

## ГУБЕРНСКІЯ ВѢДОМОСТИ

ЧАСТЬ НЕОФФИЦІАЛЬНАЯ.

СУББОТА ДЕКАБРЯ 18-го 1854 ГОДА № 51.

### ДНЕВНИКЪ ОТЕЧЕСТВЕННЫХЪ ВОСПОМИНАНІЙ.

ДЕКАБРЯ 12. Судъ и низложеніе патріарха Никола 1666  
Учрежденіе государственныхъ коллегій Петромъ Великимъ  
1718. Рожденіе Императора Александра I-го 1777.

### МѢСТНАЯ ХРОНИКА

Извѣстія изъ уѣздовъ:

#### Арзамасскаго.

Въ казенномъ селѣ Скорятинѣ произошелъ пожаръ, отъ котораго сгорѣло 2 крестьянскихъ дома. О причинѣ сего пожара и о понесенныхъ убыткахъ мѣстною Полиціею производится слѣдствіе.

#### Ардатовскаго.

Въ помѣщичьемъ селѣ Худошинѣ, проживавшій города Василя мѣщанинъ Прохоръ Алексѣевъ скоропостижно умеръ.

#### Васильскаго.

Вѣдомства Государственныхъ Имуществъ, въ деревнѣ Чистомъ Полѣ сгорѣло 16 крестьянскихъ домовъ. Убытку домохозяевами понесено на 1,003 руб. сер. Удѣльнаго Вѣдомства, въ селѣ Семьянѣ сгорѣло 2 крестьянскихъ дома стоящіе 296 руб. серебромъ.

### О ПАРОХОДСТВѢ

КОМПАНИИ ПОДЪ ФИРМОЮ

### ПОЛЬЗА.

Въ 25-й день іюня текущаго года, по положенію Комитета Гг. Министровъ, послѣдовало Высочайшее утвержденіе Устава акціонернаго Общества пароходства по рр. Волгѣ и Шекснѣ съ ихъ притоками, подъ фирмою «Польза», о чемъ послѣдовалъ Указъ Правительствующаго Сената 12 августа 1854 года.

Цѣль Общества состоитъ въ буксированіи разныхъ тяжестей и перевозкѣ пассажировъ желѣзными пароходами дешевѣйшаго устройства, мелкой посадки и легчайшаго хода, чтобы доставить промышленности и торговлѣ болѣе скорый, вѣрный и дешевый способъ движенія товаровъ и быстроту народному сообщенію по главнымъ водянымъ путямъ Россіи отъ Нижняго-Новгорода къ С. Петербургу по Маринской системѣ рѣкою Шексною и къ Твери на С. Петербургско-Московскую желѣзную дорогу.

Для достиженія этой цѣли пароходы будутъ совершать плаваніе между важными пунктами торговли, а именно:

По Волгѣ между Рыбинскомъ, Тверью и Нижнимъ-Новгородомъ и по Шекснѣ отъ Рыбинска вверхъ къ Череповцу и далѣе до Колѣнораменскихъ пороговъ. По этимъ водянымъ путямъ буксирное пароходство почти не развито, а пассажирное начато двумя пароходами только въ 1854 году.

На основаніи § 9 Высочайшаго утвержденнаго Устава, первоначальный капиталъ Общества предполагается составить въ 400,000 р. сер., посред-

ствомъ выпуска 2,000 акцій, цѣною каждая въ 200 руб. серебромъ.

Этотъ капиталъ предполагается употребить: 1) на постройку *деяти* желѣзныхъ пароходовъ плоскодонныхъ, съ каютами на два отдѣленія для пассажировъ; два изъ этихъ пароходовъ будутъ 100 сильные и семь 60 сильные; машины на нихъ высокаго давленія въ 4 атмосферы; 2) на изготовленіе деревянныхъ баржъ къ 100 сильнымъ парходамъ для буксированія кладей; 3) на постройку потребнаго числа пристаней для принятія кладей и пассажировъ; 4) на учрежденіе въ разныхъ мѣстахъ конторъ; 5) на изготовленіе въ разныхъ мѣстахъ парходнаго пути дровъ для перваго навигаціоннаго годичнаго періода.

