

11. Апрель 1856

НИЖЕГОРОДСКІЯ

ГУБЕРНСКІЯ ВѢДОМОСТИ

ЧАСТЬ НЕОФФИЦІАЛЬНАЯ.

СУББОТА АПРѢЛЯ 7-го 1856 ГОДА № 14.

ДНЕВНИКЪ ОТЕЧЕСТВЕННЫХЪ ВОСПОМИ- НАНІЙ.

АПРѢЛЯ 3. Правительница Елена, мать Іоанна IV скончалась въ Москвѣ 1538.

АПРѢЛЯ 4. Мих. Вас. Ломоносовъ скончался въ Сибургѣ 1765.

МѢСТНАЯ ХРОНИКА

Извѣстія изъ уѣздовъ.

Нижегородскаго.

Въ селѣ Наченьи, вотчины г-на Давыдова, крестьянинъ Иванъ Степановъ Кармошинъ парившись въ банѣ отъ угара умеръ.

Макарьевскаго.

Казеннаго вѣдомства, въ деревнѣ Юркиной, у крестьянина Алексѣя Васильева сгорѣло надворное строеніе, стоящее 10 руб. сер.

Нѣсколько словъ о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи.

Въ Февральской книжкѣ Современника помѣщена весьма замѣчательная статья неизвѣстнаго автора подъ заглавіемъ: „Соображенія касательно устройства желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.“ Вопросъ о желѣзныхъ дорогахъ вообще, самъ по себѣ столь важный и современный, всегда возбуждаетъ нашу любознательность; но когда дѣло идетъ о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи, тогда любознательность переходитъ въ горячее участіе: всякій, понимающій надлежащимъ образомъ интересы своего отечества, съ жадностію принимаетъ читать статью о предметѣ столь общепольномъ, столь мало разработанномъ у насъ, и столь темномъ для большинства публики. Вотъ почему считаемъ не лишнимъ познакомить нашихъ читателей съ содержаніемъ вышеупомянутой статьи. Собственно говоря, она принадлежитъ къ числу тѣхъ рѣдкихъ статей, въ которыхъ нѣтъ ни одного лишняго слова; тѣмъ не менѣе мы постараемся изложить сущность дѣла, придерживаясь, по возможности, словъ автора:

Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на увеличеніе матеріальнаго благосостоянія и просвѣщенія, заключается въ томъ свойствѣ ихъ, что, съ приспособленіемъ къ нимъ пароваго двигателя, онѣ представляютъ возможность сокращать время перевозовъ и перевозки тяжестей почти въ три и четыре раза противъ обыкновенныхъ, даже хорошо устроенныхъ дорогъ, при соотвѣтственномъ уменьшеніи стоимости перевозки. Такимъ образомъ,

если страна приобрѣла хорошую систему желѣзныхъ дорогъ, соединяющую главные центры населенія и производительности всякаго рода съ главными рынками или портами, то такая страна какъ бы сосредоточила свои силы въ пространствѣ меньшемъ, соотвѣтственно сокращенію времени и стоимости переѣздовъ. Отсюда необходимо слѣдуетъ соразмѣрное увеличеніе богатства, силы и просвѣщенія государства. Такое вліяніе желѣзныхъ дорогъ должно быть тѣмъ ощутительнѣе, чѣмъ государство обширнѣе, чѣмъ менѣе было возбуждено въ немъ внутренняго движенія, чѣмъ больше въ немъ мѣстностей, остающихся непроизводительными, отъ недостатка соображеній.

Изъ всѣхъ государствъ ни одно не отличается такъ рѣзко вышеприведенными условіями, какъ Соединенные Штаты и Россія. Вотъ почему желѣзныя дороги составляютъ столь важное средство благосостоянія въ этихъ двухъ государствахъ. Соединенные Штаты успѣли воспользоваться великимъ практическимъ изобрѣтеніемъ нынѣшняго вѣка, и въ теченіе двадцати лѣтъ, къ 1-му января 1854 года, уже имѣли до 28,000 верстъ желѣзныхъ дорогъ въ дѣйствиіи, и до 24,000 верстъ въ построеніи. Въ короткій, двадцатилѣтній періодъ времени, это государство достигло неимовѣрнаго развитія. Всѣ естественные источники богатства возбуждены ими, трудъ поощренъ, изобиліе и довольство разливаются одинаково во всѣхъ частяхъ государства, а избытокъ ихъ притекаетъ къ портамъ для сбыта за границу съ такимъ удобствомъ и быстротою, что самыя грубыя и малоцѣнныя произведенія находятъ сбытъ на рынкахъ Европы и другихъ частей свѣта, и Америка уже становится соперницею Россіи въ снабженіи Европы произведеніями хлѣбопашества.

