемъ всѣ цифры щедрою рукою, не принимая, конечно, въ расчетъ такіе случаи, какъ неожиданная, вслѣдствіе необычайныхъ обстоятельствъ, пауза, взрывъ паровика, столкновеніе парохода съ другимъ, съ капитальными поврежденіями, наконецъ гибель парохода, вслѣдствіе ли бури или пожара и т. п.), и все таки чистаго барыша пароходовладѣлецъ N, при самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ, получитъ съ небольшимъ 1000 р., съ одного грузового рейса, обусловленнаго однимъ пустымъ. Что-же слѣдуетъ сказать о благопріятствующихъ пароходовладѣльцу обстоятельствахъ, да еще когда онъ, при нихъ, бралъ, какъ въ прошломъ году, по 20 и 25 в. съ пуда?.. Слѣдуетъ припомнить, въ отвѣтъ на этотъ вопросъ, поразительно быстрое выростаніе одного парохода изъ другого. Такъ напр. изъ множества извѣстныхъ намъ фактовъ, укажемъ хоть на слѣдующій: нѣсколько лѣтъ тому назадъ, у одной маленькой ассоціаціи, состоявшей изъ двухъ лицъ, былъ одинъ пароходъ, купленный въ кредитъ; теперь, у этой-же ассоціаціи, нѣсколько разросшейся, и частью раздробившейся, всего 20 пароходовъ, не считая другихъ послѣдствій отъ эксплуатаціи: домовъ, земель, промышленныхъ заведеній и т. д. Намъ скажутъ, что то было, но прошло; но мы считаемъ достаточнымъ повторить, что нынѣшнее положеніе пароходнаго дѣла, по отсутствію грузовъ, невозможно считать нормальнымъ; положеніе же дѣла, по отношенію къ размѣрамъ грузовой платы, слѣдовало-бы считать близко-подходящимъ къ нормальному и на будущее время, такъ какъ все, что чрезмѣрно превышаетъ эту плату, служатъ лишь въ пользу быстрого обогащенія отдѣльныхъ лицъ, въ ущербъ народной экономіи, которая должна имѣть въ виду возможно-большее демократизированіе капитала *).

*) Мы уже не говоримъ о томъ фактѣ, что такіа крупныя цѣнности, какъ пароходы (стоимость ихъ, вмѣстѣ съ баржами, на Волгѣ, опредѣляется, прибли-

Намъ могутъ возразить, что мы увлекаемся идеей демократизировація капитала, въ теоріи, забывая, что выгода въ будущемъ, при пониженіи грузовой платы, противъ той, которой пользовались пароходовладѣльцы, до навигаціи 1870 года, отразится не на массахъ, производящихъ и потребляющихъ товаръ, но на агентахъ перемѣщенія товаровъ—на купцахъ... Мы съ этимъ не споримъ, и въ доказательство правоты этого мнѣнія, сами приведемъ тотъ фактъ, что когда нижегородско-московская желѣзная дорога сбавила тарифъ съ хлѣбныхъ товаровъ, сбавку эту почти цѣликомъ положили къ себѣ въ карманъ хлѣботорговцы, почти не понизивъ цѣну на хлѣбъ и потому, *для настоящей минуты*, дѣйствительно, почти никакого выигрыша массахъ отъ того или другого размѣра грузовыхъ цѣнъ, не можетъ мерещиться... Но неужели не предвидится никакого измѣненія въ условіяхъ нашей торговли и въ захватахъ капитала, и намъ суждено вѣчно присутствовать при картинѣ выжиманія послѣдняго сока изъ дѣятельной и работающей части народа, въ пользу отдѣльной единичной силы, за-частую недѣятельной и неработающей и неимѣющей никакого права на такое всемогущее владычество?... Если-бы не твердая увѣренность въ лучшемъ будущемъ, можно-бы было задохнуться. А пока и то хорошо, что хоть нѣсколько приближается къ цѣли.

Закончимъ нашу замѣтку бѣглымъ обзоромъ балахнинской промышленности въ уѣздѣ.

Такъ какъ хлѣбонашество, по неплодородію почвы, какъ сказано выше, не играетъ почти никакого значенія въ жизни

зительно, цифрой 24.000,000 р.), не вносятъ почти никакихъ налоговъ, тогда какъ переходъ въ другое владѣніе (а отчужденіе пароходовъ изъ рукъ въ руки—не рѣдкость) какой нибудь лачужки, стоящей 500 р., оплачивается крѣпостными пошлинами, тогда какъ какой нибудь бердовый промыселъ обложенъ почти убивающимъ его налогомъ. Мы вовсе не сторонники стѣсненія промышленности различнаго рода поборами, но если ужъ государство, въ данную минуту, не можетъ обойтись безъ нихъ, то желательно было-бы, чтобы налогъ распредѣлялся равномерно, падая на тѣ единицы, которыя его всего легче могутъ выдерживать.