Движеніе парходами предполагается начинать ежегодно со вскрытіемъ верховья р. Волги между Тверью и Рыбинскомъ и съ очищеніемъ отъ льда р. Шексны между Рыбинскомъ и Колѣнораменскими порогами. Зазимовавшая на Рыбинской пристани кладь и вновь доставленная туда весною будетъ буксироваться *двумя* 100 сильными и *тремя* 60 сильными парходами вверхъ по Шекснѣ до Череповца (240 вер.) и далѣе до Колѣнораменскихъ пороговъ (70 вер.). *Два* 60 сильныхъ пархода будутъ служить для такой же перевозки кладей отъ Рыбинска до Твери (348 вер.). Остальные *два* 60 сильные пархода предназначаются для перевозки пассажировъ между Рыбинскомъ и Тверью.

Потомъ, въ началѣ іюня, когда по обыкновенному мелководью плаваніе пароходовъ по верховью р. Волги будетъ прекращено, тогда всѣ *семь* 60 сильныхъ пароходовъ обратятся, до окончанія навигаціи, на р. Шексну для буксированія кладей и перевозки пассажировъ. *Два* же 100 сильные пархода, по причинѣ спада воды и съузившагося фарватера, съ р. Шексны обратятся на Волгу для движенія между Рыбинскомъ и Нижнимъ-Новгородомъ (466 вер.) также до окончанія навигаціи.

Выгоды отъ предполагаемаго Обществомъ парходства по верховью Волги и по низовью Шексны заключаются: а) въ возможности отправлять кладь по Шекснѣ изъ Рыбинска съ первымъ вскрытіемъ льда, въ то время, когда еще затопляемые бичевники этой рѣки подпорною весеннею водою р. Волги (что продолжается около 1½ мѣсяца) не дозволяютъ судамъ тянутся бичевою; б) въ возможности доставлять грузы, особенно по Мариинской системѣ, на опредѣленные сроки въ С. Петербургъ, потому что суда, буксируемыя парходами не находятся въ такой зависимости отъ вѣтра,

коноводовъ, бурлаковъ, какъ простыя суда, тянутыя бичевою, или идущія подъ парусами; в) въ доставленіи возможности судамъ повторять рейсы, такъ, что меньшимъ числомъ судовъ можно перевозить тѣже значительные грузы, которыхъ требуетъ обильное населеніе и торговля С. Петербурга. Очевидно, этимъ сбережется множество лѣса, ежегодно употребляемаго на постройку судовъ дурной конструкции, большею частію невозвращающихся изъ С. Петербурга, или, еще хуже, иногда вовсе недоходящихъ туда въ одинъ навигаціонный періодъ; г) въ значительномъ пониженіи цѣнъ за доставку товаровъ сравнительно съ цѣнами нынѣ существующими.

Доставляя выгоды промышленности, торговлѣ и частнымъ лицамъ, не упущены изъ виду примѣрныя соображенія и расчеты относительно выгодъ, которыя пріобрѣтетъ учреждаемое Общество парходства «Полюза».

Для приблизительнаго расчета представляютъ ст Компаніи слѣдующіе виды пріобрѣтенія:

*При движеніи пароходовъ по Волгѣ.*

а) Отъ Рыбинска до Твери (348 вер.). Два 60 сильные пархода съ пассажирами, дѣйствуя, среднею скоростію, вверхъ 10 и внизъ 20 верствъ въ часъ, съ необходимыми простоями для принятія пассажировъ и дровъ на пути, сдѣлаютъ въ теченіи апрѣля, мая и начала іюня (до значительнаго пониженія весеннихъ водъ) по 15 рейсовъ каждый. Полагая среднимъ числомъ на каждый парходъ отъ Рыбинска по 125, а изъ Твери по 75 пассажировъ, два пархода въ 30 рейсовъ успеютъ провезти 6,000 человекъ, съ платою среднимъ числомъ (\*) по 3 руб. сер., выручатъ 18,000 руб. сер.

