

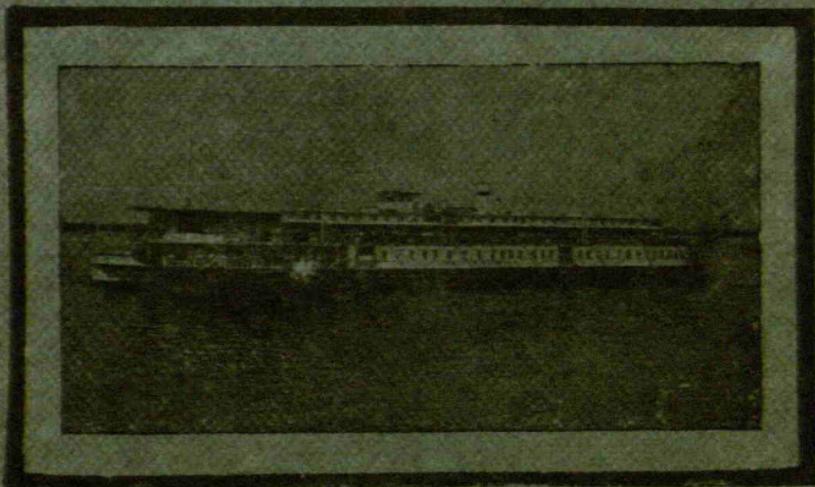
кп.  
9(с)  
п425

Государственный  
Флот

# ГАВОЛЖЬ

СПРАВОЧНИК-ПУТЕВОДИТЕЛЬ

1930 г.



ИЗДАНИЕ  
УПРАВЛЕНИЯ ВОЛЖСКИМ  
ГОСУДАРСТВЕННЫМ РЕЧНЫМ  
ФЛОТОМ  
МОСКВА 1930 г.

P-38058

h14





9(с) А 425  
Челноков

# ПОВОЛЖЬЕ

СПРАВОЧНИК-ПУТЕВОДИТЕЛЬ

ПЭ

ВОЛГЕ, КАМЕ, ОКЕ

И ИХ СУДОХОДНЫМ ПРИТОКАМ

на 1930 год

Составили:

Ю. М. БОЧАРОВ, Г. Г. СИТНИКОВ и И. И. ФЕДЕНКО

Под редакцией

Управляющего Волжским Государственным Речным

Флотом С. Т. КОВЫЛКИНА

Второе издание,  
исправленное и дополненное

---

ИЗДАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ВОЛЖСКИМ ГОСУДАРСТВЕН-  
НЫМ РЕЧНЫМ ФЛОТОМ

Москва — 1930

# П О В О Г Л Ж Е

ДЛЯ ПОДГОТОВКИ К ИНДУСТРИАЛЬНОМУ

ПРОИЗВОДСТВУ  
ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ

ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ  
ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ

ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ

ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ  
ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ

ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ

ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ  
ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ

ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ

ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ

Мособлит № 59416.

Заказ № 1900.

Тираж 5000 экз.

Центр. Тип. НКВМ. Москва, ул. Маркса и Энгельса, 17.

Г. Г. СИТНИКОВ.

## ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ЖИЗНЬ ПОВОЛЖЬЯ В ЕЕ НАСТОЯЩЕМ И БУДУЩЕМ.

### 1. ОБЩИЙ ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ОЧЕРК ПОВОЛЖЬЯ.

Волга — одна из величайших рек мира. Территория всего Волжского бассейна занимает огромную площадь около 1.555 тыс. кв. км, что составляет 7,3% всей территории СССР и превосходит площадь, занимаемую Англией, Германией и Францией, вместе взятыми.

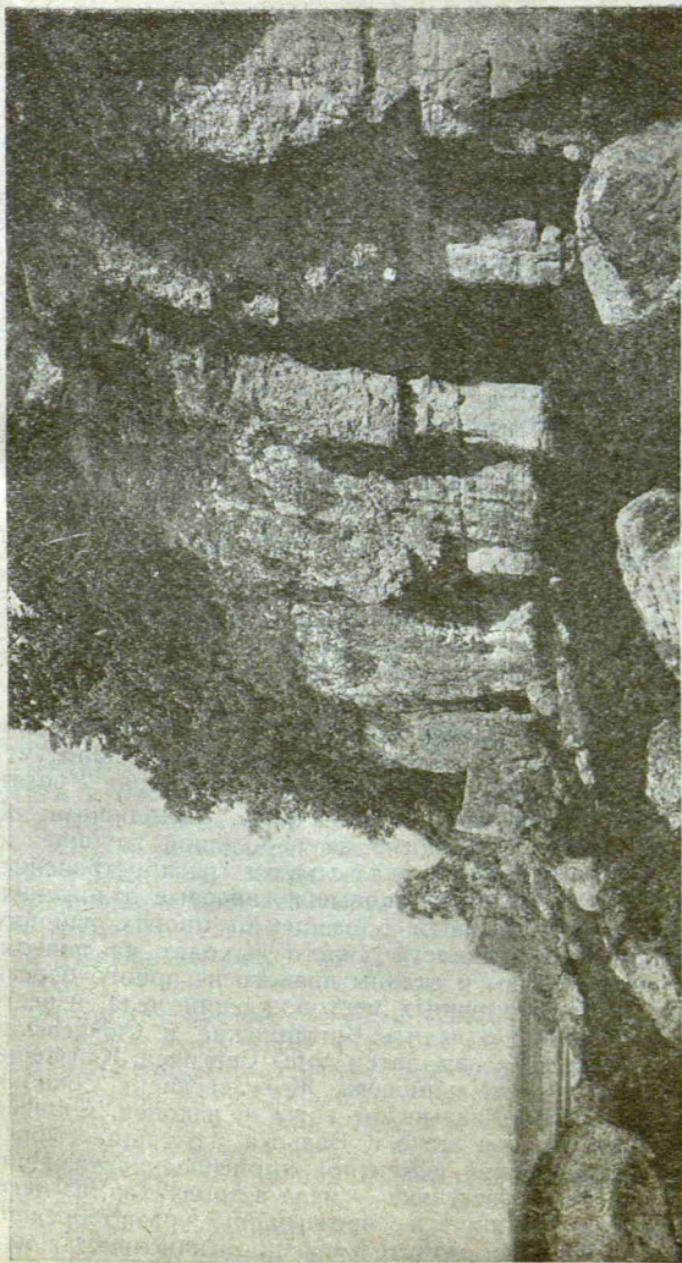
В состав Волжского бассейна, или иначе — Поволжья в широком значении этого слова, в качестве основных территорий входят: Нижне-Волжский край, Средне-Волжский край, Нижегородский край, Московская промышленная область, Ивановская промышленная область, Татарская АССР, Башкирская АССР и четыре западных округа Уральской области (Верхне-Камский, Коми-Пермяцкий, Пермский и Сарапульский). Нижне-Волжский и Средне-Волжский, образованные летом 1928 г., включили в свои границы бывшие губернии и автономии — Саратовскую, Стalingрадскую, Астраханскую, АССР немцев Поволжья, Калмыцкую автономную область (Нижнее Поволжье) и Самарскую, Оренбургскую, Пензенскую и Ульяновскую (Среднее Поволжье). Две названные республики — Татарская и Башкирская, являются самостоятельными единицами, не вошедшими ни в один из районов. Что же касается трех остальных областей, то в состав Нижегородского края вошли губернии: Нижегородская, Вятская, Чувашская АССР, автономные области Мариийская, Вотская и часть губерний Владимирской (Муромский район), Ив.-Вознесенской и Костромской (Заволжье). Московская промышленная область образовалась в составе Московской, Тверской (без Ржевского и Осташковского районов), Рязанской, Тульской (без южных окраин) и части Калужской губ. В Ива-

новскую промышленную область вошли губ.: Ив.-Вознесенская, Владимирская, Ярославская, Костромская.

Вся эта обширная территория, вытянутая с севера на юг на 1.900 км и с запада на восток — на 1.800 км, в **природном** отношении, естественно, представляет собою весьма большое разнообразие.

Волжский бассейн — самый крупный на земном шаре равнинный речной бассейн. Волга и ее притоки протекают по равнине и вся волжская территория не знает сколько-нибудь высоких горных хребтов или возвышенностей.

Самые истоки Волги находятся в северной части Среднероссийской возвышенности, в пределах т. н. Валдайских гор, на высоте, примерно, 220 метров над уровнем океана. Верхнее течение реки расположено в области моренных холмистых отложений доисторического великого Русско-скандинавского ледника, или т. н. гряд, дугообразно вытянутых с юго-запада на северо-восток; русло реки либо проходит вдоль этих невысоких возвышеностей, либо пересекает их. Наиболее возвышены восточные части Поволжья — левобережье средней Камы и бассейны левых ее притоков — рр. Чусовой и Вишеры, протекающих в области западного склона Уральской горной страны. Для коренного Поволжья более всего характерна т. н. Приволжская возвышенность, непрерывно проходящая вдоль правого берега Волги, примерно, от Н.-Новгорода и до Сталинграда, на протяжении более 1.750 км. Северная часть Приволжской возвышенности, расположенная в бассейне р. Суры и известная под именем Чувашско-Мордовского плато, начинается Перемиловскими горами в низовьях р. Оки и заканчивается коротким известковым кряжем — Жигулями, отклоняющими к востоку течение Волги в Самарской Луке. Жигулевские горы, достигающие 365 метров над уровнем океана, круто обрываются к северу, т.-е. к реке, и полого — к югу. За Жигулями (после т. н. Жигулевских ворот), на противоположном, левом берегу реки, находятся Соколовы горы, являющиеся продолжением Жигулевских гор. От впадения в Волгу р. Сызрани начинается южная, суженная часть Приволжской возвышенности; она состоит из гряд, протянутых с северо-востока на юго-запад и обычно круто обрывающихся к востоку, т.-е. опять же к реке. Из них, начиная с севера, прежде всего следует отметить меловые Змеевые горы между Вольском и Саратовым; далее к югу Приволжская возвышенность обрывается к Волге стenами, называемыми Столбичами; у Камышина находятся



Жигули.

известные высоты — Камышинские Уши. Наконец, понижаясь в направлении к Сталинграду, Приволжская возвышенность образует т. н. Донскую Переволоку, где в недалеком будущем пройдет Волго-Донской канал. Отсюда к югу Приволжская возвышенность, с одной стороны, и река Волга — с другой, расходятся: река поворачивает под углом в 45° на юго-восток, а возвышенность, под именем Ергеней, уходит на юг, по направлению к верховьям р. Маныча и Ставропольскому плато на Северном Кавказе. Здесь Волга выходит в полупустынную равнину — низменность, лежащую большей частью ниже уровня океана. Самое устье Волги представляет низменную болотистую дельту, несколько вдающуюся в Каспийское море.

Заволжье, особенно прибрежье, в целом характеризуется относительно более низким и равнинным рельефом. Из наиболее крупных возвышенностей здесь следует отметить т. н. Общий Сырт, расположенный к югу от рр. Самары и Иргиза, и Предуральскую увалистую область между рр. Чусовой, Камой и Белой.

Земная кора на всем пространстве Волжского бассейна сложена из горных пород сравнительно молодого происхождения. Исключение представляют крайние восточные части, лежащие в бассейнах левых притоков р. Камы и расположенные в предгорья Урала.

В силу молодого возраста горных пород Поволжья, последние не содержат в себе ценных ископаемых, напр., металлических (опять же за исключением предгорья Урала).

Древнейшими пластами земной коры, выходящими на поверхность или залегающими на небольшой глубине и вместе с тем имеющими массовое распространение, являются мощные **мелопримеси и гипсовые отложения**. Они расположены главным образом во многих районах Приволжской возвышенности, часто выходят на поверхность, образуя обрывы и склоны правого нагорного берега Волги. Из наиболее крупных месторождений мела, известняка и гипса можно отметить: Богородские и Сюкеевские горы в 45 км ниже Казани, затем горы Сенгилея, Климовки и Новодевичья, ниже Ульяновска, Жигулевские и Сокольи горы выше Самары, Хвалынские горы и, наконец, мощные месторождения выше и ниже г. Вольска, служащие сырьевой базой для вольской цементной промышленности. Применение волжского известняка — мела и продуктов, из него изготавляемых, огромно и чрезвычайно разнообразно. Главные потребители: строительная промышленность, ме-

таллообрабатывающая, сельское хозяйство (удобрение) и ряд химических производств (цементное, в стеклоделии, фарфоровым, дубильном, мыльном деле, при изготовлении клея, красок, лаков, при очистке смазочных материалов, обработке масел, для целей дезинфекции и проч.).

