

Волжскій водный путь и его значеніе въ экономической жизни Россіи.

Волга, величайшая рѣка Европы, уже въ древнія времена была извѣстна какъ одинъ изъ важныхъ торговыхъ путей между «колыбелью народовъ»—Азіей и Европой.

Царства Хозарское и Болгарское, первое въ низовьяхъ Волги, а второе между Камой и Самарой, издавна вели оживленныя торговыя сношенія съ государствами Европы и Азіи.

На остальномъ протяженіи Волги, до самыхъ ея верховьевъ, расположились племена финскія, являясь какъ бы буферомъ между болгарами и славянскими князьями; менѣе предприимчивыя и энергичныя, финскія племена ниже Оки подчинялись вліянію болгаръ, а въ верхней части Волги—славянскимъ князьямъ.

Въ XI вѣкѣ Верхнее Поволжье входитъ уже въ составъ Ростовской области. Естественными границами Ростовской области съ востока, юга и юго-запада являлась рѣчная область Волги, почему въ дальнѣйшемъ образованіи Московскаго государства мы и видимъ непрерывное стремленіе сначала князей Владимірскихъ, а затѣмъ и царей Московскихъ къ овладѣнію всей системой Волги.

Постепенно покоряя обитавшія по Волгѣ и ея притокамъ племена, русскіе князья сейчасъ же принимали мѣры къ укрѣпленію за собой завоеванныхъ земель, строя на важныхъ, въ торговомъ и стратегическомъ отношеніяхъ, пунктахъ города и крѣпости и колонизируя приволжскія области.

Естественными границами завоеванныхъ земель служили, большую частью, рѣки; рѣки же, съ другой стороны, были наиболѣе удобными путями, по которымъ можно было вести какъ торговыя сношенія, такъ и ожидать прибытія и нападенія врага.

Эти соображенія, главнымъ образомъ, и вызвали постройку городовъ и крѣпостей на Волгѣ почти исключительно при впаденіи въ нее притоковъ.



Так, Ярославль стоит при устьи р. Которости, которая вела в Ростовскую область, давая последний выход на Волгу. Кострома, так же, как и Юрьевец, располагались против впадения р. Которости и Унжи (Кострома впоследствии была перенесена на левый берег, к устью Которости), замыкая повороты Волги к югу; Н.-Новгород стоит у впадения Оки и т. д.

Помимо постройки крепостей и городов, служивших не только оплотом для населения при нападении врагов, но и торговли и часто административными центрами, русские князья строили много монастырей, которые в значительной степени способствовали успешной колонизации приволжских областей.

Войдя в состав Русского государства, распространившись на восток и юг до берегов Восточного океана и границ Персии и Турции, Волга утратила свое стратегическое значение; экономическое же значение ее, как внутреннего водного пути, не только не уменьшилось, но в значительной степени возросло, и в настоящее время Волга с своими притоками является важнейшим внутренним водным путем Европейской России.

Значение ее в общей сети внутренних водных путей Европейской России ясно видно из следующей таблицы.

Таблица № 1.

ГОДЫ.	Перевезено миллионов пудов.		Стоимость в миллионах рублей.	
	По всем водным путям Европ. России.	По бассейну Волги.	По всем водным путям Европ. России.	По бассейну Волги.
1896	1553	802	290	141
1897	1700	885	411	236
1898	1799	928	469	264
1899	1884	956	487	269
1900	2029	1059	561	358
1901	2048	1113	614	394
1902	1973	1142	638	405
1903	2229	1192	779	464
1904	2380	1292	816	518
1905	2133	1197	854	582
Среднее . .	1973	1057	592	363

В течение ближайших десяти лет, с 1896 по 1905 г., по Волжскому бассейну прошло от 51 до 58% всех товаров, перевезенных по всем внутренним водным путям Европейской России; в среднем за 10 лет это составляет 54%. Стоимость товаров, транспортируемых по Волге, представляет в среднем более 61% стоимости товаров, перевезенных по всем внутренним водным путям Европейской России, колеблется по годам, с 1896 по 1905 г., от 48% (в 1896) до 68% (в 1905 г.).