По тѣмъ же причинамъ, желѣзныя дороги существенно необходимы для Россіи.

По обширности своей, Россія представляетъ большое различіе климатовъ и разнообразіе произведеній, такъ что страны, лежащія на сѣверъ и на югъ, востокъ и западъ, могутъ быть разсматриваемы какъ бы отдѣльными территоріями, между которыми удобный обмѣнъ произведеній долженъ возбудить такую дѣятельность производства и торговли внутренней, что Россія слѣдовало менѣе всякаго другаго государства терпѣть отъ случайнаго прекращенія торговыхъ сношеній съ дру-

гими частями свѣта,—при теперешнемъ недостаткѣ внутреннихъ сообщеній, губерніи, изобилующія одними произведеніями, не находятъ сбыта имъ, и терпятъ отъ недостатка другихъ первыхъ потребностей жизни: такимъ образомъ, когда въ хлѣбородныхъ губерніяхъ юга и юга-востока, хлѣбъ въ такомъ изобиліи, что отъ неимѣнія сбыта, цѣна на него не вознаграждаетъ труда земледѣльца, тогда въ другихъ губерніяхъ запада и сѣверо-запада, люди нерѣдко терпѣтъ недостатокъ въ хлѣбѣ; обильные рудники каменнаго угля, и пространныя лѣса въ однихъ частяхъ государства, остаются безплоднымъ богатствомъ, между тѣмъ какъ другія части не могутъ достигнуть до надлежащаго развитія свойственной имъ мануфактурной и заводской промышленности отъ недостатка топлива. Рабочій классъ вынужденъ оставаться мѣста жительства, гдѣ, среди изобилія произведеній земли, онъ не находитъ имъ сбыта, и теряетъ драгоцѣнное время въ дальнихъ переходахъ, къ центрамъ большихъ населеній, или къ судоходнымъ путямъ, чтобы снискать нѣсколько денегъ для уплаты своихъ повинностей. Наконецъ, сбытъ произведеній за границу доступенъ только частямъ государства, прилежащимъ къ портамъ или къ главнымъ линіямъ водяныхъ сообщеній; другія же, и между ними самыя плодородныя губерніи, лишены этого преимущества отъ недостатка удобныхъ сообщеній, въ слѣдствіе котораго дальняя доставка произведеній не можетъ быть сдѣлана ко времени требованій за границу или слишкомъ возвышаетъ цѣны произведеній, такъ что продажа по цѣнамъ заграничныхъ рынковъ, дѣлается невозможною. Къ тому же, въ Россіи сообщенія водою и обыкновенными дорогами удобны или, лучше сказать, возможны только въ теченіе нѣсколькихъ лѣтнихъ мѣсяцевъ.

Упомянувъ о важности желѣзныхъ дорогъ для отечественной промышленности, и слѣдовательно, для благосостоянія государства, замѣтимъ, что не менѣе очевидны и тѣ огромныя выгоды, какія Россія приобрѣла бы въ административномъ и военномъ отношеніи отъ хорошей системы желѣзныхъ дорогъ. Необходимость содержанія подъ ружьемъ многочисленной арміи для того, чтобы обезпечить всѣ пространныя границы огромной Россіи, увеличивается еще тѣмъ, что движеніе войскъ затрудняется отъ недостатка сообщеній. Хорошая система желѣзныхъ дорогъ, представляетъ въ этомъ отношеніи огромныя выгоды. Пред-