К этой же категории ископаемых могут быть отнесены залежи **строительного камня**, которыми Поволжье сравнительно богато, но не все виды камня хорошего качества. Из лучших месторождений следует отметить Вольские залежи темно-серого песчаника близ г. Вольска и кварциты близ Камышина (горы Уши). Последние добываются главным образом для устоев ж.-д. мостов, для выработки русских жерновов, для молотильных камней и проч.

Значительный интерес представляют залежи **фосфоритов** в районах Чувашском, Сызранском, Камышинском и Саратовском. Фосфориты Саратовского района уже в настоящее время являются предметом промышленной разработки (бл. села Синеньского); они очень хороши по своему химическому составу и поэтому весьма охотно покупаются суперфосфатными заводами. Остальные залежи имеют широкие перспективы в связи с использованием их в качестве удобрительного материала.

Заволжье ниже широты г. Сталинграда пользуется мировой известностью по своим колоссальным запасам поваренной соли, как залегающей в недрах, так и находящейся в растворах соляных озер и самосадочной на дне этих озер. Таких озер во всем этом крае свыше тысячи; из них как наиболее крупные выделяются два — Эльтонское и Баскунчак. Запасы соли в этих двух озерах свыше 4 миллиардов тонн (250 млрд. пудов). Разработка в широких размерах ведется на оз. Баскунчак (подробнее см. ниже). Названные озера богаты также и магнезиальными солями.

Из энергетических ресурсов, связанных с недрами, необходимо указать торф, горючий газ и горючие сланцы.

Залежи **торфа** в огромных массах расположены в крайней северной полосе Волжского бассейна — на севере Центральной промышленной области и Нижегородско-Вятском крае, в более ограниченных размерах в Среднем и Нижнем Поволжье в районах Ульяновском, Самарском и Саратовском.

Природный **горючий газ** связан с газоносными пластами Дергачевского района в Пугачевском округе и на территории бывш. Астраханской губернии,

Большие виды в будущем имеют горючие сланцы, расположенные в границах Среднего Поволжья—в районе Свияжско-Вольского водораздела, Сызрано-Кашкурском и Бузулукском. Запасы первых двух районов определяются в 500—600 млн. тонн (31—37 млрд. пудов), запасы Бузулукского района для обследованной их части, по приблизительным подсчетам, выражаются в 1½—2 млрд. тонн. С горючими сланцами связываются перспективы их использования при электрификации в качестве топлива, сжигаемого на месте, а также для целей химической промышленности.

В районе нижнего течения р. Чусовой (Чусовые городки), восточнее Перми, открыты богатейшие залежи нефти, к эксплоатации которых уже приступлено. Нефтяные месторождения обнаружены также в Среднем и Нижнем Заволжье, где за последние три года производятся широкие исследовательские работы.

В районах предгорья Урала — Вятском, Пермском и Башкирском, имеются крупные залежи меди (медиистых пещаников), железа, недавно открытых близ. г. Соликамска калийных солей и обычной поваренной соли.

Несмотря на довольно однообразный характер устройства поверхности (рельефа) Волжского бассейна, в силу большого протяжения последнего, особенно в направлении с севера на юг, **растительный покров** Поволжья весьма разнообразен. Различные растительные виды легко укладываются однако в определенную систему, сменяясь с севера на юг по поясам или зонам.

Крайние северные части Поволжья, особенно на востоке — в верховьях рек Вятки и Камы, заходят в зону сплошных хвойных лесов. По р. Каме эта зона расположена выше г. Перми, а по р. Вятке — выше г. Вятки. Хвойная растительность лесов этого края существенно отличается от лесных массивов западной части северной хвойной полосы тем, что, находясь по соседству с лесами Урала и Сибири, она несет на себе видимые признаки сибирской тайги. Это — «Центральная тайга». Главной лесообразующей породой здесь является ель, но наряду с последней широкое распространение имеет также и представительница сибирской флоры — стройная красавица пихта. Сходная по внешнему виду с елкой, пихта отличается от нее большей стройностью, гладкой корой, мягкой и душистой хвоей. Сосна, береза и осина также часто встречаются среди лесов этой зоны. С запада и юга на большом своем протяжении таежная полоса окаймлена подзо-

ной дубово-еловых лесов. Обычной примесью к дубу является липа, в западной части — ясень, в восточной — лиственница, также знаменующая собою влияние сибирской растительности.

Смешанные хвойно-лиственные леса тянутся длинной полосой, более расширенной на западе (Вологда — Тверь — Тула) и несколько суженной на востоке (Пермь — устье р. Белой). Южной границей этой зоны можно считать примерно: линию Тула — Казань — устье р. Белой. Таким образом сама р. Волга от истоков и до Казани, а также вся р. Ока лежат именно в этой зоне смешанных хвойно-лиственных лесов.

Южнее располагается лесо-степная зона, как переходная от сплошных лесов севера к степям юга. Леса, преимущественно лиственные, занимают еще довольно большие пространства, но вместе с тем обширными плешинами степь вторгается в лес, участки лесов чередуются с безлесными степными, ландшафт становится более открытым. Правобережье Волги занято лесостепной полосой на запад от линии Казань — Саратов, а левобережье на восток от участка Казань — Самара; в этой же зоне в большей своей части расположены и бассейны рр. Белой и Уфы.

На юге лесостепная зона переходит, давая прихотливо изрезанную границу, в открытую степь. До начала земледельческого периода последняя представляла собой сплошное травяное царство, в настоящее время она в значительной мере распахана и является местом произрастания культурных растений, по преимуществу зерновых злаков. В растительном покрове степей главная роль выпадает на долю ковылей — особого вида высокой травы с узкими, нитевидными листьями. Травяные степи тянутся от Саратова до Сталинграда, в Заволжье имея южной границей идущую в северо-восточном направлении линию Сталинград — Уральск.

Наконец, все остальное Поволжье, южнее лежащее, вплоть до моря, ограниченное на западе Ергенями, а на востоке — волжско-уральским водоразделом, лежит в области полупустыни. Ковыльные степи сменяются полынными солончаковыми степями, травяной покров изрежен, сильно пахучая горькая полынь является основной растительностью. Чем далее на юг и восток, тем более нарастают пустынные мотивы. Вид настоящих пустынь имеют обширные цески, частью сыпучие и подвижные, т. н. бар-

ханы; они почти совершенно лишены растительного покрова. Исключение представляют заливные пространства рр. Волги и Ахтыбы, а также дельты, одетые луговой пойменной флорой.

Растительным зонам соответствуют, как обычно, зоны почвенные. Для лесной полосы характерны т. н. дерново-подзолистые почвы, малоплодородные, с небольшим количеством перегноя — около 2%. Различаются подзолы глинистые, суглинистые, песчаные и супесчаные, в зависимости от материнской породы. Среди подзолистых почв при понижениях рельефа обычно распространены болотные почвы, местами переходящие в торфяно-болотные. Степным пространствам юга свойственны почвы черноземные, богатые перегноем, т. н. гумусом.

В зависимости от количества перегноя, различают черноземы обычные и тучные. Как лес не сразу переходит в степь, образуя в соединении со степными пространствами лесостепную зону, так, соответственно, и подзолистые почвы не сразу переходят в черноземы. Между ними лежит переходная полоса т. н. деградированных черноземов — почв с относительно небольшим количеством гумуса. Эти виды почв обычно располагаются в местах вторжения лесной растительности в степи, отчего иногда получают наименование «серых лесных земель». Наиболее богатые перегноем черноземы (тучные) расположены в западной части бывш. Саратовской губ., а в Заволжье между широтами Бугульмы и Хвалынска; процент перегноя здесь колеблется от 10 до 15, а местами достигает 18—19%. По мере того как травяной покров степей становится более редким и травянистые степи переходят в полупустыню, количество перегноя в почве уменьшается и черноземы переходят в т. н. каштановые, а затем — темно-бурые и светло-бурые почвы, по своей структуре и составу характеризующиеся присутствием значительных количеств песка и различных солей (солонцы).

Среди всех природных условий наибольшее влияние на хозяйство края оказывает **климат**. Сельское хозяйство находится от него в полной зависимости. Климат Поволжья — континентальный, т.-е. с резкими различиями температуры между летними и зимними периодами и небольшим количеством выпадающих осадков. Континентальность климата усиливается в направлении с севера-запада на восток и юго-восток и этого резче выражается в Прикаспийских степях с их холодными зимами и знонным летом,

Температурные условия отдельных районов Поволжья характеризуются следующими данными:

	Средняя са- мого теплого мес.—июля	Средняя са- мого холода мес.—января	Преодоле- ние колебания
Пермь . . . . .	+18,6	-15,9	35,5
Тверь . . . . .	+19,1	-10,9	30,0
Москва . . . . .	+18,9	-11,0	29,9
Н.-Новгород . . . . .	+19,7	-11,7	31,4
Казань . . . . .	+20,2	-13,5	33,7
Самара . . . . .	+21,4	-13,5	34,9
Саратов . . . . .	+22,6	-11,2	33,8
Астрахань . . . . .	+25,4	-7,5	32,9

Всем районам Поволжья, а восточным — особенно, свойственны большие температурные различия между летом и зимой. Эти различия увеличиваются, если исходить не из средних данных, выведенных за длинный ряд лет, как дано в таблице, а брать отдельные годы с особенно холдной зимой и жарким летом. В этом случае разность между наивысшей и наименее высокой температурой достигает 70—80°.

Континентальность климата ярко выражена и в отношении выпадающих осадков. Количество последних неодинаково для отдельных частей Поволжья, причем оно резко убывает все в том же направлении — к Прикаспийским степям. Среднее годовое (выведенное за ряд лет) количество осадков таково (в миллиметрах): для Перми — 574, Твери — 528, Москвы — 533, Казани — 438, Самары — 357, Саратова — 357, Ставрополя — 309, Астрахани — 160.

По мере движения на юго-восток, осадков выпадает все меньше и меньше. Начиная от Казани и далее вниз по реке усиливается недостаток влаги.

Основное зло однако не в этих средних величинах: как показывает опыт, сельское хозяйство, хотя и с большим трудом, справляется с положением, если количество осадков не падает ниже 350—325 мм в год, особенно при благоприятном распределении их в течение года, т.-е. при достаточных количествах в начальный период созревания растений (конец апреля, май, начало июня). Беда в том, что в отдельные годы количество выпадающей влаги резко отклоняется от средней нормы. Так, по наблюдениям за 15 лет (с 1893 по 1907 г.), осадки в районе Вольска колебались от максимума в 665 мм до минимума в 318 мм, в районе Камышина пределы колебания 419—164 мм, в районе Астрахани — 254—101 мм. Именно эта неустойчивость и ведет к засухе в те годы, когда количество осадков близко к минимуму. Наблюдения показывают, что осадки особенно неустойчивы в районе Нижнего и Среднего Поволжья. Для полной характеристики сухости климата следует иметь в виду не только выпадение осадков, но также количество испаряемой влаги. В районах высокой летней температуры, вдали от моря, расход влаги иногда бывает настолько велик, что значительно превышает доход ее. В Нижнем Поволжье и в восточной части Среднего Поволжья испарение достигает 700—750 мм (см. выше осадки), оно много больше количества получаемой влаги, и лишь в северных широтах Кузнецка и Сызрани приход влаги в виде осадков начинает превышать испарение. Тогда исчезают характерные признаки засушливого климата.