В среднем, за рассматриваемое десятилетие, по Волге и ее притокам ежегодно перевозилось 1057 мил. пудов, стоимостью в 363 миллиона рублей, при чем по Волге, в общем, перевозилось столько же, сколько и по ее притокам.

Таблица № 2.

Годы.	Дрова и лесные строительные мате- риалы.		Главное хлба.	Нефть и нефтя- ные остатки.	Керосин и друг. продукты нефти.	Чугун, желто, сталь, медь.	Соль каменная и поваренная.	Рыба.	Льнян, пшенице сырье, кукуруза.
	На	Въ							
	судахъ.	плотажъ.							
М и л л и о н ы п у д о в ь .									
1901	119	276	175	229	44	28	36	19	4
1902	125	269	121	312	47	27	43	18	3
1903	132	292	144	275	58	28	39	17	6
1904	140	305	179	288	61	32	46	15	4
1905	139	215	234	251	54	31	45	16	6

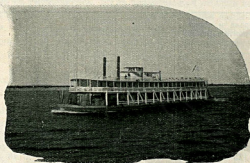
В таблиц № 2 показаны главные товары, перевозимые по Волге и ее притокам.

Первое место по количеству перевозок на Волге занимает нефть и нефтяные продукты, затем главные хлба, в бассейне Камы—главные хлба и т. д. (см. таблицу № 3).



Таблица № 3.

Перевезено в навига- цию 1905 года.	Нефть и нефтян. продукты	Главное хлѣба.	Дрова и лѣсные ма- териалы.		Соль.	Прочіе товары.
			На су- дах.	Въ и на плот.		
Милліоны пудовъ.						
Волга	297	124	45	21	24	160
Бассейны Кама	—	90	14	67	18	64
Бассейны Оки	4	2	13	18	3	16
Другіе притоки Волги	4	18	67	109	—	19



Товарный пароходъ.

Волжскій флотъ.

Велико количество товаровъ, перевозимыхъ по Волгѣ и ея притокамъ, и соответственно великъ и волжскій флотъ.

По переписи 1900 года по воднымъ путямъ Волжскаго бассейна плавало 1718 паровыхъ и 8250 непаровыхъ судовъ; грузоподъемность непаровыхъ судовъ превышала 440 миллионовъ пудовъ. Общая стоимость всего флота составляла около 121 миллионъ

рублей. По сравнению съ флотомъ, плававшимъ въ 1900 году по всѣмъ внутреннимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи, по Волгѣ и ея притокамъ плавало болѣе 52% всѣхъ паровыхъ судовъ и болѣе 28% непаровыхъ, при чемъ грузоподъемность поспѣвшихъ составляла болѣе 65%, грузоподъемности всего рѣчного непарового флота Европейской Россіи.

Преобладающія суда—это баржи, главнымъ образомъ деревянные; нѣкоторая изъ нихъ поднимаютъ до 400 тысячъ пудовъ груза; грузоподъемность желѣзныхъ баржъ еще болѣе и достигаетъ до полутора миллиона пудовъ.

Такія баржи имѣютъ длину до 75 сажень, ширину до 10 саж. и высоту до 6½ аршинъ, имѣя осадку, при полной нагрузкѣ, до 4 аршинъ.

Наибольшей грузоподъемностью обладаютъ такъ-называемыя бѣланы, суда специально для перевозки лѣсныхъ материаловъ, которая поднимаютъ до миллионъ пудовъ груза. Бѣланы обыкновенно строятся только на одинъ рейсъ.

Большая часть товаровъ перевозится на непаровыхъ судахъ, главнымъ образомъ баржахъ, буксирныхъ пароходахъ; меньшая часть грузовъ—на пароходахъ, товарныхъ и товарно-пассажирскихъ.

Перевозка пассажировъ производится товарно-пассажирскими пароходами, т. е. такими, которые одновременно съ пассажирами перевозятъ довольно большое количество товаровъ. Въ общегити пароходы эти, въ отличіе отъ исключительно товарныхъ пароходовъ, называются легкими или, просто, пассажирскими.

По переписи судовъ 1900 года пассажирскихъ пароходовъ было 299, что составляетъ около 18% всего парового волжскаго флота*).