ставимъ себѣ, что Россія приобрѣла такую систему желѣзныхъ дорогъ, которыя, выходя изъ одного центра, простирались бы радіусами на сѣверъ, югъ, востокъ и западъ, достигая такимъ образомъ самыхъ отдаленныхъ предѣловъ Россіи, и касаясь пограничныхъ морей ея: Балтійскаго, Чернаго и Каспійскаго. Очевидно, что если центръ подобной системы желѣзныхъ дорогъ избранъ въ богатой и плодородной части Россіи, то этотъ центральный пунктъ можетъ быть выгоднымъ мѣстомъ расположенія военныхъ запасовъ и резервовъ. Нѣтъ сомнѣнія, что при такомъ расположеніи и возможности быстро бросать какую угодно часть арміи къ тому изъ предѣловъ государства, который нуждается въ защитѣ, арміи могутъ быть еще болѣе дѣйствительны; расходъ же на содержаніе арміи уменьшится отъ дешевленія цѣнъ на всѣ предметы продовольствія войскъ, расположенныхъ въ плодородныхъ частяхъ государства.

Система главныхъ линій желѣзныхъ дорогъ должна быть расположена такъ, чтобы, выходя изъ частей государства плодородныхъ и обильныхъ естественными богатствами, линіи эти проходили губерніями, нуждающимися, и въ кратчайшихъ, по возможности, направленіяхъ, не обходя, впрочемъ, значительныхъ центровъ населенія, простиралась до пограничныхъ морей Балтійскаго, Чернаго и Каспійскаго. При такомъ расположеніи, будетъ исполнено прямое назначеніе системы желѣзныхъ дорогъ и достигнута цѣль, о которой говорилъ выше, а именно: чтобы возбудить движеніе въ естественныхъ богатствахъ частей государства ими изобилующихъ; открыть этимъ произведеніямъ сбытъ къ частямъ, менѣе щедро надѣленнымъ отъ природы, а избыткамъ отъ внутренняго потребленія, дать истокъ къ главнымъ и наиболѣе удобнымъ портамъ Имперіи, чтобы военныя силы, сосредоточенныя главными резервами въ губерніяхъ изобильныхъ, могли быть быстро передвигаемы по мѣрѣ надобности къ отдаленнымъ предѣламъ государства, и чтобы, наконецъ, правительство имѣло удобство быстроты распорядженій своихъ и наблюденія за ихъ исполненіемъ.

Извѣстны предѣлы пространства, въ которыхъ заключаются предметы главной производительности Русской, именно: предѣлы черноземной, самой плодородной полосы Россіи, предѣлы наибольшаго скотоводства, тонкоруннаго овцеводства, про-

изводства пеньки и льна, сахару, табаку и проч.; сюда входитъ вся южная часть Имперіи, начиная отъ губерній Тульской и Орловской, и простираясь на востокъ до нижнихъ частей Волги, а на западъ за предѣлы праваго берега Днѣпра. Въ этомъ же пространствѣ заключаются самыя обильныя и, можно сказать, единственныя по качеству, каменно-угольныя формаціи, расположенныя въ бассейнѣ Дона, и солончаки, снабжающіе солью большую часть южной и часть средней Россіи. Наконецъ въ томъ же пространствѣ и къ сѣверу отъ него къ Москвѣ и за Москву сосредоточивается главная мануфактурная и заводская промышленность, которой естественное назначеніе, впрочемъ, распространяться къ югу, и достигнуть наибольшаго развитія въ мѣстахъ, гдѣ залегаютъ богатые рудники, каменнаго угля, не получившіе еще настоящаго значенія отъ недостатка сообщеній.

Естественно, что узелъ линій желѣзныхъ дорогъ, долженъ находиться около средоточія этого пространства, заключающаго главные естественныя богатства Россіи, и отъ этого узла должны направляться линіи на сѣверъ, югъ, западъ и востокъ.