Особое явление представляет нередко наблюдающаяся в Нижнем Поволжье **мгла**. Явление это наблюдается преимущественно в жаркие летние дни при восточных и юго-восточных ветрах. Воздух при этом теряет свою прозрачность, солнце имеет вид тусклого диска, все как бы подергивается дымкой, нередко берег с парохода едва виден, но это не туман, наоборот, — воздух становится резко сухим, температура повышается. Люди и животные чувствуют себя тяжко, растительность высыхает; если мгла продолжительна или часто повторяется, это сказывается на урожайности хлебов, так как хлебные зерна делаются легковесными, щуплыми и темными; фруктовые же сады нередко вовсе погибают. Мнение большинства ученых сводится к тому, что мгла вызывается ветрами, дующими из средне-азиатских пустынь (т. н. земляные, лёсовые бури).

Ветры эти сухи и горячи, так как массы воздуха нагреты от огромного количества частиц пыли, содержащихся в них. Чаще всего случается мгла в июле.

## II. НАСЕЛЕНИЕ ПОВОЛЖЬЯ.

На всей территории Волжского бассейна проживает около 45 мил. человек. Не все Поволжье заселено в одинаковой мере. Национальный состав населения, его культурный уровень, его хозяйственная жизнь также весьма разнообразны. Для общей ориентировки в количественном составе населения и его распределении по территории Поволжья обратимся к рассмотрению нижеследующей таблицы:

Районы Поволжья	Население в тыс. челов. <sup>1)</sup>
1. Московская промышлен. область (МПО) .	11.191
2. Ивановская промышлен. область (ИПО) .	4.502
3. Нижегородский край . . . . .	7.769
4. Татарская АССР . . . . .	2.658
5. Башкирская АССР . . . . .	2.895
6. Предуралье (4 округа Ур. обл.) . . . .	1.815
7. Средне-Волжская область . . . . .	7.459
8. Нижне-Волжский край . . . . .	5.834
Итого . . . . .	44.123

<sup>1)</sup> На 1/IV—1930 года.

Итак, на территории всего Волжского бассейна проживает около 45 тыс. чел., что составляет несколько более  $\frac{1}{4}$  всего населения СССР — 27,8%.

Уже беглого взгляда достаточно, чтобы увидеть большое разнообразие в национальном составе населения.

Основным населением Поволжья, естественно, является русское — великоруссы и украинцы, составляющие около 80% всего населения, но наряду с ними мы наблюдаем здесь и относительно многодюдные группы финской и турецкой народностей. Наибольшее количество нерусского населения проживает в Среднем Поволжье и на территории бассейнов рр. Камы и Вятки. Да и сами великоруссы Поволжья отличаются от великоруссов других областей, нередко представляя смесь с местными национальностями.

К народам финской группы следует отнести вотяков, марийцев, пермяков и мордву. К турецко-монгольской группе — татар, башкир и калмыков. Наконец, потомками древних волжско-камских болгар являются чуваши.

Такие народы, как татары, чуваши, башкиры, вотяки, марийцы, немцы и калмыки, обединены в автономные республики или области, вместе взятыми составляющие территорию до 385,5 тыс. км, с населением до 8.135,1 тыс. чел. Территория названных автономий занимает таким образом  $\frac{1}{4}$  всей площади Поволжья, а население указанных автономий достигает  $\frac{1}{5}$  всего волжского населения, включая в свой состав и инородные элементы, главным образом великоруссов.

Обратимся к краткой характеристике народностей Поволжья; при этом начнем с немцев, относящихся к той же, что и русские, семье индо-европейских народов.

**Немцы** появились в Поволжье сравнительно недавно во второй половине XVIII века. Занимаясь земледелием, применяя улучшенные приемы обработки земли и пользуясь с.-х. машинами, немцы ввели табаководство, разведение горчицы, улучшили садоводство и поставили ряд подсобных промыслов: слесарный, кузнецкий, столярный, ткацкий (прославившаяся сарпинка) и т. д. Как состояние хозяйства, так и культурный уровень немцев Поволжья заметно выше таковых у окружающего их населения. Лишь последние годы, особенно голод 1921 года, подорвали немецкие хозяйства и ослабили временно их дальнейший культурный рост.

Основное ядро немецкого населения проживает в АССР немцев Поволжья, занимая правый и левый берега Волги ниже Вольска и, примерно, до широты Камышина. Сто-

лица их — Покровск расположен на левом берегу Волги против г. Саратова. Общее население Немецкой республики — 571,8 тыс. чел., из них собственно немцев — 379,6 тыс. чел., или 66,4%.

Из народностей финской группы остановимся прежде всего на вотяках.

**Вотяки** живут главным образом в Вотской автономной области, их столица Ижевск (в 44 км от пристани Гольяны на р. Каме). Звероловы и скотоводы в прошлом, в настоящее время вотяки живут главным образом земледелием и отчасти — лесным хозяйством. По внешнему виду вотяки среднего и часто слабого сложения, роста ниже среднего, русоволосы, сероглазы; характерно для них широкое лицо, прямой нос, небольшие глаза, толстые губы; обращают на себя внимание угрюмый вид и медленная своеобразная походка. Всего в СССР по переписи 1926 г. вотяков проживает 504,2 тыс. чел., в том числе 395,6 тыс. чел. живут в границах Вотской автономной области, составляя 52,3% населения последней (756,2 тыс. чел.). Вотяки проживают также в соседних Татарской республике и Вятской губернии.

**Марийцев (черемисов)** разделяют по месту их обитания на обоих берегах Волги — на горных и луговых. Первые живут на правом горном берегу в Васильсурском и Козьмодемьянском районах (пристань того же наименования в 180 и 230 км ниже Нижнего-Новгорода), а луговые — на левом берегу на территории автономной области Марии. Столица — г. Иошкар-Ола, бывш. Краснококшайск. Ведя земледельческое хозяйство, марийцы не оставляют и своих исконных занятий — охоты, рыболовства и скотоводства; большое подспорье для них — лесное хозяйство. Марийцы низкорослы, серо и темноглазы, темноволосы, с заметной складчатостью и с узкими, косоватыми глазами. Марийцев всего в СССР 428,2 тыс. чел., из них в границах своей автономии — 248 тыс. чел. (51,4% населения автономной Вотской области), остальные раскинуты на территориях Татарской и Башкирской республик и Вятской губернии.

**Мордва** занимает пространство между рр. Волгой, Окой, Сурой и Мокшей. Всего мордвы в границах СССР 1.340,4 т. чел., главная масса их — 556 тыс. чел. проживает в левобережной части Средне-Волжской области, где в конце 1929 г. образована Мордовская автономная область с центром в г. Саранске. Довольно многочисленна мордва и в правобережной части области (251,4 тыс. чел.), а также в северных округах Нижне-Волжского края (свыше 150 тыс. чел.), в Нижегородской, Тамбовской губ. и Татарской республике.

Мордва разделяется на две группы — эрзю и мокшу, первая более многочисленна и занимает большую территорию. Эрзя и мокша настолько отличаются по языку, что почти не понимают друг друга и часто об'ясняются на знакомом им русском языке. Мордва выделяется из группы приволжских финнов большим ростом, более здоровым сложением, цветом лица и кожи. По своим занятиям и хозяйственному укладу мордва почти не отличается от окружающего ее русского земледельческого населения.

**Пермяки** представляют довольно малочисленную группу прикамских финнов, всего их около 150 тыс. чел., проживают они главным образом в пределах Коми-Пермяцкого округа Уральской области (район верхней Камы). Основные их занятия — земледелие, звероловство, рыболовство и лесной промысел. По внешности пермяки коренастого сложения, с русыми волосами, карими или серыми глазами.

**Татары** наиболее многочисленны из народностей турецкой группы. Из поволжских татар различают казанских и астраханских. Первые, являясь потомками татар Золотой Орды, в настоящее время образуют основное население Татарской республики (48,7% всего населения республики). Свое происхождение татары ведут из Монголии, где под именем та-та в V веке было известно одно из племен, жившее в северо-восточной части Монголии и отчасти Манчжурии и затем перекочевавшее в восточную европейскую равнину. Когда-то воинственные азиатские кочевники, татары давно стали мирными земледельцами, хорошими ремесленниками, умелыми торговцами и выделили из своей среды выдающихся общественных и научных деятелей.

Столица Татарской республики — Казань является культурным центром не только для казанских татар, но для всех родственных и близких им народов. Культурное влияние татар на небольшие народности, живущие поблизости с ними, чувствуется очень сильно.

Основное занятие татар — земледелие и отчасти животноводство, местами развиты кустарные промыслы, многие уходят в «отход». Крепко сложенные, при среднем росте, широких плечах, развитой груди, татары выделяются своей ловкостью и силой. Татары отличаются широким лицом, слегка скуластым, темными монгольскими глазами, умеренно-смуглым здоровым цветом лица.

**Башкиры** — соседи с татарами, к востоку от последних, появились в Европе, как предполагают, в VIII—IX веке, прийдя из Азии и заняв, примерно, ту же территорию, что и теперь, главным образом бассейн р. Белой и Уфы.

По языку башкиры ближе всего к татарам, по своим внешним признакам они характеризуются темными волосами, темными глазами, средним ростом, широким лицом с выступающими скулами.

Скотоводы по преимуществу, башкиры вместе с тем занимаются и земледелием; развиты также охота и рыболовство.

Всего башкир в СССР 713,7 тыс. чел., из них почти 9/10 — 637,5 тыс. чел. проживают в пределах Башкирской республики, но в составе населения последней они не составляют его большинства, а всего лишь 23%; русских в Башкирии значительно больше — 1.071,7 тыс. чел., или 40% всего населения республики. Столица Башкирии — г. Уфа.

**Калмыки**, выходцы из западной Монголии, появились на Волге в начале XVII века. Занимая степь, они и в настоящее время в основной своей массе остаются кочевниками, ведущими скотоводческое хозяйство. Живут в переносных кибитках с решетчатым деревянным остовом, обтянутым войлоком. Занимаются также по берегам Каспия и Волги рыболовством. В последнее время начался процесс об оседлания.

По внешнему виду характеризуются явно монгольскими чертами: прямыми, жесткими и темными волосами, узкими и черными глазами, смуглым лицом, ростом ниже среднего, лицо широкое и скуластое, с широким приплюснутым носом.

Почти все поволжские калмыки проживают в пределах Калмыцкой автономной области, где их насчитывается до 107 тыс. чел. (из 130,7 тыс. чел. во всем Союзе) и где они составляют основную массу населения области (75,5%).

Столица Калмыцкой автономной области — г. Элиста.

**Чуваши** расположены в районе Средней Волги, главным образом в районе правобережья, ниже Васильсурска и выше Казани — в границах Чувашской АССР, проживая также и по соседству — в Татарской республике, бывш. Ульяновской и Самарской губ. Столица Чувашии — г. Чебоксары.

Хозяйственный и культурный уровень чувашей довольно низкий. Основное занятие — земледелие, отчасти кустарные промыслы (изготовление рогож, кулей, лаптей, повозок, гнотой мебели, корзин и т. д.). Подсобное занятие — лесной промысел, многие не чуждаются и отхожих промыслов. По внешнему виду чуваши ниже среднего роста, сравнительно слабого сложения, темноволосы и темноглазы. Смуглый цвет кожи, слегка выдающиеся скулы, узкий раз-

рез глаз, встречающиеся нередко, роднят их с другими народностями Поволжья. В границах Чувашской республики чувашей проживает 667,7 тыс. чел., а всего в СССР — 1.117,4 тыс. чел.; в составе населения республики они образуют основную его часть — 75% всего населения Чувашской АССР.