Направленіе теченія Волги и условія плаванія по ней.

Изъ приведенныхъ выше краткихъ статистическихъ свѣдѣній можно видѣть, что Волга, какъ внутренній водный путь, значи-

*) Подробнѣе свѣдѣнія о пассажирскихъ пароходахъ, расписанія движенія ихъ на 1906 г. и стоимость проѣзда на различныхъ разстояніа помѣщены въ концѣ путеводителя.



мает первое мѣсто среди всѣхъ внутреннихъ водныхъ путей Европейской Россіи.

Истоки Волги находятся въ Осташковскомъ уѣздѣ Тверской губерніи; начинаясь небольшимъ ручейкомъ съ низменными берегами, Волга протекаетъ черезъ рядъ озеръ и только по выходѣ изъ озера Волго пріобрѣтаетъ ясно выраженное русло.

На 101 верстѣ отъ истоковъ, въ 4-хъ верстахъ ниже озера Волго, рѣка преграждена плотиною (Верхне-Волжскій бейшлотъ), образующей изъ бассейна верхняго теченія Волги и лежащихъ



Въ устьяхъ Волги.

на ея пути озеръ большое водохранилище, въ которомъ помѣщается по 50 мил. кубическихъ саженъ воды.

Назначеніе этого водохранилища—поддерживать во время мѣлководій, при помощи полусковъ воды, уровень Волги до Рыбинска на такой высотѣ, при которой судоходство, начиная отъ г. Твери, было бы возможно и выгодно.

Входящее въ составъ водохранилища верхнее теченіе Волги и дѣлѣйшее, ниже бейшлота до г. Ржева, доступно сплаву; ниже бейшлота до Ржева, въслѣдствіе изобилія въ рѣкѣ каменныхъ грядъ и пороговъ, вольное судоходство почти не производится.

Начиная отъ Ржева, Волга вполнѣ судоходна, при чемъ отъ Твери до Каспійскаго моря, на протяженіи 2963 верстѣ, производится пароходное движеніе.

Въ періоды перерывовъ дополнительнаго питанія изъ водохранилища, между Рыбинскомъ и Тверью (336 верстѣ) судоходство становится невыгоднымъ и прекращается; отъ Рыбинска же до Каспійскаго моря, на протяженіи 2597 верстѣ, совершается безъ перерывовъ.

Соединяясь системами каналовъ съ портами Бѣлаго (Архангельскъ) и Балтійскаго морей (Петербургъ), Волга передаетъ туда свои грузы почти исключительно по Маринской системѣ черезъ Шексну; остальные двѣ системы, Тихвинская и Вышневолоцкая, соединяющія Волгу съ Балтійскимъ моремъ, имѣютъ мѣстное значеніе.

Такимъ образомъ, часть Волги отъ истоковъ до Рыбинска въ общемъ транзитномъ движеніи товаровъ не участвуетъ и служитъ лишь интересамъ орошаемаго ею района; поэтому, какъ водный путь государственной важности, Волга имѣетъ значеніе, начиная лишь отъ Рыбинска.

На этомъ протяженіи Волгу, по отношенію къ современному состоянію ея судоходнымъ свойствамъ, можно раздѣлить на три части: отъ Рыбинска до впаденія Оки (Н.-Новгородъ), отъ впаденія Оки до Астрахани и отъ Астрахани до Каспійскаго моря (12-тифутовой рейдъ).

При спадѣ воды судоходство по Волгѣ встрѣчаетъ препятствія, главнымъ образомъ, отъ недостаточности глубины на перепадающихъ фарватеръ меляхъ-перекатахъ, которыхъ между Рыбинскомъ и Каспійскимъ моремъ насчитывается болѣе 200. Естественная глубина на нихъ, при мѣлководьяхъ, отъ 4 до 7 четвертей аршина, что не отвѣчаетъ современнымъ потребностямъ судоходства.