б) На томъ же протяженіи, и въ то же время два 60 сильные пархода, дѣйствуя среднею скоростію вверхъ по 5½ верствъ и внизъ по 20 вер. въ часъ, съ необходимыми простоями для принятія кладей, дровъ и пассажировъ на пути, и буксируя каждый по 25,000 пуд. груза, сдѣлаютъ въ все время каждый по 9 рейсовъ. Слѣдовательно, два пархода провезутъ изъ Рыбинска до Твери на желѣзную дорогу кладь до 450,000 пуд.; полагая 3½ к. сер. съ пуда, выручатъ 15,750 руб. сер.

в) Отъ Рыбинска до Нижняго-Новгорода (466 вер.) два 100 сильныхъ пархода, дѣйствуя съ

(\*) Въ 1854 г. парходная Компанія между Тверью и Рыбинскомъ возила въ одинъ конецъ болѣе 200 пассажировъ и плавая, на этомъ протяженіи, май, іюнь и часть іюля, возила съ пассажировъ I класса 10 р., II класса 4 р., III класса 2 р. 50 коп.

начала июня до конца навигаціи съ тою же скоростью, какъ и въ пунктѣ б и буксируя по 50,000 пуд. клады, сдѣлають по 17 рейсовъ каждый, следовательно оба эти парохода провезуть 1,700,000 пуд. по 6 к. сер. съ пуда (\*), выручатъ 102,000

Итого выручка по Волгѣ 135,750 р. с.

*При движеніи пароходовъ по Шекснѣ*

а) Отъ Рыбинска до Череповца и далѣе до Колѣнораменскихъ пороговъ (310 вер.), два 100 сильные парохода и три 60 сильные, дѣйствуя со вскрытіемъ льда съ тою же скоростью, какъ и по Волгѣ, сдѣлають въ апрѣлѣ, маѣ и началѣ июня каждый по 11 рейсовъ, буксируя въ сложности всякій разъ 175,000 пуд. клады, а вовсе время провезуть 1,925,000 пуд.: по 3 к. сер. съ пуда, они выручатъ 57,750.

б) Отъ Рыбинска до Череповца (240 вер.) семь 60 сильныхъ пароходовъ, дѣйствуя съ тою же скоростью какъ и по Волгѣ, сдѣлають, съ начала июня до закрытія навигаціи, каждый по 29 рейсовъ, буксируя всякій разъ по 25,000 пуд. всѣ семь пароходовъ успѣють провести 5,075,000 пуд. клады; по 2½ к. сер. съ пуда, выручатъ 126,875

Итого выручатъ по Шекснѣ 184,625 р. с.

А всего девять пароходовъ въ теченіи навигаціи выручатъ — 320,375 р. сер.

Принимая въ соображеніе цѣны, существующія нынѣ на дрова и другіе матеріалы, употребленные при дѣйствующихъ уже пароходахъ по Волгѣ, оказывается нужнымъ дѣлать въ каждый навигаціонный періодъ ежегоднаго расхода при дѣйствіи девяти пароходовъ до 120,000 руб. сер. За тѣмъ чистой прибылн 200,375 р., что составитъ на капиталъ въ 400,000 руб., около 50%.

Этотъ послѣдній расходъ долженъ значительно уменьшиться: 1) по дешевизнѣ дровъ и вообще строительныхъ матеріаловъ, заготавливаемыхъ заблаговременно на р. Шекснѣ; 2) при исчисленіи быстроты плаванія пароходовъ вверхъ принята въ основаніе средняя скорость воды 3 версты въ часъ, тогда какъ на пути предполагаемыхъ операцій пароходства скорость воды мѣстами 2 и даже 1 верста въ часъ, въ особенности по Шекснѣ между

Рыбинскомъ и Череповцемъ, весною при подпорѣ р. Волгою, теченіе воды между этими городами едва замѣтно; 3) при исчисленіи времени на совершеніе рейсовъ въ буксированіи клады приняты въ расчетъ большіе простои, какъ въ Рыбинскѣ для принятія клады такъ и въ прочихъ пунктахъ, для нагрузки на пароходы дровъ; но при хорошихъ распоряженіяхъ комиссіонеровъ и управляющаго пароходствомъ въ Рыбинскѣ простои могутъ быть значительно сокращены.