**Культурный уровень** отдельных народов Поволжья довольно разнообразен. Если судить о культурном уровне населения прежде всего по количеству **грамотных**, то в этом отношении мы наблюдаем такую картину. Больше всего грамотных среди поволжских немцев — 54,7%, что весьма понятно, если принять во внимание, что уже первые немцы колонисты, пришедшие сюда в XVIII веке, по тому времени представляли собою высоко развитую в культурном отношении группу населения, резко отличавшуюся с этой стороны от окружающего населения. К настоящему времени это различие сгладилось, особенно если иметь в виду великорусское население. Так, средняя грамотность населения Центральной промышленной области выражается в 53,8%, по отдельным губерниям этого района достигая даже более высоких величин: по Московской (без Москвы) — 60%, по Ярославской — 60,7%. И по другим районам Поволжья среди русских процент грамотности, сравнительно с другими народностями, довольно высокий: он колеблется по отдельным частям края в пределах от 40 до 50%. Грамотность среди остальных народностей значительно ниже. Ближе всего к русским татары (33,1% грамотных) и чуваши (34,6%). Но уже такие народности, как мордва, башкиры, пермяки и вогулы, в культурном отношении стоят заметно ниже (29—22%). Последнее место занимают калмыки (9,6%). В виде общего правила, грамотность среди городского населения значительно выше сравнительно с сельским: так, среди городского населения ЦПО грамотных 71,3%, Нижне-Волжского края — 61,9%. Среди сельского населения в тех же соответственно районах — 47,7% и 38,5%. Большое различие также между мужчинами и женщинами; грамотных среди первых в ЦПО 65,9%, среди женщин — 43,1, в Нижнем Поволжье — 54,9% (мужч.) и 31,4 (женщ.). Особенно сильно различие между мужчинами и женщинами среди национальностей: так, у чувашей грамотных среди мужчин 50,4%, среди женщин — 20,1%, у вогулов соответственно 41,1% и 11,9%, у калмыков — 16,0% и 2,9. Наиболее выгодно в этом отношении отличаются немцы; среди которых между мужчинами и женщинами нет почти никакой разницы (56,3% и 53,6%).

В дальнейшем следует ожидать, что наблюдаемые различия в культурном уровне между основной великорусской народностью и нацменьшинствами будут сглаживаться. Так, мы видим, что % учащихся из нацменьшинств (а) в школах массового типа (1 ступень) в соответственных автономиях значительно выше % учащихся русских (б): в Татарской Республике указанные проценты составляют 56,6 (а) и 36,3 (б), в Чувашской Республике 72,9% (а) и 17,4% (б), в Вотской авт. области 55,7% (а) и 41,7% (б), в Калмыцкой автономной области 56,6% (а) и 36,1% (б).

В заключение отметим, что Поволжье является видным районом сосредоточения высших учебных заведений. Если исключить Москву, то из 14 университетов РСФСР в поволжских городах имеют место шесть: в Ярославле, Казани, Самаре, Саратове, Нижнем-Новгороде и Перми; из 20 сельскохозяйственных ВУЗ'ов здесь находятся пять: два в Казани (один из них ветеринарный), два в Саратове (также один ветеринарный), один в Самаре; из 12 педагогических ВУЗ'ов в Поволжье расположены четыре — в Казани, Вятке, Твери и Ярославле.

Такие пункты, как Казань и Саратов, являются старейшими рассадниками знаний, причем значение их выходит далеко за пределы Поволжья.

Все население Поволжья расселено по территории последнего крайне неравномерно. Прежде всего, около 1/5 всего населения живет в городах. Из всей массы населения Поволжья городское составляет 7.841,7 тыс. чел., или 19%. Доля городского населения не везде одинакова. Больше всего она в Центральной промышленной области, где количество жителей городов и городских поселений достигает 4.206,6 тыс. чел. — 32,2% всего населения области. Почти половина этой цифры приходится на Москву — 2.025,9 тыс. чел., из других городов наиболее крупные — Тула — 152,7 тыс. чел., Ярославль — 114,3 тыс. чел., Иваново-Вознесенск — 111,4 тыс. чел. и Тверь — 106,3 тыс. чел. Довольно высока доля городского населения в Предуральи — 21,5% (347,2 тыс. чел.), где наиболее крупным центром является Пермь с населением в 84,8 тыс. чел., а также в Нижне-Волжском крае — 17,7% (949,8 тыс. чел.), где краевым центром является Саратов — 215,4 тыс. чел., а из окружных — наиболее населенные Астрахань — 176,5 тыс. чел. и Сталинград — 148,4 тыс. чел. Заметно ниже удельный вес городского населения в Нижегородско-Вятском крае — 13,4% (958,9 тыс. чел.) и Средне-Волжской области — 12,5% (864,2 тыс. чел.). Наиболее многолюдные

центры первого района: Нижний-Новгород — 185,3 тыс. чел., Кострома — 73,7 тыс. чел. и Вятка — 62,1 тыс. чел., а второго: Самара — 175,7 тыс. чел., Оренбург — 123,3 тыс. чел., Пенза — 91,9 тыс. чел. и Ульяновск — 72,3 тыс. чел. В Татарской республике городское население составляет всего лишь 10,8% (280,8 тыс. чел.), крупнейший пункт — столица Казань — 179,2 тыс. чел., и, наконец, еще более слабо развито городское население в Башкирской республике, где городского населения насчитывается всего лишь 8,7% (234,2 тыс. чел.), наиболее крупный центр — столица Уфа с населением в 98,6 тыс. человек.

Что касается остальных автономий, входящих в границы перечисленных только-что районов, то в составе их городское население еще менее значительно. Административные центры этих автономий, как правило бывшие уездные города, имеют весьма небольшое население: в Чебоксарах (Чув. республика) проживает 8,8 тыс. чел., в Покровске (Нем. республика) — 34,1 тыс. чел., в Ижевске (Вотск. АО) — 63,2 тыс. чел., в Иошкар-Оле (Мар. АО) — 4,3 тыс. чел. и, наконец, в недавно образованном центре Калмыцкой АО г. Элисте к последнему времени насчитывается всего лишь 2,0 тыс. чел. В целом, если исключить ЦПО и Пред'уралье, то в коренном Поволжье городская жизнь развита весьма слабо. Основной массой населения, более чем на  $\frac{4}{5}$  является население, проживающее в селах и деревнях.

Сельское население распределяется по территории Поволжья весьма неравномерно. Север заселен сильнее, чем юг, Предволжье — сильнее, чем Заволжье. Такое распределение объясняется историческим ходом колонизации и хозяйственного развития края. Если Верхнее Поволжье, включающее в свои границы Центральный промышленный район, характеризуется сильно развитой городской жизнью, а плотность сельского населения здесь достигает относительно высоких величин, в среднем 34 чел. на 1 кв. км, то это главным образом потому, что центральная часть Верхнего Поволжья и Приокский край были заселены славянами еще с XI века, а финские народности проживали здесь с еще более ранних времен.

Для Среднего Поволжья характерно резкое различие в заселенности правобережной и левобережной — заволжской его частей: плотность сельского населения бывш. Ульяновской губ. составляет 35,7 чел. на 1 кв. км., Чувашской республики — 46,4 чел., западных, т.е. предволжских кантонов Татарской республики, — от 42 до 48 чел.

В то же время плотность сельского населения бывш. Самарской губ. составляет около 20 чел., а бывш. Оренбургской — всего лишь 9,5 чел. на 1 кв. км. И это различие находит все то же объяснение: западная часть района колонизовалась немного позднее соседней центральной области, тогда как заволжские степи стали заселяться в XVIII—XIX веках и процесс колонизации, в сущности, не прекратился в них еще и до настоящего времени, а предварительного заселения края местным туземным населением здесь также не было.

Нижнее Поволжье в северо-западной своей части близко расположено к району старой земледельческой колонизации и, соответственно, плотность сельского населения здесь характеризуется довольно высоким показателем — около 30 чел. на 1 кв. км. Вся остальная часть Нижне-Волжского края по времени своего заселения, а также по своей природной обстановке, находилась в существенно иных условиях. В более поздние времена — в XVII—XVIII вв. заселялась его центральная, правобережная часть (Сталинградский — бывш. Царицынский район), а Заволжье в силу отдаленности от центральных районов страны и менее благоприятных природных условий вступило в процесс колонизации уже в наше время и еще продолжает заселяться. Отсюда, плотность бывш. Сталинградской губ. на много ниже, чем в соседней Саратовской; она составляет всего около 12 чел., за исключением западной части — Хоперского округа, где плотность сельского населения достигает 18 чел. (близость к черноземному центру).

В заволжском Пугачевском округе плотность еще ниже, чем в среднем Заволжье, — около 8 чел. Лишь территория, примыкающая к Волге, с XVII века заселенная немцами, отмечена более высокой плотностью — в 14 чел. на 1 кв. км.

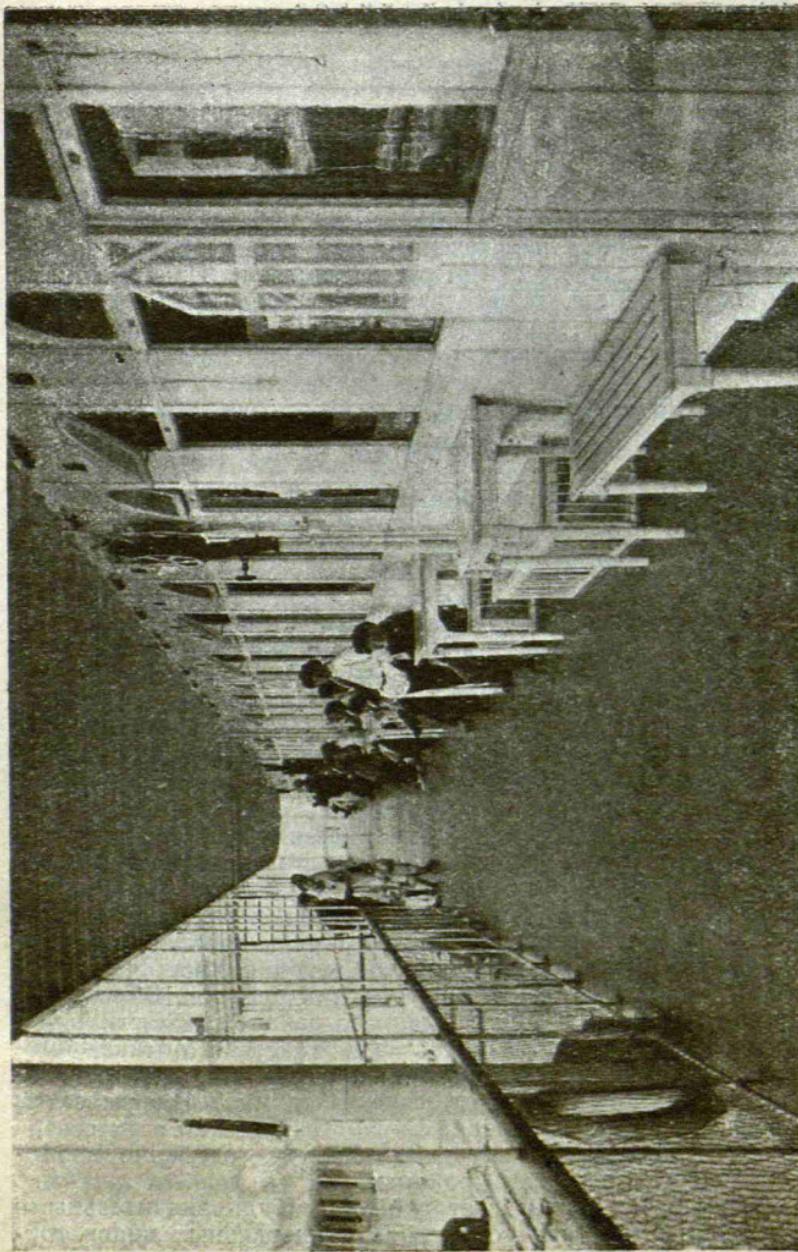
Крайний юго-восток Поволжья — прикаспийские степи, хотя и были заселены пришедшими сюда из Монголии калмыками немного ранее — в XVII веке, но, в силу суровых естественно-исторических условий (засуха, полупустыня), этот край заселен крайне слабо, за исключением полосы, примыкающей непосредственно к реке, и района дельты. Этот последний подрайон, в настоящее время почти совпадающий с границами Астраханского округа, имеет плотность сельского населения около 10 чел., основная же часть крайнего юго-востока, а именно Калмыцкая автономная область — всего лишь 1,9 чел. на 1 кв. км. Таким образом на всей территории Поволжья можно отметить, как правило, равномерное убывание густоты населения в направ-

влении с северо-запада на юго-восток. Подобное же явление наблюдается и в восточной половине Поволжья — на территории Камско-Вятского бассейна. В западной части Нижегородско-Вятского края, в Нижегородской губ., средняя плотность — 28,3 чел. при более высоких показателях (35—40 чел.) для предволжской земледельческой части губернии и значительно более низких для лесного Заволжья (13—16 чел.). Этому последнему подрайону родственна и расположенная по соседству Марийская АО (19,6 чел.). Туже плотность населения имеет и Вятская губ. (19,8 чел.), но уже лежащий восточнее район Пред'уральский и южнее — Башкирская республика характеризуются меньшей плотностью, в среднем в 14—15 чел. на 1 кв. км. Здесь, в восточной части Поволжья, показатели густоты населения не падают до таких низких цифр, как на юге и в районе Прикаспия, так как естественно-исторические условия Камского бассейна более благоприятны, чем в прикаспийских пустынных степях, а также и потому, что местное туземное население (башкиры, татары, вотяки, марийцы, пермяки) колонизовало этот край с давних времен.