Вслѣдствіе своевременно принимаемыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія мѣропріятій по улучшенію судоходныхъ качествъ Волги, между Рыбинскомъ и Н.-Новгородомъ можно считать обезпеченной наименьшую транзитную глубину судового хода во время мѣлководій отъ 6 до 7 четвертей аршина, между Н.-Новгородомъ и устьемъ Камы отъ 9 до 10 четвертей и на остальномъ протяженіи Волги около 8 четвертей аршина, что превышаетъ естественную глубину мелей (перекатовъ) отъ 2 до 3 четвертей аршина.



Міропріятія правительства по увеличенію глубины фарватера ниже Камы ежегодно развиваются, и въ недалекомъ будущемъ судовой ходъ между устьемъ Камы и Астраханью будетъ имѣть такую же глубину, какъ и между Н.-Новгородомъ и Камой.

По Волгѣ и ея притокамъ,* для указанія судового хода, каждую навигацию разставляются свыше 3500 бакеновъ, около 1300 береговыхъ (перевальныхъ) вѣхъ и болѣе 600 сигнальныхъ мачтъ, на которыхъ условными знаками вывѣшиваются глубины перекатовъ (аршины обозначаются прямоугольниками, четверти аршина большими кружками и вершки маленькими).

Въ цѣляхъ же восполненія судоходству производятся работы по углубленію и расширенію затоновъ для зимовокъ судовъ, по защитѣ ихъ отъ ледоходовъ, укрѣпленіе береговъ, учреждается пожарная охрана стоящихъ у пристаней судовъ и т. д.

Выправительныя работы, въ ограниченномъ размѣрѣ вообще примѣняемы на Волгѣ, за послѣдніе годы совершенно оставлены.

Углубленіе судового хода достигается, главнымъ образомъ, примѣненіемъ землечерпанія; для этой цѣли Министерство Путей Сообщенія располагаетъ на Волгѣ и Камѣ 23 черпательными машинами, ежегодно затрачивая въ послѣднее время на землечерпательныя работы въ среднемъ около милліона рублей.

Въ значительныхъ размѣрахъ производятся также выемка камней, карьеръ и другихъ случайныхъ препятствій для судоходства, что вызываетъ ежегодный расходъ правительства около 60 тысячъ рублей.

Какъ на одну изъ важныхъ мѣръ по обезпеченію безопасности и непрерывности въ теченіе цѣлыхъ сутокъ движенія судовъ, необходимо указать на обстановку судового хода указательными знаками (бакены и вѣхи) и на установленіе судходного надзора, что вызываетъ ежегодный расходъ со стороны казны около 650 тысячъ рублей.

Въ общемъ, за послѣднее десятилѣтіе, государство расходуетъ на улучшеніе судоходныхъ условій Волги отъ Рыбинска до Каспійскаго моря, со всѣми ея судоходными притоками на этомъ протяженіи, въ среднемъ ежегодно около 3, 4 милліоновъ рублей, не возмѣщая этихъ затратъ никакими непосредственными сборами съ судоходства.

Ежегодно развивающееся движеніе грузовъ по Волгѣ и развитіе судовой промышленности показываютъ, что затраты правительства на улучшеніе водныхъ путей Волжскаго бассейна далеко не безрезультатны и въ значительной степени окупаются общимъ подъемомъ торгово-промышленной дѣятельности Поволжья, занимающаго одно изъ первыхъ мѣстъ въ экономической жизни нашего государства.

Въ тѣсной связи съ развитіемъ и состояніемъ водныхъ путей бассейна Волги стоитъ, конечно, благосостояніе и ростъ расположенныхъ по Волгѣ городовъ и населенныхъ мѣстъ, значительная часть которыхъ органически связана съ Волгой и ея притоками.

Какъ выше уже указывалось, большинство населенныхъ мѣстъ по Волгѣ ведетъ свое начало со времени образованія нашего государства, представляя въ нѣкоторыхъ случаяхъ живую хроніку былыхъ временъ и давая туристу много интереснаго матеріала.

Рыбинскъ.

Рыбинскъ, уѣздный городъ Ярославской губерніи и одна изъ значительныхъ по своему грузообороту волжскихъ пристаней, лежитъ на правомъ берегу Волги, противъ впаденія Шексны, при устьѣ второстепеннаго притока Черемхи.

Прошлое Рыбинска.