населенія балахнинскаго уѣзда, то его, частью, замѣняетъ огородничество, въ большихъ размѣрахъ: въ козинской волости занимаются разсадкою, на поляхъ, капусты, огурцовъ и картофеля; послѣдній идетъ, преимущественно на мѣстные точные заводы, а капуста и огурцы идутъ на продажу, какъ для мѣстнаго потребленія, такъ и въ сосѣдніе уѣзды, исключая семеновскаго; въ Нижнемъ-Новгородѣ также всегда, въ такъ называемое «капустное время» (въ сентябрѣ), можно купить балахнинскую капусту *).

Рядомъ съ и плодородіемъ почвы и судоходными рѣками, мѣстность балахнинскаго уѣзда пріучила къ промышленной жизни свое населеніе и обиліемъ лѣсовъ. Эти три главные причины склонности къ промысламъ, къ которымъ, быть можетъ, слѣдуетъ причислить еще предпримчивый духъ новгородскаго темперамента**), сдѣлали то, что даже тамъ, гдѣ почва сносна и можно-бы было посвятить себя чисто-земледѣльческому занятіямъ, населеніе ставитъ своей исключительной задачей — промыселъ. Главнѣйшимъ видомъ промысловъ слѣдуетъ назвать: выдѣлку и точеніе деревянной посуды, ложекъ, веретенъ, гребней, дѣтскихъ игрушекъ и оконныхъ рамъ, саней, пліць для судовъ, копаней, надурковъ, ведръ, кадокъ, лопать, лагуновъ, коробовъ изъ луба, для валеной обуви и т. п.; этимъ занимается большая часть селеній уѣзда, и преимущественно села Пурехъ и Городецъ; жженіемъ угля, гонкой смолы, дегтя и скипидара заняты селенія: Бурцево, Суховатово, Юрино, Олесово, Бабье, Шалимово, Тычинино, Паруново, Каданово и Черницыно; построѣнкой барокъ, судовъ и лодокъ, кромѣ села Городца и Юга, о которыхъ сказано было выше,

*) Кромѣ того жители с. Сормова, балахнинскаго уѣзда, снимаютъ, подъ капусту, островъ Мурому, на Волгѣ, противъ Нижняго.

**) Въ балахнинскомъ уѣздѣ, и въ г. Балахнѣ, поселились новгородскіе выходцы. Особенно вывозили Балахну новгородцы, сосланные сюда Иоанномъ III, послѣ разгрома Великаго Новгорода; эти-то новгородцы, знающие съ образомъ дѣлванія соли въ Старой Руссѣ, и завели въ Балахнѣ соляныя варницы, воспользовавшись возможностью, которую дала, въ этомъ отношеніи, сама природа. См. ст. П. И. Овсянникова въ МЖ 8 и 9 «Ниж. Губ. Вѣд.» за 1863 годъ: «Солеварни въ Балахнѣ».

занимающихся постройкой баржъ, селенія: Коносово, Никольскій Погостъ, Кубинцово, Черная, Сологузово, Смарино, Трестьянъ, Нестово, Бордово, и Починокъ; валяніемъ обуви и шляпъ занимаются селенія Зарубино, Кирюшино и окрестныя деревни; выдѣлкой глинной посуды особенно занято село Василезая Слобода; гвоздь буютъ въ селахъ Гордѣевкѣ, Карповкѣ и деревняхъ Ратманихѣ, Бураковкѣ, Княжихѣ, Костарихѣ, Варѣ, Горнушкинѣ, Еняковкѣ и Горбатовкѣ. Кромѣ того село Городецъ приобрѣло давно уже славу своими знаменитыми пряниками, а въ селѣ Катунгахъ почти всѣ руки заняты выдѣлкою кожъ онойба, портнымъ, сапожнымъ и спорнымъ мастерствами, на домахъ и на заводахъ. Кошачьи шкуры собираются катунскими жителями, по окрестнымъ деревнямъ, ежегодно, до 40,000 штукъ, но зѣбъ они не выдѣлываются, а продаются для выдѣлки спасскимъ заводчикамъ лукояновскаго уѣзда *). Всего заводовъ въ селѣ Катунгахъ слишкомъ 40, которые сбываютъ, почти всѣ свои издѣлія, на нижегородской ярмаркѣ. Около ³/₄ всѣхъ заводовъ — кожевенныя. На кожевенныхъ катунскихъ заводахъ выдѣлываютъ онойба, бѣлые и черные, изъ телячьей шкуры. Сырье привозится изъ Ярославля, Москвы, Сибири и др. мѣстъ. Онойковъ и кожъ выдѣлывается, на всѣхъ заводахъ, болѣе 500,000 штукъ; бѣлый опоекъ стоитъ, на мѣстѣ, отъ 73 до 85 к., а черный отъ 35 до 53 к. и идетъ въ Москву, на Украину и нижегородскую ярмарку. Работа на заводахъ производится круглый годъ, но передъ ярмаркой усиливается; въ это время число рабочихъ возрастаетъ вдвое, противъ обыкновеннаго, такъ что работаетъ до 600 м., 300 ж. и 100 дѣтей. Значительнѣйшіе заводчики: Парамоновъ, Бѣловъ, Бердникова, Плотновъ, и Лоховъ. Зависящихъ отъ кожевенныхъ, клейныхъ заводовъ, считается въ Катунгахъ до 8, вываривающихъ клею около 4500 пудъ, отъ 5 до 5 р. 30 к., за пудъ. Катунскій клей считается самымъ лучшимъ въ Россіи и идетъ въ государственную экспедицію заготовленія кредитныхъ билетъ, на бинешем-