Как уже указывалось, процесс колонизации Поволжья к настоящему времени нельзя считать законченным. Слабо заселенные районы Среднего и Нижнего Заволжья еще способны вместить в свои пределы значительные кадры переселенцев. Правда, природные условия этого края довольно суровы, в силу резко континентального, засушливого и неустойчивого климата (см. выше), а также недостатка речных и грунтовых вод. Однако предварительные мелиоративные работы по обводнению, а в дальнейшем — умелое ведение хозяйства, способны противостоять засухе, могут создать условия вполне благоприятные для заселения и освоения этого района. Основные колонизационные фонды Поволжья, как это установлено недавно произведенными исследованиями Поволжской колонизационно-мелиоративной экспедиции, расположены главным образом в Заволжье, в районах Пугачевском, Новоузенском и Бузулукском, отчасти в левобережных районах Хоперского и Стalingрадского округов.

Если только что отмеченный район способен предоставить свободные земли для заселения, другие районы Поволжья, наоборот, имеют настолько высокую плотность населения, что часть последнего является как бы избыточной. К таким районам следует отнести Нижегородский, Чувашскую и Татарскую республики и правобережье Средне-Волжской области. Эти районы наряду с ЦЧО (Курский,

Пароход почтовой линии Нижний Новгород—Астрахань „М. Калини“ . Балкон.



Орловский, Тамбовский, Воронежский районы) уже давно рассматриваются как районы аграрно-перенаселенные и дали значительные кадры переселенцев, уходящих в другие более слабо заселенные районы. За 15 довоенных лет из Средне-Волжского района (включая Татарскую и Чувашскую республики) выселилось до 138 тыс. чел.

Основная масса переселенцев направляется за Урал, но часть их оседает в самом же Поволжье. Так, из числа 6½ тыс. хозяйств, переселившихся в Заволжье за время с 1924 по 1927 г., значительная часть их вышла из пределов Среднего Поволжья.

### III. ХАРАКТЕРИСТИКА ХОЗЯЙСТВА ПОВОЛЖЬЯ ПО РАЙОНАМ.

#### а) Центральный промышленный район (ЦПР).

Центральный промышленный район в данном очерке охватывает Московскую и Ивановскую промышленные области.

Природные условия не обеспечивают широких возможностей для развития сельского хозяйства. С проведением железных дорог, соединивших промышленный центр с Средним и Нижним Поволжьем и черноземной лесостепью, и по мере развития парового речного транспорта, конкуренция дешевого хлеба черноземных районов сделала невыгодной культуру зерновых хлебов на продажу. Посевная площадь под зерновыми стала сокращаться, часть ее шла под технические растения (лен, картофель) и кормовые травы, а часть просто оставалась незасеянной. Население ЦПР в огромной доле перешло на удовлетворение потребностей привозным хлебом и мясом. Сельское хозяйство края стало приспособляться к производству менее транспортабельных продуктов, необходимых для снабжения городов и фабрично-заводских центров. Вблизи расположенных городов в промышленных районах области образовались гнезда молочного скотоводства (Москва, Ярославль), огородничества (Москва, Ростовский район), садоводства и плодоводства (Москва, Владимир). Вместе с тем развивались и промышленные культуры: лен на всем севере области, конопля на юге, картофель — особенно в Московском и Ярославском районах.

Область не располагает сколько-нибудь значительными ресурсами сырья или топлива. Из минеральных видов топлива на юге области в районе подмосковного каменно-

угольного бассейна (юг быв. Рязанской и Тульской губерний) имеются залежи малоценного бурого угля, на севере довольно широко распространен торф, не выдерживающий дальних перевозок. Несмотря на такую бедность энергетических и сырьевых ресурсов, область занимает по степени промышленного развития первое место среди всех районов Союза: на ее долю приходится выше  $\frac{1}{3}$  всего числа промышленных рабочих СССР. Стоимость валовой продукции всей крупной фабрично-заводской промышленности ЦПО достигает, по данным за 1926/27 г., колоссальной суммы в 4.036,4 млн. руб., составляющей 34,8%, т.-е. также более  $\frac{1}{3}$  от стоимости крупной промышленной продукции всего Союза за тот же год. Мощное развитие промышленности строится на массовом рынке сбыта, на достаточных резервах обученной рабочей силы, на выгодном географическом положении края, особенно в связи с хорошей обеспеченностью железнодорожными и водными путями сообщения, позволяющими удобно и дешево подвозить необходимые для промышленности сырье (хлопок, шерсть, металл и др.) и топливо (донецкий уголь, бакинская нефть).

Основное место из всех отраслей промышленности занимает текстильная (почти 60% всего производства по стоимости), в том числе особенно хлопчатобумажная. Центром текстильной промышленности являются: Москва с ближайшим окружением и треугольник Иваново-Вознесенск — Ярославль — Кострома, причем Москва и подмосковный район сосредоточивают все виды текстильной промышленности, Иваново-Вознесенский район специализировался на хлопчатобумажной промышленности, Ярославско-Костромской — на льняной. На Волгу основной хлопчатобумажный промышленный район выходит в г. Кинешме, в 212 км выше Нижнего-Новгорода и 143 км ниже Костромы.

Следующие по назначению отрасли производства — пищевкусовая и химическая — местом своего расположения имеют главным образом г. Москву, так же как и производство одежды. Связанные между собою виды производства — металлообработка и машиностроение — расположены преимущественно в Московском районе, причем главнейшие центры их лежат на реках Волжской системы: в г. Москве и в г. Коломне при впадении р. Москвы в Оку (здесь расположен крупнейший Коломенский машиностроительный завод, изготавливающий паровозы, ж.-д. и трамвайные вагоны, пароходы, двигатели внутреннего горения и различного рода машины).

Среди прочих отраслей промышленности ЦПО наибольшее значение имеют кожевенная, деревообрабатывающая, кирпичная и бумажная.

Значительное развитие в области имеют кустарные промыслы, отчасти связанные с фабрикой (напр., ручное тканье фабричной пряжи), частью с обслуживанием московского рынка (мебель, кружево, игрушки), главным же образом сосредоточенные на обработке волокна, преимущественно льняного.

Из главнейших пунктов остальных видов кустарного производства отметим: Кимры на Верхней Волге (обувь), Тутаев — также на Волге между Рыбинском и Ярославлем (романовские полушубки), Кинешма (валенки), Черкизово под Москвой (мебель), Сергиев Посад в 70 км от Москвы (игрушки), Тула (самовары, гармонии) и т. д. и т. д.

ЦПО как район, с одной стороны, изготавливающий в массовых количествах разнообразные промышленные изделия, а с другой — потребляющий огромные массы привозного продовольствия, сырья и топлива, характеризуется исключительно большими размерами внеобластного товарообмена. Из общего количества прибытия массовых грузов по водным и ж.-д. путям на долю ЦПО приходится почти  $\frac{1}{5}$ , около 20%, причем грузы эти стягиваются из самых отдаленных районов СССР.

Перед Центрально-Промышленным районом стоят широкие задачи в общем деле хозяйственного строительства страны. Одной из основных проблем для области является вопрос топливно-энергетический. Необходима замена в широком масштабе привозного топлива электроэнергией, вырабатываемой на крупных электростанциях, построенных в районах добычи местного топлива (торф, подмосковный уголь и пр.). Уже к настоящему времени в ЦПО имеются большие электростанции, выстроенные отчасти уже в дореволюционное время (Москва, Богородск), частью сооруженные в советский период (Шатурская — на торфе, Каширская — на угле). Проектируются к постройке мощные станции в Иваново-Вознесенске и Тульском районе.

В области топливоснабжения Промышленного района большое значение приобретает подмосковный каменноугольный бассейн; добыча угля в нем в текущем 1929/30 г. должна возрасти до 1,8 мил. тонн, против 1,3 мил. тонн в 1928/29 г.

В области промышленности намечается развитие ряда производств: 1) для снабжения фабрично-заводского строительства орудиями и средствами производства и 2) для

удовлетворения потребительского спроса высокосортной продукцией предметов широкого потребления.

По Московской области в 1929/30 г. строится ряд новых заводов, из них крупнейшие: станкостроительный, инструментальный, автосборочный, завод щарикоподшипников, часовая ф-ка, электрозвод «ГЭТ'а». По текстильной промышленности в этом году продолжается строительство Курковской меланжевой ф-ки, Глуховской кардной и гребенкой фабрик в Богородске и бумажно-прядильной Мострикотажа.

В Ивановской промышленной области также строятся крупные предприятия: Меланжевый комбинат, Резиновый комбинат в Ярославле, льняная фабрика, тормозной завод, Кольчугинский завод цветных металлов и др.

В Ярославле и Иваново-Вознесенске заново сооружается канализация. В ряде городов расширяется водопроводная сеть, развивается трамвайное движение и т. д.

В области сельского хозяйства намечается развитие ранее четко наметившихся процессов: рост технических и огородных культур, особенно льна, и развитие молочного животноводства. Наряду с этим ЦПР должен форсировать и работу по освоению пустующих земель, пригодных для сельского хозяйства. Все эти задачи осуществляются путем широких мероприятий по коллективизации сельского хозяйства и организации совхозов. По Московской области организуются совхозы молочные и огородные, по Ивановской — льноводные.

В текущем году начинается сооружение ряда новых железнодорожных линий: Тула — Зарайск, Александровск — Волоколамск, через Волгу у Костромы будет строиться новый ж.-д. мост, за Волгой — новая ж.-д. линия на Галич — Никольск для связи с лесными северными районами. Предстоит переустройство московской речной системы.

### **б) Нижегородский край.**

В состав Нижегородского края в качестве основного территориального массива входят быв. губ. Нижегородская, Вятская, Костромское Заволжье, Чувашская республика и автономные области — Марийская и Вотская.

На территории края смыкаются экономические районы разной хозяйственной специализации: лесной, промышленный и сельскохозяйственный. Отсюда край в целом является сельскохозяйственно-лесопромысловым районом с преобладающим с.-х. уклоном.

Земледелие области до сих пор направлялось главным образом на производство серых зерновых хлебов — рожи и овса. Зерновые хлеба в целом играли в полевых посевах исключительно большую роль: они занимали до 90% всей посевной площади. В некоторых районах, преимущественно Вятском и Костромском, видное место в посевах занимает лен-долгунец, дающий волокно и идущий на производство льняных тканей.

Месгами, особенно на западе области, за последнее время быстро развивается травосеяние.

Сельское хозяйство Нижегородского края стоит перед задачей интенсификации полеводства путем введения многопольного севооборота с усиленным развитием посевов льна, картофеля и клевера. Перспективы животноводства сводятся к увеличению и улучшению коровьего стада и разнотипию его в масло-молочном направлении.

Коллективизация сельского хозяйства, обнаружившая быстрый рост в 1928/29 г., в текущем году получает дальнейшее интенсивное развитие, причем основной упор колхозного строительства направлен в южные районы, особенно в районы Чувашской республики. В развивающихся также совхозах края особо значительно возрастает молочное животноводство и огородные культуры.