Рыбинскъ принадлежитъ къ числу старинныхъ населенныхъ мѣстъ Поволжья и время его основанія мѣстные испѣлователи относятъ къ IX вѣку. Въ первой половинѣ XII вѣка онъ уже упоминается въ уставной грамотѣ Новгородскаго князя Святослава, какъ слобода Рыбанскъ, зависѣвшая отъ Новгорода и платившая оброкъ князьямъ Новгородскимъ.

Жители Рыбинска промыслили, главнымъ образомъ, ловлею рыбы, въ изобиліи водившейся какъ въ Волгѣ и Шекснѣ, такъ и во второстепенныхъ притокахъ Волги; по главному промыслу жителей слобода и получила свое названіе.



стоиновых), заводъ Алафузовыхъ (кожевенный, льнопрядильный и ткацкій), водочный заводъ и т. д.

Какъ пристань Казань имѣетъ серьезное значеніе и среди прочихъ волжскихъ пристаней занимаетъ по величинѣ грузооборота 8 мѣсто; такъ, въ 1905 г. въ Казань прибыло почти 38 милл. пудовъ груза, въ томъ числѣ 14,3 милл. пудовъ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ, около 3 милл. пуд. главныхъ хлѣбовъ, около 9 милл. пудовъ нефтяныхъ остатковъ и т. д. Отправлено изъ Казани около 13 милл. пудовъ. Съ желѣзныхъ дорогъ Казань получила 0,2 милл. пуд. (главные хлѣба и дрова), а отправила менѣе 0,1 милл. пудовъ.

Въ настоящее время въ Казани около 130 тысячъ жителей, жилыхъ домовъ болѣе 7 тысячъ, въ томъ числѣ каменныхъ болѣе 2 тысячъ; нежилыхъ домовъ около 2500, изъ нихъ каменныхъ около 1500. Церквей приходскихъ 31, соборовъ 4, 23 домовыхъ церкви, 7 монастырей, 2 единовѣрческихъ церкви, костелъ, кирка и 13 мечетей. Магазиновъ и лавокъ около полутора тысячъ, гостиницъ и постоялыхъ дворовъ около 200 и т. д. Изъ учебныхъ заведеній: университетъ, ветеринарный институтъ, духовная академія, 15 среднихъ учебныхъ заведеній и болѣе 80 низшихъ. Много благотворительныхъ учрежденій, разнаго рода просвѣдительныхъ и образовательныхъ обществъ и т. д. Нѣсколько клубовъ и три театра (одинъ зинный и два лѣтнихъ); Казань является вмѣстѣ съ тѣмъ центромъ Казанскаго округа Путей Сообщенія, Военнаго Округа и сибирскаго. Въ городѣ издаются нѣсколько газетъ и ученыхъ изданій.

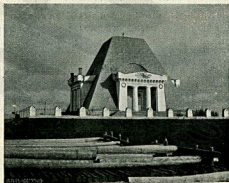
Описаніе города.

Отъ Устья въ городъ ведутъ двѣ дороги, устройства чрезъ окружающую городъ, со стороны Волги, низину; дороги пропложены по выношеннымъ дамбамъ и называются поэтому «дамскими», старой и новой. По старой дамбѣ проложенъ трамвайный путь; она содержится въ болѣешихъ порядкѣ, чѣмъ новая, почему по ней преимущественно и ѣздятъ, хотъ по новой дамбѣ до города ближе.

Въ верствѣ съ небольшимъ отъ устья лежитъ Адмиралтейская слобода, примыкающая къ берегу Казани; въ концѣ слободы

Казанка отходить въ сторону и на образуемомъ ею полуостровѣ стоитъ, нѣсколько въ сторонѣ отъ слободы, Зилантовскій монастырь.

Адмиралтейская слобода получила свое названіе и образовалась около учрежденнаго Петромъ Великимъ на этомъ мѣстѣ адмиралтейства, въ которомъ сооружались суда для Волги и Каспійскаго моря; адмиралтейство существовало здѣсь до 1826 г.,



Памятникъ въ память победы надъ татарами въ 1552 г.

когда было переведено въ Астрахань; отъ него остались лишь большіе сараи, въ которыхъ хранятся галерея «Тверь», на которой ѣздила по Волгѣ Екатерина II, и шлюпка императора Павла.