*) Село Катунки, съ его прих. дер. в. святи. Доброзракова, айиж. Сборникъ, т. I.

скія, шуйскія и московскія фабрики и для столяровъ. Кошомные заводы выдѣлываютъ ежегодно до 400,000 шт., въсомъ въ 7000 пудовъ. Необходимаго на отдѣлку овчинъ, чорныхъ опойковъ, валенокъ и битья шерсти, идущей на разныя сукна, леваса, выдѣлывается, на катунскихъ левасныхъ заводахъ, изъ алебаstra съ береговъ Оки. въ количествѣ до 10,000 шт., отъ 3 р. до 5 р., за тысячу. Ложки, веретены выдѣлываются въ Катунгахъ въ незначительномъ количествѣ. Село Пурехъ, съ его 34 приходскими деревнями *), живетъ, преимущественно, ремесленною жизнью: ремесленники составляютъ здѣсь не менѣе $\frac{3}{4}$ всего населенія и занимаются, главнымъ образомъ, столярными и кирпичекладильными работами. Столяры, въ значительномъ числѣ, отправляются, для подѣлокъ, на нижегородскую ярмарку. На большомъ пуреховскомъ базарѣ торгуютъ, какъ балахнинскимъ (изъ такъ называемыхъ «бѣлгородскихъ» деревень), такъ и семеновскимъ щепнымъ товаромъ; пуреховская ярмарка, 19 января, имѣющая вообще характеръ обыкновенныхъ базаровъ, отличается тѣмъ, что на ней закупается нижегородскими и чернорѣченскими холщевниками до 50,000 арш. бѣлаго холста.

Въ балахнинскомъ уѣздѣ замѣчательно между прочимъ. незначительное съ виду, но крупное, по своимъ торговымъ оборотамъ, село Жолнино (на берегу Оки). Многіе жолнинскіе крестьяне ведутъ большую торговлю рыбой, закупаемой ими въ Астрахани и сбываемой на нижегородской ярмаркѣ, въ Москвѣ, и С.-Петербургѣ. Однимъ изъ значительнѣйшихъ жолнинскихъ рыботорговцевъ **) является г. Солинъ, отправляющій рыбій жиръ за-границу, въ количествѣ 400,000 п. Другой жолнинскій рыботорговецъ г. Марковъ торгуетъ на 1 милл. р. Рядомъ съ жолнинскими жителями, которые вообще

*) См. статью св. Лебедискаго, подъ этимъ заглавіемъ, въ т. II Пнж. Сборника.

**) Кстати здѣсь сказать, что зачастую придаютъ слову *рыбакъ* не настоящее его значеніе. *Рыбакомъ*, на Волгѣ, называется лишь *торговецъ рыбой*, все равно, торгуетъ-ли онъ изъ садка, или изъ большой конторы, какъ гг. Солинъ и Марковъ, имѣющие огромные склады въ С.-Петербургѣ, Москвѣ, Саратовѣ и Астрахани; занимающійся-же рыболовствомъ называется *ловцомъ*.

почти всё сплошь занимаются торговлей рыбой, стоятъ крупныя горбатовскіе рыбороторговцы: гг. Орѣховъ, Смолинъ и др.

Изъ фабрикъ и крупныхъ заводовъ болѣе замѣчательны: парходная фабрика г. Бенардаки, при д. Сормовѣ, съ оффиціальнымъ оборотомъ въ 250,000 р., основанная въ 1849 году, частной компаніей камско-вожскаго парходства; стеклянный заводъ г. Лебедева, сбывающій, ежегодно, на ярмаркѣ, стекла, среднимъ числомъ, на 14,850 р. и закупаящій на ней матеріалу, также среднимъ числомъ, на 2,855 р.; канатопрядильные заводы имѣютъ обороты ежегодно до 100,000 р.; мышьяговскій винокуренный заводъ вырабатываетъ спирту, ежегодно, на 175,000 р. Паточные заводы и пивце-бумажная фабрика незначительны.

ЗАМѢТКА

А. Г.

О МІТРОПОЛИТѢ НИЖЕГОРОДСКОМЪ НАВЪ.