Значительная часть края, как уже указывалось, покрыта лесами. В среднем лесистость области составляет 44%. Общая площадь лесов достигает 12,7 мил. гектаров. Около  $\frac{2}{3}$  всех лесов составляют хвойные породы, которыми особенно богаты лес Мар'области. Из хвойных деревьев особую ценность имеет ель, древесина которой идет на приготовление бумажной массы и выработку бумаги. Добываемая в них древесина не только удовлетворяет потребность в ней местного населения и промышленности, но и в крупных размерах выходит за пределы края, направляясь в низовья Волги и ЦПО.

Так как лесные массивы области прорезываются многочисленными и полноводными реками, притоками Волги и Камы (Унжа, Ветлуга, Керженец, Вятка и др.), то вырубленный лес транспортируется обычно путем сплава.

В ближайшем будущем для более широкого использования древесины должны быть поставлены усиленные лесоустроительные работы: мелиорация лесных речек для сплава, устройство подъездных путей и индустриализация лесного хозяйства путем развития механической и химической лесослабывающей промышленности. В целях вовлечения в эксплуатацию почти нетронутых лесных мас-

сивов Костромского Заволжья, проектируется постройка ж.-д. линии Кострома — Галич — Никольск, с последующим продолжением далее на северо-восток (см. выше).

В промышленном отношении в пределах Н.-В. края наибольшее значение имеют районы Нижегородский и Вятский. Первый занимает исключительно выгодное географическое положение на скрещении водных и ж.-д. путей и движении мощных грузовых потоков. Энергетические ресурсы, свыше 200 тыс. тонн гектаров торфа, обеспечивают дешевым топливом самые широкие планы индустриализации. Уже в настоящее время на местном торфе начала работать только-что сооруженная большая Балахнинская районная электростанция (в 32 км выше Нижнего-Новгорода на Волге).

Выше было упомянуто о богатейших и обширнейших лесах, дающих топливо, поделочный и строительный материал. Здесь же, наконец, залегает ряд полезных ископаемых, ожидающих своего использования: железные руды (Приокский горный округ), известняки, пески, глины, мергеля, фосфориты. Примерно теми же природными богатствами располагает и Вятский район с примыкающим к нему Ветлужьем, где лесные богатства особенно велики. Богатая и разнообразная сырьевая база способствовала развитию в Н.-В. крае ряда отраслей промышленности, об'единяемых в трех основных группах: 1) работающих на с.-х. сырье — пищевой, кожевенной, льняной; 2) на лесном сырье выросли производства деревообделочное, спичечное, бумажное, лесохимическое и 3) на ископаемых — металлургическое и связанные с ним и с лесной — с.-х. машиностроение и металлообработка, добыча и обработка фосфоритов, стекольная и др. Главнейшими металлозаводами являются: основанный 80 лет тому назад на самом берегу Волги завод «Красное Сормово» (в 5—6 км выше Нижнего), занятый главным образом судо-паровозо- и вагоностроением; заводы Приокского горного округа, из них главнейшие — Кулебакский и Выксунский (на Оке); заводы «Двигатель Революции» и «Красная Этна».

Помимо крупной промышленности, большое значение в крае имеют всевозможные виды кустарных промыслов, работающих главным образом на местном древесном сырье, отчасти на металле (Павлов-Ворсмский район бывш. Нижегородской губ.).

В соответствии с природными ресурсами края намечается крупный рост ряда существующих производств и постановка новых. Наибольшее значение приобретут: метал-

лопромышленность и машиностроение в целях обслуживания транспорта, особенно водного; разработка фосфоритов и получение из них ценного химического удобрения — суперфосфата; развитие наличных и строительство новых бумажных и картонных фабрик в сочетании с распиловкой леса и деревообработкой и, наконец, всенародное развитие всех видов лесохимического использования дре-весины.

В настоящее время близ Н.-Новгорода (в низовьях р. Оки по левому берегу) сооружается крупнейший автомобильный завод, в том же районе строятся новые химические заводы (Растяпино), широкие новые строительные работы ведутся на заводе «Красное Сормово», в Вятском районе по разработке фосфоритов, в Чувашской АССР организуется заново деревообделочный Шумерлинский комбинат, там же завод строительных деталей, заканчивается постройка Волжского целлюлозно-бумажного комбината и Ново-Косинской бумажной фабрики, строится валяльная фабрика в Арзамасе и большой подошвенный завод в Вятке.

Предстоит большие работы по строительству Нижегородского порта и ж.-д. узла. Достаточно беглой прогулки по Нижнему-Новгороду, чтобы заметить все недостатки для транспорта в этом важнейшем пункте: подходящие к Н.-Новгороду с трех сторон железные дороги (с Москвы, Пензы, Котельнича) не связаны между собою, так как находятся на разных берегах рр. Волги и Оки. Работа речного транспорта обставлена также весьма слабо: пристани малы, складов недостаточно, для погрузки и разгрузки судов нет почти никаких механизированных приспособлений и т. д. В текущем году предусматриваются широкие работы по сооружению Нижегородского порта.

### в) Башкирская АССР.

Современное состояние народного хозяйства Башкирии характеризуется большим значением в нем сельского хозяйства, слабо развитой промышленностью, недостаточностью транспортных связей и чрезвычайно низкой степенью культурного развития населения, особенно самих башкир.

Развитию земледелия благоприятствует плодороднейший тучный чернозем, который покрывает значительную часть Башкирии. Северная часть республики культивирует

Главным образом рожь, овес и гречиху, в остальных районах на первом месте стоит пшеница, различные яровые хлеба, значительное развитие получило просо.

Разведение крупного рогатого скота имеет в Башкирии преимущественно мясное направление. Развито табунное коневодство, также овцеводство. Немаловажной отраслью является пчеловодство, уфимский мед давно приобрел широкую известность.

На востоке Башкирии лесные массивы покрывают западные склоны и предгорья Урала, в этих местах лесной промысел является важнейшим источником существования для местного населения.

Башкирия, занимая западные отроги Уральского хребта, обладает значительными ископаемыми богатствами — золотом, медными, железными, хромовыми, марганцевыми рудами, асбестом, корундом, доломитом, магнезитом и др. Из них в настоящее время разрабатываются золото, медь, доломит.

Промышленность Башкирской республики развита сравнительно слабо. Из общей массы промышленной продукции, по данным за 1926/27 г., первое место занимает металлическая промышленность (50%), далее идут — пищевая (28%), деревообрабатывающая (6%), горнозаводская (около 4%) и т. д. Широкое распространение имеют кустарные промыслы.

Башкирия может быть отнесена к районам с богатыми экономическими перспективами. Природные богатства республики ожидают своей разработки, чему в значительной мере будут способствовать новые железные дороги (Оренбург — Уфа — Пермь, Магнитная — Бугульчаны) и проектируемые мероприятия по улучшению условий судоходства на речных путях; последнее имеет особо важное значение для использования лесных богатств края.

В текущем году усиленно развивается колхозное и совхозное строительство, по своим темпам значительно пре- восходящее наметки пятилетнего плана. В течение года должно быть завезено около 1.200 тракторов, общее наличие последних доводится до 1.500 единиц. Быстро развивается и промышленное строительство: сооружаются Хромитовая фабрика, Губинский цианоиловый завод, Уфимский лесопильный комбинат и др. Начинается постройка ж.-д. линии Оренбург — Уфа и продолжается сооружение Троицко-Орской жел. дор.

### г) Татарская АССР (ТР).

Татарская республика занимает северную часть Среднего Поволжья, располагаясь у северной границы лесостепной полосы.

Сельское хозяйство ТР во многом напоминает таковое в соседней Башкирии. Также земледелие решительно преобладает над животноводством. И самое содержание земледелия также характеризуется явным преобладанием зерновых культур. Основными полевыми культурами являются рожь (52% всех посевов по площади) и овес (21%), пшеницы совсем мало (4—5%), еще меньше технических (около 2%) и сеянных трав ( $\frac{1}{2}\%$ ).

Распаханность земли достигла крайних пределов, во многих местах оказались распаханными луга и пастбища, что весьма неблагоприятно отозвалось на развитии животноводства; обеспеченность сельского населения рабочим и пользовательским скотом крайне слабая.

На общем сером фоне сельского хозяйства выгодно выделяются две отрасли: 1) садоводство, преимущественно расположеннное в Тетюшском и Свияжском кантонах по правому, нагорному берегу Волги, откуда вывозилось до 25 тыс. тонн яблок, и 2) птицеводство, уже в довоенное время принявшее промышленный характер и в больших количествах поставлявшее яйца на внешний и внутренний рынки.

Сколько-нибудь ценными полезными ископаемыми промышленного значения ТР не располагает. Фабрично-заводская промышленность сконцентрирована преимущественно в Казани и окрестах, это — единственный крупный промышленный район Татарии. Основными видами производства являются: 1) пищевкусовое (32% всей промышленности 1926/27 г.), вырабатывающее пиво, спирт, дрожжи, кондитерские изделия и др., 2) химическое (25% всей продукции), представленное рядом крупных предприятий, среди которых наибольшей известностью пользуется завод им. Нур-Вахитова (бывш. бр. Крестовниковых), изготавливающий мыло, свечи, глицерин, салолин, олеиновую кислоту и проч., 3) кожевенное (15%), 4) выработка одежды (80%), 5) обработка дерева (70%), 6) обработка льна (около 5%) и др.

На ближайшее пятилетие намечено крупное развитие производств строительных материалов, деревообработки и химической промышленности, а также производства искусственного волокна и валяльно-обувного. Основными об'ектами

тами промстроительства в настоящее время являются: фабрика искусственного волокна в Казани, асфальтовый завод в Сушилаке, заводы силикатного кирпича, обозных деталей и фанерный. Кроме того в 1929/30 г. продолжается строительство Казанской теплосиловой станции мощностью в 22 тыс. квт., которая должна заменить все существующие в районе города и прилегающих окраин электростанции с одновременным использованием пара станции в промышленности; станция должна начать работать в начале 1931/32 г. В области сельского хозяйства предусматривается коллективизация крестьянских хозяйств, которая видимо будет превзойдена в ближайшие же годы: очередная сессия ТатЦИКа в декабре 1929 г. признала возможным об'явить ТР районом сплошной коллективизации. Посевная площадь совхозов за этот год возрастает с 22 до 26 тыс. га. Обобществленный сектор сельского хозяйства в текущем году значительно увеличивает свою механизированную базу: общее наличие тракторов увеличивается со 128 до 290 единиц. Предусмотрены широкие мероприятия по развитию животноводства, посевов технокультур и сеяных трав.

#### д) Средне-Волжский край.

Образован в составе 4-х бывш. губерний — Самарской, Оренбургской, Ульяновской и Пензенской. В конце 1929 г. в границах края, в его правобережной части, образована Мордовская область с центром в г. Саранске. Рекой Волгой Средне-Волжский край делится на две зоны — западную, лесостепную, черноземно-подзолистую, менее засушливую (более 350 мм осадков) и восточную — степную, черноземно-каштановую, резко засушливую (менее 350 мм осадков).

Трудовые ресурсы края в основной своей массе обращены на земледелие и животноводство. Народное хозяйство носит ярко выраженный сельскохозяйственный характер.

Земледелие Среднего Поволжья направлено почти исключительно на производство зерновых хлебов, которыми охватывается до 90% всех посевов. В целом по области первое место из состава зерновых занимает рожь; ею засевается, по данным 1927 г., до 34% всей посевной площади; на втором месте стоит пшеница — 26% всех посевов; приблизительно 16% общей посевной площади занимает овес и около 9% — просо; техническими засевается очень небольшая площадь — всего 4%, в том числе 2% подсол-

нуком; наконец, картофель берет также 4%. Такова пропорция культур по области в целом, в частности — западная зона является по преимуществу ржано-овсяно-льняным районом, а восточная — пшенично-ячменно-подсолнечным. В хлебном отношении Средне-Волжский край представляет район с большими избытками зерна: в 1925/26 г. товарная продукция зерновых хлебов составила около 620 тыс. тонн, в 1926/27 г. — 1.416 тыс. тонн, в 1927/28 г. — при несколько пониженном урожае — 678 тыс. тонн, в 1928/29 г. товарная масса хлебов составила приблизительно 1.240 тыс. тонн (75,6 млн. пуд.), в результате же сбора урожая 1929 г., в силу частичной засухи в Заволжье, количество товарного хлеба испытывает некоторое снижение.