За Адмиралтейской слободой, влѣво отъ дамбы, стоитъ пирамидальной формы, тяжелая на видъ постройка, съ небольшимъ крестомъ на почти плоской крышѣ, съ четырьмя боковыми фронтами, на двухъ колоннахъ каждый. Это памятникъ покоренія Казани, поставленный въ 1832 г.; въ немъ устроена церковь, въ которой находятся портреты Іоанна Грознаго и Александра I; Въ подземельи подъ церковью стоитъ большая гробница, наполненная костями; это братская могила павшихъ при взятіи Казани.



Минин у лѣваго придѣла; гробница его подъ высокимъ саркофагомъ съ вызолоченнымъ балдахиномъ; здѣсь же, надъ гробницей, копія знамени Пожарскаго; а по сторонамъ 8 знаменъ Нижегородскаго ополченія 1812 года.

Въ соборѣ находится древняя копія съ Царегородскаго образа Божіей Матери Одигитрии (1381 г.) и икона Спаса-Нерукотвореннаго, привезенная вел. кн. Константиномъ изъ Суздаля въ 1352 г. Замѣчательно по своей древности написанное на пергаментѣ (въ два столбца) Евангеліе (1408 г.).

Внѣшній видъ собора (четыреугольная, высокая церковь съ простыми куполами) нельзя назвать красивымъ; колокольня, такая же тяжелая, стоитъ совершенно отдѣльно.



Ярмарка во время разлива Волги и Оки.

Архангельскій соборъ, стоящій также въ кремлѣ, обращаетъ вниманіе своимъ древне-византійскимъ стилемъ; онъ былъ построенъ одновременно съ возникновеніемъ Нижняго и перестроенъ въ началѣ XVII вѣка.

Въ этомъ соборѣ также погребены нѣкоторые изъ Нижегородскихъ князей, но уже Московскаго періода, когда Нижний не имѣлъ самостоятельности.

Изъ остальныхъ храмовъ нельзя не осмотрѣть церкви Рождства Богородицы, на Нижнемъ Базарѣ (Рождественская улица), известной болѣе подъ названіемъ Строгановской церкви. Построена она въ 1719 году знаменитымъ въ то время соперникомъ Строгановымъ.

Поставленная на высокомъ фундаментѣ, она издала уже выделяется среди ряда домовъ своими оригинальностью и изящными линиями.

Формою своею она напоминаетъ храмъ Василія Блаженнаго въ Москвѣ.

Колокольня одного стиля съ церковью и также очень красива. По преданію, строитель ея былъ ослѣпленъ, чтобы не могъ построить лучшей церкви.

Замѣчательны по живописи иконы Спасителя и Божіей Матери, которая будто бы были написаны художникомъ Караваджо (Каравакомъ) для Петропавловскаго собора въ Петербургъ по приказу Петра Великаго, но были перекуплены Строгановымъ для своей церкви.

Въ Нижнемъ три монастыря: Печерскій (мужской) на юго-восточномъ концѣ города, на берегу Волги (пл. 8 Б), основанный въ 1330 году и разрушившійся въслѣдствіе оползанія откоса въ 1597 г.; въ 1598 г. онъ былъ возобновленъ на новомъ мѣстѣ, на вершину бѣже къ городу.

Интересна монастырская библиотека съ старинными рукописями и книгами.

Въ Печерскомъ монастырѣ принялъ постриженіе въ монахи патріархъ Никонъ.

Благовѣщенскій мужской монастырь—одинъ изъ древѣйшихъ русскихъ монастырей; основаніе его относится къ 1229 г. Пожары истребили старинныя постройки и самымъ древнимъ теперь является соборный монастырскій храмъ, построенный въ 1649 г.

Въ немъ замѣчательна икона Корсунской Божіей Матери, писанная въ 993 году.

Третій монастырь, женскій, Крестовоздвиженскій (въ концѣ Б. Покровки) самъ по себѣ ничѣмъ не замѣчательный.

На его кладбищѣ погребенъ извѣстный писатель Мельниковъ-Печерскій.