Въ исчисленной же суммѣ выручки 320,375 р. сер. заключается дѣйствительное пріобрѣтеніе, которое не только не должно подлежать сомнѣнію, но должно еще увеличиться: 1) отъ буксированія клады пароходами по рѣкѣ Шекснѣ чрезъ Колѣнораменскіе и другіе выше ихъ пороги до самаго Бѣлозерска, возможность чего открывается въ началѣ весны во время высokaго стоянія воды. 2) Отъ буксированія этими же пароходами на обратномъ пути порожнихъ судовъ, которые, войдя до Череповца, не могутъ въ тихихъ плесахъ такъ скоро идти на веслахъ, чтобъ успѣть во время къ Рыбинску для принятія новыхъ клады. 3) Отъ перевозки мелкихъ товаровъ и разныхъ громоздкихъ вещей на самыхъ пароходахъ. 4) Отъ принятія пассажировъ на буксирные пароходы въ оба пути по Волгѣ между Рыбинскимъ и Нижнимъ-Новгородомъ, въ особенности во время ярмарокъ въ этихъ городахъ. 5) Весною рабочій классъ народа изъ Новгородской и Вологодской губерній (граница послѣдней возлѣ Череповца) обыкновенно спѣшитъ на работу въ С. Петербургъ и въ окрестности его; буксирные пароходы довезутъ этихъ людей по Шекснѣ изъ Череповца до Рыбинска, а оттуда другіе пароходы по Волгѣ до Твери на желѣзную дорогу. Осенью тотъ же народъ, возвращаясь изъ С. Петербурга по желѣзной дорогѣ до Твери, будетъ спускаться на лодкахъ по Волгѣ до Рыбинска и оттуда подниматься пароходами по Шекснѣ до Череповца.

Всѣхъ обстоятельствъ, увеличивающихъ матеріальныя выгоды Компаніи исчислить невозможно, по неизмѣнно къ тому вѣрныхъ свѣдѣній, по развитію пароходства опытъ съ точностію ихъ покажетъ.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, должно непременно ожидать прибавленія доходовъ Компаніи. Соображенія эти однако неприняты въ расчетъ предполагаемой выручки изъ осторожности, чтобы представленные теперь виды на прибылн не превышали дѣйствительные доходы въ послѣдствіи.

(\*) Пароходы, буксировавшіе кладъ въ 1831 году между Нижнимъ-Новгородомъ и Казанью (390) и между Нижнимъ и Рыбинскомъ (466 вер.) взиали съ пуда по 10 к. сер., а съ пассажирами отъ 6 до 10 руб. сер.

Изъ свѣдѣній, доставленныхъ о дѣйствіяхъ 9-ти пароходовъ (изъ коихъ 3 буксирныхъ) Компаніи Камско-Волжскаго пароходства видно, что перевозкою пассажировъ и буксированіемъ кладей они выручили въ 1853 г., въ теченіи навигаціоннаго періода, около 440 тыс. руб. сер. Это подаегъ надежду, что выручка Компаніи «Польза» можетъ быть не менѣе успѣшна. Описаніе въ недостаткѣ груза въ Рыбинскѣ имѣть не слѣдуетъ, потому что въ 1851 году изъ Рыбинска рѣкою Шексною по Маріинской системѣ провезено клати до 14 мил. пудовъ. При открытіи Онежскаго канала въ 1852 г. изъ Рыбинска по Маріинской системѣ прошло клати болѣе 18 мил. пуд., изъ числа коихъ 3½ мил. было зимовалой въ Рыбинскѣ; по Волгѣ же изъ Рыбинска прошло 15 мил. пуд., изъ которыхъ 1½ мил. было зимовалой. Въ 1853 г. изъ Рыбинска прошло по Маріинской системѣ зимовалой клати 3,100,000 пуд. и вновь прибывшей 17½ мил. пуд.; по Волгѣ же изъ Рыбинска прошло 26,700,000 пуд., изъ которыхъ 1,700,000 пуд. было зимовалой.