Животноводство Среднего Поволжья различно по зонам. Хорошо обеспеченная кормами степная левобережная часть является более многоскотной, чем правобережная — западная. На востоке мы встречаем определенно выраженное мясоное направление в крупном рогатом скотоводстве, хорошо развитое по отдельным очагам свиноводство, довольно значительное овцеводство, но в то же время район является слабо-коневодческим. В западной зоне выращивание скота на мясо отсутствует и крупно-рогатое скотоводство развивается в молочном направлении, свиноводство развито слабо, овцеводство, наоборот, пользуется широким распространением.

В западной зоне области крупное значение имеет лесное хозяйство. Лесное хозяйство Средне-Волжского края в целом хотя и дает некоторые количества товарной древесины, однако далеко не обеспечивает ни нужд местного населения в строевом и поделочном лесе, ни потребностей деревообрабатывающей промышленности, преимущественно работающей на сплавной древесине.

Промышленность Среднего Поволжья имеет резко выраженный сельскохозяйственный характер; она зародилась главным образом в связи с избытком с.-х. сырья и параллельно с развитием местных производительных сил формировалась и крепла; так возникли отрасли мукомольная, кожевенная, шерстяная. На местных полезных ископаемых значительное развитие получила промышленность по выработке цемента, извести, алебастра, мела, строительного камня и соли. Наконец, благоприятное географическое положение области, особенно ее центра — г. Самары, расположенного на перекрестке мощных грузовых потоков, стимулирует развитие ряда других, при этом разнообраз-

ных отраслей промышленности — деревообрабатывающей, металлической, химической.

Из общей массы промышленной продукции, выработанной в 1927/28 г., оцениваемой в 260,2 млн. руб., на первом месте стоит мукомольная промышленность (54,1 м. р.), на втором — шерстяная (33,3 м. р.), далее следуют винокуренно-дрожжевая (17,1 м. р.), сах.-рафинадная (9,6 м. р.), бумагная (5,6 м. р.), пивоваренная (5,3 м. р.), кожевенная (4,8 м. р.) и т. д.

Широко развита здесь также и кустарная промышленность. В мелкой промышленности занято свыше 170 тыс. человек, в том числе 144 тыс. чел. сельских кустарей. Кустарная промышленность наибольшее распространение находит в Пензенско-Ульяновском районе, больше всего занято кустарей в промыслах по выработке одежды, широко развиты также обработка дерева и отчасти — металлов и кожи.

Большие затруднения для развития промышленности в будущем создает недостаток энергетических ресурсов — местного топлива и слабого развития электросилового хозяйства. Однако в этом отношении имеются вполне благоприятные перспективы. В пределах Среднего Поволжья в ряде мест имеются залежи так назыв. горючих сланцев: в правобережье известны месторождения Ундорское (Ульяновский район) и Кашпурское (Сызранский район), где общие запасы сланцев достигают 500 млн. тонн, наибольшей мощности залежи сланцев достигают в районе Общего Сырта (Самарской); здесь, по данным геологической разведки 1927 г., общий запас только в изведенной части достигает 2 млрд. тонн. На пути к немедленному применению этого минерального топлива лежит несовершенство методов его скижания — сланцы дают мало золы и требуют применения топки особой конструкции.

Широкие перспективы открывает возможность использования водной энергии Волги в результате постройки мощной электростанции — «Волгострой», в районе Самарской Луки, по приблизительным подсчетам имеющей дать до 2,8 миллиардов киловатт-часов, при весьма низкой себестоимости.

Будущее промышленности Среднего Поволжья связывается с широкими перспективами использования строительных ископаемых. Для развития промышленности стройматериалов область располагает разнообразными и почти неисчерпаемыми ресурсами, до настоящего времени исполь-

зуемыми весьма слабо. Основная масса их расположена по правому нагорному берегу Волги, особенно в районе Жигулевских гор. Здесь мы находим прежде всего известняки и доломиты, только доступные запасы которых исчисляются в 10½ мрд. тонн; эти ископаемые в качестве строительных материалов могут итии непосредственно по их добыче. Для производства искусственных стройматериалов (кирпича, цемента, черепицы и пр.) служат широко распространенные в области те же известняки, трепел, мергеля, глины, мел, гипс, альбастр, пески и пр. Распространенные в районе Сызрани и Бугурусланском округе гудронные и асфальтовые песчаники считаются богатейшими в Европе и лучшими по качеству.

Из не строительных ископаемых большой интерес представляют фосфориты, в больших массах залегающие по всему правобережью Волги в бывш. Ульяновской губ. и Саранском округе, а также в районе Общего Сырта. Фосфориты используются в качестве ценного удобрительного материала — фосфоритной муки или суперфосфата.

Вполне благоприятные перспективы имеют также отрасли промышленности, работающие на сырье сельскохозяйственного происхождения. В этой области предвидится дальнейший рост и укрепление уже существующих отраслей производства с теми изменениями, какие внесет реконструированное сельское хозяйство.

В настоящее время строится ряд новых фабрик и заводов, из которых крупнейшие: толерубероидный завод в Самаре, сланце-перегонный завод близ Сызрани, гудронный завод в Бугурусланском округе, завод молотого трепела и трепельного кирпича близ ст. Инза (юго-западнее Ульяновска), асфальтовый завод в Бахиле, известковый завод в Жигулях, несколько кирпичных и лесопильных заводов, а также заводы дубильных экстрактов в Мелекесе и в Мордовской автономной области, мостовьевый завод в Самаре, соляная шахта и обогатительная фабрика по хромовой руде в Оренбургском округе.

Ставятся обширные исследовательские и изыскательские работы на нефть, сланцы, фосфориты и цветные металлы.

Перспективы сельского хозяйства для правобережной части края сводятся прежде всего к переходу

на многополье, в связи с чем видное место в посевах приобретут технические культуры и больше всего — картофель; отсюда очередная задача наладить переработку последнего на винокуренных, крахмало-паточных, картофелеточных и др. заводах.

Сельское хозяйство восточной зоны сохранит свое зерновое направление, причем количество производимого зерна должно сильно возрасти, главным образом за счет производства его в зерносовхозах. Перед полеводством Заволжья стоит задача организации особого типа засухоустойчивого хозяйства, способного противостоять действию засухи и тем самым подводящего твердую базу под промышленную обработку зерна — мукомольную промышленность. В животноводстве этой зоны предвидится развитие мясного скотоводства и улучшенного (тонкорунного) свадовства.

Средне-Волжский край является одним из основных районов развития обобществленного сельского хозяйства — строительства колхозов и совхозов. Колossalный рост коллективизации крестьянских хозяйств в 1928/29 и 1929/30 г. дал возможность об'явить край районом сплошной коллективизации. Уже в 1928/29 г. отчетливо выявились тяга крестьянства к коллективизации посевов целых административных районов, где под обобществленную распашку и посевы вовлекались десятки тысяч га; таковы районы: Кинельский, Чапаевский, Черкасский. Одновременно отмечается стремление к организации крупных колхозов.

Мощную механическую базу обобществленный сектор края получает в виде организации тракторных колонн и станций: общий завоз тракторов в текущем году составит около 4.500 новых единиц и весь тракторный парк достигнет 6.000 тракторов.

Совхозное строительство также характеризуется широким размахом, особенно в заволжской степной части края, где имеются большие запасы еще неиспользованных земель: посевная площадь совхозов летом 1930 г. возрастет до 332 тыс. га против 90 тыс. га в 1929 г., организуется 18 новых крупных зерносовхозов, кроме того имеется в виду развернуть совхозы «Скотовода» и специальные коноплеводческие совхозы.

В области железнодорожного строительства предусмотрено сооружение ж.-д. линии Оренбург — Уфа.

### е) Нижне-Волжский край.

Нижнее Поволжье по своему народно-хозяйственному значению является районом сельскохозяйственным по преимуществу. В последнее десятилетие перед войной сельское хозяйство края быстро развивалось. С притоком населения, проведением железных дорог и развитием Волжского пароходства, Нижнее Поволжье становится одной из житниц страны, выбрасывая на внутренние и внешние рынки громадные количества пшеницы и продуктов скотоводства.

Коренной характерной чертой сельского хозяйства Нижне-Волжского края является его неустойчивость, порожденная острой засушливостью климата и резкими колебаниями в количествах выпадаемой влаги (см. выше о климате Поволжья, стр. 48). В годы недостаточных осадков Нижнее Поволжье всегда является очагом засухи и все разрушительные последствия таковой в первую очередь сказываются на этом крае.

В сельскохозяйственном отношении край разграничивается на три основных зоны (с отдельными вкраплениями)— Волго-Ахтубинского района, дельты р. Волги): северо-западную — полеводственную, центральную — полеводственно-скотоводческую и юго-восточную — скотоводческую по преимуществу.

Основной частью сельского хозяйства является полеводство, сосредоточенное почти исключительно в центральной и северной части края. Здесь на территории бывш. губерний Саратовской, Сталинградской и республики Немцев Поволжья сосредоточено 97% всех посевов и лишь 3% общей посевной площади приходится на долю бывш. Астраханской туб. и Калмыцкой АО. В составе полевых посевов исключительная роль принадлежит зерновым культурам: ими занято 88% всей посевной площади, в том числе пшеницей 35% и рожью — 32%. Из технических наибольшее значение имеют посевы подсолнуха, составляющие 5½% общей посевной площади, в сравнении с дооценным временем увеличившиеся почти в три раза; в Сталинградско-Сарептском районе значительную роль играют посевы горчицы. В то время как по всей стране в целом общая посевная площадь почти полностью восстановлена до дооценного уровня (97—98%), по Нижнему Поволжью соответственный показатель много ниже (86%). Полное восстановление посевов пшеницы является одной из насущнейших задач области, тем более, что местная пшеница,

особенно заволжская, созревающая в условиях большого тепла и малых осадков, характеризуется как особо высококачественная (это — так назыв. «твердая» пшеница, в повышенном проценте содержащая белковые вещества).

Вторая основная отрасль сельского хозяйства — животноводство, по своему содержанию также отличается по трем указанным зонам. В северной полосе крупный рогатый скот имеет молочно-мясное направление, некоторое значение имеет здесь свиноводство. В центральной полосе крупный рогатый скот выращивается преимущественно на мясо, значение свиноводства падает, наоборот сильно возрастает удельный вес овцеводства. Наконец, в полупустынных прикаспийских степях, особенно в Калмыцкой АО, имеет место нагульное кочевое скотоводство (крупный рогатый скот и овцы) мясо-шерстного направления.

Крупную роль в сельском хозяйстве отдельных районов области играют садоводство и бахчеводство. Прибрежная полоса р. Волги служит главной площадью распространения садоводства. Сады окрестностей Хвалынска, Вольска, Саратова, Камышина, Сталинграда, Астрахани, в частности таких пунктов, как Дубовка, село Золотое, Сарепта, пользуются широкой известностью на всей Волге. Преобладают обычные виды фруктовых насаждений — яблони, груши, вишни, сливы, а также ягодные культуры; в Астраханском округе встречаются виноградники.

Большое хозяйственное значение в тех же районах имеет бахчеводство. Почвы, свет и тепло обеспечивают бахчевым культурам технический успех; высокое качество продукта создало Камышинскому и Астраханскому арбузу всероссийскую известность. Наибольшее товарное значение имеет Камышинский район.

За последнее время, особенно уже в послереволюционный период, в Астраханском районе широко распространяется культура помидор.

В южной половине Нижне-Волжского края, где земледелие теряет свою первенствующую роль, большое значение приобретают два вида добывающей промышленности — добыча соли и рыболовство.