Орловская губернія представляется, съ перваго взгляда, удобнымъ мѣстомъ для связи линій желѣзныхъ дорогъ между собою, такъ какъ она имѣетъ довольно центральное положеніе, если принять въ соображеніе все производительное пространство южной и средней Россіи, со включеніемъ заводской и мануфактурной промышленности; изъ этого центра линіи, естественно, направляются на сѣверъ къ Москвѣ, чрезъ Тулу и Каширу; на югъ къ Черному морю, черезъ Курскъ и Харьковъ, касаясь Днѣпра выше и ниже пороговъ и простираясь до Чернаго моря, съ вѣтвью къ каменно-угольнымъ формаціямъ бассейна Дона; на востокъ—до Саратова, съ дорогою между Волгою и Дономъ, и на западъ—до Динабурга (имѣя въ виду, что продолженіе дороги до Балтійскаго моря у Риги уже предпринимается компаніею Рижскаго купечества).

Предполагаемыя линіи имѣютъ слѣдующія, по приблизительнымъ соображеніямъ, протяженія:

Сѣверная линія около 340 верстъ.
Южная линія, со включеніемъ вѣт-

ви къ каменно-угольнымъ рудни-		
камъ, около	1,000	—
Восточная, со включеніемъ дороги		
между Волгою и Дономъ, около	820	—
Западная около	800	—

Итого 2,960 верстѣ.

По справедливому замѣчанію автора статьи изъ которой мы сообщаемъ извлеченіе, эта система линіи желѣзныхъ дорогъ удовлетворяетъ главнымъ потребностямъ внутренняго движенія и администраціи въ Россіи. Слѣдующія строки поясняютъ вышеприведенную систему:

Восточная линія соединяется у Саратова съ Волгою, которая, на протяженіи 881 версты до устья своего у Астрахани, не представляетъ препятствій для движенія вверхъ и внизъ самыхъ большихъ судовъ; такъ что, при устройствѣ пароходовъ на Нижней Волгѣ, линія эта откроетъ быстрое и дешевое сообщеніе Каспійскаго моря, а слѣдовательно Закавказскаго края и Персіи, съ обѣими столицами и прочими частями государства, чрезъ которыя проходятъ желѣзныя дороги. Короткая линія желѣзной дороги между Волгою и Дономъ, дополняетъ связь съ бассейномъ нижняго Дона и его притоковъ.

Южная линія можетъ быть связана съ Днѣпромъ выше и ниже пороговъ, и какъ нижняя часть Днѣпра, до самой желѣзной дороги, допускаетъ плаваніе большемѣрныхъ судовъ, то, посредствомъ хорошихъ пароходовъ, вся страна, прилегающая къ этой части Днѣпра, и самая Одесса войдутъ въ связь съ системою желѣзныхъ дорогъ.

(Окончаніе будетъ.)

Изъ Москов. Губ. Вѣд.

Уполномоченный ВѢСОЧАЙШЕ утвержденного Товарищества Днѣпровскаго Низоваго Пароходства имѣетъ честь извѣстить, что у него открыта подписка на пай Товарищества, по 250 руб. сер. Желающіе подписаться и знать подробности этого общественнаго предпріятія могутъ обращаться за нужными имъ свѣдѣніями къ Уполномоченному, въ домъ Графини Строгановой, на Нижнемъ базарѣ.—1.

Уполномоченный С. П. Ивановъ.

О ПРИѢХАВШИХЪ И ВЫѢХАВШИХЪ

Съ 30 по 6-е Апрѣля 1856 года.

Приѣхали въ Нижній—Новгородъ.

Изъ имѣнія: кол. сов. Яшеровъ, изъ Спбурга: кап. 2-го ранга Бутаковъ, изъ Василя: тамошн. исправн. Яненко, ост. въ 1-й Кремл. части, изъ Козмодемьянска: поруч. Пороховскій, ост. во 2-й Кремл. части, изъ Москвы проѣзд. въ Казань: камеръ-юнкеръ Двора Е. И. В. графъ Комаровскій, изъ Вязниковъ: губ. секр. Неуструевъ, изъ Спбурга проѣзд. въ Барнаулъ: кол. секр. Даниловъ, изъ Калуги проѣзд. въ Тобольскъ. поруч. Печенкинъ, ост. въ Рожд. части.

Выѣхали изъ Нижняго—Новгорода.

Въ Княгининъ: шт.-кап. Морковниковъ, въ Василь: тамошн. исправн. Яненко.

Редакторъ А. Ждановъ.