Нѣтъ сомнѣній, что при улучшеніи судоходнаго пути въ существующихъ нынѣ порогахъ въ верховьѣ р. Шексны и съ учрежденіемъ отъ Череповца вверхъ до Бѣлозерска станцій для тяги судовъ лошадьми, отправленіе кладей изъ Рыбинска Шексною по Маріинской системѣ ежегодно будетъ еще болѣе увеличиваться, въ особенности когда Компанія «Польза» будетъ имѣть средства со-временемъ увеличить число пароходовъ.

Мысль объ учрежденіи этой Компаніи предварительно была подвергнута обсужденію многихъ опытныхъ нашихъ промышленниковъ и капиталистовъ, пользующихся общимъ уваженіемъ и довѣріемъ, и получила не только одобреніе ихъ, но и согласіе участвовать въ полезномъ предпріятіи. Слѣдовательно не увлеченіе къ подобнаго рода предпріятіямъ, но несомнѣнныя выгоды, основанныя на зрѣлыхъ и точныхъ соображеніяхъ, руководили учредителей приступить къ составленію Компаніи, въ которой сами они участвуютъ большими капиталами, не пользуясь между тѣмъ ни какими преимуществами передъ прочими акціонерами, кромѣ небольшихъ процентовъ изъ чистой же прибыли на основаніи § 28 Высочайше утвержденнаго Устава.

Въ заключеніе должно присовокупить, что для

успѣха настоящаго предпріятія, немедленно будутъ заказаны желѣзные пароходы съ машинами на извѣстныхъ фабрикахъ въ Россіи, съ соблюденіемъ строгихъ условій для прочности постройки, какъ корпусовъ, такъ и самыхъ машинъ, и въ тоже время приступлено будетъ къ постройкѣ пристаней на Волгѣ и Шекснѣ по утвержденіи плановъ и фасадовъ ихъ Г. Главноуправляющимъ Пути Сообщенія, и потребнаго числа баржей для буксирования кладей, чтобы въ навигацію 1855 г. пароходство могло воспріять свое дѣйствіе.

По § 14 Высочайше утвержденнаго Устава Компаніи пароходства «Польза» опредѣлено, что при подпискѣ на акціи, можно вносить только половину слѣдующей суммы; вторую половину представлять не позже, какъ за мѣсяцъ до истеченія годичнаго срока, назначеннаго по § 12 Устава на раздачу акцій.

Довода о всемъ этомъ до общаго свѣдѣнія, открыта на основаніи § 18 Устава подписка на акціи съ тѣмъ, что желающіе участвовать въ семъ предпріятіи могутъ обращаться съ требованіями на акціи въ С. Петербургъ въ первоначально учрежденную Контору Правленія, находящуюся въ Стремянной улицѣ, въ домъ Степанова.

По полученіи перваго взноса денегъ за акціи, немедленно будутъ выдаваемы или съ первою почтою высылаемы квитанціи вмѣстѣ съ экземпляромъ Устава.

Учредители: Инженеръ Генералъ-Маіоръ Аркадій Теляковскій.

Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія отст. Генералъ-Маіоръ Александръ Энгельгардтъ.

## О ПРИЪХАВШИХЪ И ВЫЪХАВШИХЪ

Съ 8 по 15-е Декабря 1854 года.

Приѣхали въ Нижній—Новгородъ.

Изъ Макарьева тамошн. уѣзди. судья Мезенцевъ и подполковн. Шипиловъ, изъ Княгинина тамошн. уѣзди. предв. дворян. Зыбинъ, надв. сов. Инсарскій, флота кап.-лейт. Моисеевъ и надв. сов. кн. Чегадаевъ, изъ Семенова тамошн. уѣзди. предв. двор. Каратаевъ и надв. сов. Каратаевъ, ост. въ 1-й Кремл. части.

Редакторъ А. Шепотъевъ.