Среди многочисленных соленых озер Нижнего Поволжья выделяются два — Эльтон и Баскунчак. Почти вся соляная промышленность Нижнего Поволжья сосредоточивается на озере Баскунчак, расположенном в 50 км к востоку от пристани Владимировки (на левом берегу ниже Сталинграда). Общая водная площадь Баскунчакского озера составляет около 100 кв. км, дно озера — сплошная масса

соли, залегающая несколькими пластами; общий запас соли достигает колоссальной цифры — около 4 миллиардов тонн. За последние два года соли добывается около 500 тыс. тонн (столько же добывалось и в довоенное время). Почти все добываемое количество соли (свыше 90%) отправляется из района Баскунчака через пристань Владимировку водным путем, направляясь в соседние районы и доходя вплоть до Ленинграда. Крупным потребителем соли внутри области является рыбная промышленность, потребляющая до 200 тыс. тонн соли ежегодно.

Рыбная промышленность представлена в крае богатейшим в СССР Волго-Каспийским рыболовным районом, обеспечивающим ежегодный вылов в размере 350—380 тонн рыбы-сырца без ущерба для рыбных запасов района. На долю этого района приходится до  $\frac{4}{5}$  рыбного улова всего Союза. Важнейшей частью Волго-Каспийского рыболовного района является дельта р. Волги, во время половодья представляющая обширнейший естественный питомник для размножения рыбы и неисчерпаемый источник кормовых запасов, обслуживающих все рыбное население рассматриваемого района. Рыбные промыслы ежегодно привлекают к себе до 100 тыс. ловцов. Предметом улова служат главным образом массовые породы рыбы — вобла и сельдь (до 80% общего вылова), вылавливаются также и высокоценные сорта так назыв. красной рыбы — осетр, белуга, севрюга, стерлядь и т. д. В 1925 и 1926 гг. общие размеры улова составили 400—420 тыс. тонн, превысив средний довоенный уровень (350 тыс. тонн), но затем дали заметное снижение — до 300 тыс. тонн в 1927 и 1928 гг., главным образом в силу неблагоприятных условий погоды. В 1929/30 г. общий улов должен составить 440 тыс. тонн; благоприятные результаты осенней пущины 1929 г. делают эту наметку вполне реальной. За устранением частника из сферы рыбного хозяйства задача выполнения плана ложится на кооперированные мелкие ловецкие хозяйства, причем в этом же году намечена полная их коллективизация.

Промышленность Нижне-Волжского края базируется прежде всего на сырье сельскохозяйственного происхождения; отрасли промышленности — мукомольная, кожевенная, винокуренная, табачно-махорочная и т. п. дают почти  $\frac{3}{5}$  всей промышленной продукции края. Наличие больших запасов мела и глины в районе Вольска предопределило развитие цементной промышленности, одной из крупнейших в СССР. Около самого берега Волги у г. Воль-

ска выросли четыре гиганта-завода с производительностью свыше 3,5 млн. бочек портланд-цемента в год.

В силу удобного географического положения области и благодаря дешевому водному пути, связывающему Нижнее Поволжье с северными лесными районами, здесь возникла широко поставленная деревообрабатывающая промышленность, представленная главным образом лесопильным производством в районе Сталинграда.

Здесь же значительные размеры приняла металлообрабатывающая промышленность, также использующая выгоды географического положения.

Довольно крупное значение в промышленности края имеет кустарно-ремесленное производство. Обильные источники с.-х. сырья, естественные богатства края, а также свободные резервы рабочей силы в сельском населении, являются основными движущими факторами в мелком производстве. Главнейшей отраслью последнего является мелкое мукомолье, разбросанное по всей центральной и северной части области (около 53 млн. руб. продукции); крупную статью составляет обработка хлопка, представленная в подавляющей доле сарпино-ткацким производством Немецкой республики (12 млн. руб.), далее следуют промыслы сапожный (11 млн. руб.), портняжный (6 млн. руб.), металлообработка (4,5 млн. руб.) и деревообработка (3,5 млн. руб.).

Перспективы хозяйственного развития Нижнего Поволжья прежде всего связываются с системой мероприятий по прианию возможно максимальной устойчивости сельскому хозяйству края (борьба с засухой). Уже к настоящему времени много сделано в этом направлении: 1) по организации территории (землеустройство, расселение, частичное орошение), 2) по снабжению крестьянских хозяйств рабочим и племенным скотом, машинами, семенами, 3) по развитию садоводства и огородничества и 4) по индустриализации сельского хозяйства (строительство масло-сырозводств, ягодно-винных, томатных, яичных и т. д.). Изменяется система полеводства с введением в севоборот засухоустойчивых растений (озимые, подсолнухи, кукуруза, корне- и клубневые-плоды), применяются улучшенные приемы обработки земли. Недостаток в тяговой силе возмещается машинами, в частности тракторами, число которых быстро увеличивается: в 1925/26 г. насчитывалось до 1.170, к 1928/29 г.—до 2.800 тракторов, а к лету 1930 г. общее наличие тракторов достигает 5.100 единиц. Организованные в специальные

колонны и станции, тракторы обслуживаются главным образом обобществленный сектор сельского хозяйства.

Последний характеризуется стремительным ростом. Наметки пятилетнего плана, как и по районам вышележащим, оказываются недостаточными. Помимо зерновых совхозов в степных районах Заволжья организуются крупные животноводческие совхозы. В отношении колхозов Особая Правительственная Комиссия, выезжавшая на места, признала, что за исключением района Немреспублики вся территория края уже подготовлена к проведению сплошной коллективизации.

Борьба с засухой как в пятилетнем плане, так и в годовом, уделяется особое внимание: наряду с машинизацией и распространением посевов чистосортными семенами (в этом году охватывается ими до 55% всех посевов), намечена широкая программа мелиоративных работ, главным образом оросительных. В 1929—30 г. в крае развертываются опытно-ирригационные работы в Заволжье (восточнее линии Вольск — Камышин) и крупные мелиоративные работы в Ергенинском районе (Калмобласть).

Особо стоит проблема организации широкого садоогородного хозяйства в районе Волго-Ахтубинской долины, с их огромными, но совершенно почти еще неиспользованными с.-х. возможностями. Волго-Ахтубинская пойма представляет собой огромную луговую террасу шириной от 15 до 40 км и вытянутую на 490 км. Вся эта площадь обильно орошается весенними водами разливающейся реки и покрыта плодороднейшей наносной почвой. Пойму и дельту Волги иногда называют русским Нилом, где каждый клочок земли может быть использован для разведения ценных растений. Особенно хорошо здесь удаются бахчи — арбузы и дыни, фрукты обыкновенные, а также виноград, айва, абрикосы, персики, овощи — помидоры, баклажаны, перец, лук, картофель; благоприятные результаты дали опыты по разведению хлопка, посевы которого летом 1930 г. должны возрасти до 6 тыс. га против  $1\frac{1}{2}$  тыс. га в 1929 г. Исключительно благоприятные перспективы Волго-Ахтубинской поймы и дельты реки Волги в отношении развития здесь высокотенсивных культур — хлопка, сои, риса, кенавы, джути и др., настойчиво требуют разрешения этой проблемы, имеющей всесоюзное значение. В 1929—30 г. намечены широкие исследовательские работы, в результате которых должен быть установлен план использования пойменных пространств с определением возможного состава культур.

Общий подъем сельского хозяйства края создает благоприятные условия для дальнейшего развития промышленности, работающей на с.-х. сырье.

Близость края к источникам металла и топлива, наличие ж.-д. и водных путей создали предпосылки для быстрого роста тяжелой индустрии. В первую очередь развертывание последней, естественно, направится по линии машиностроения, связанного с удовлетворением нужд сельского хозяйства. Параллельно с этим, при наличии в крае крупного металлопрокатного производства (Сталинград), а также мощной лесопильной промышленности, в целях обслуживания ж.-д. и водного транспорта, будут развиваться вагоно- и судостроение.

На недавно открытых железных рудах Хоперского округа (по р. Хопру) проектируется сооружение большого металлургического завода с производительностью чугуна до 650 тыс. тонн ежегодно; вопрос этот получит окончательное разрешение в итоге проводимых в Хоперском районе изысканий и исследований железорудных месторождений.

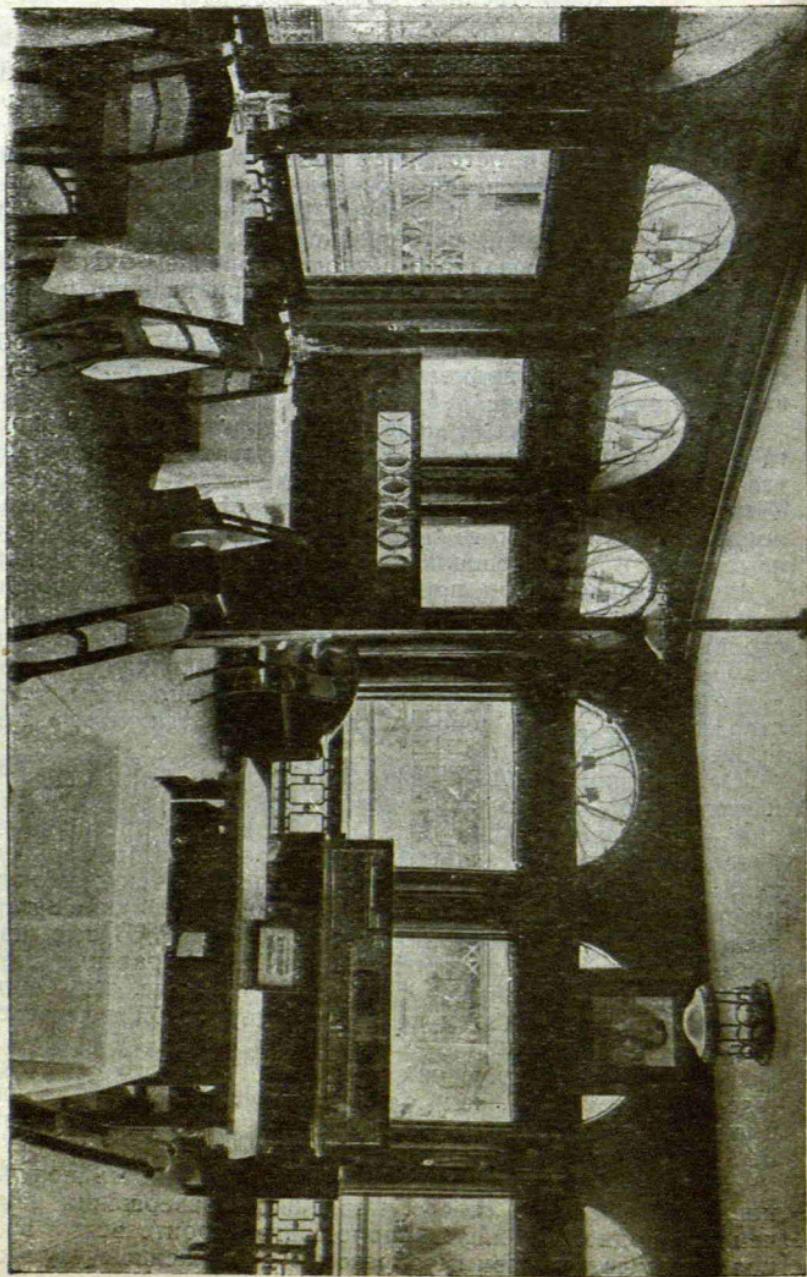
В настоящее время производится строительство колоссального тракторного завода в Сталинграде («Тракторострой»), его постройка должна быть закончена в течение текущего года. К январю 1931 г. намечено окончание строительства завода сложных молотилок. Большое строительство идет по линии деревообрабатывающей и химической промышленности.

Острота положения с энергоснабжением в Крае разрешается сооружением двух новых районных электростанций — Саратовской (см. ниже Саратовских пристаней на правом берегу) и Сталинградской. Строительство Саратовской станции первой очереди заканчивается в текущем году и теперь начинается строительство второй очереди, с завершением которой мощность станции достигнет 33 тыс. квт. Разворачивается также строительство Сталинградской станции, полная мощность которой составит 66 тыс. квт. Одновременно ведутся работы по местной городской и сельской электрификации.

Наличие энергетических ресурсов местного происхождения выдвигает, как одну из существенных задач, производство геологических изысканий и разведок на сланцы, нефть, газы и др. источники энергии.

Как сельское хозяйство, так и промышленность получат новые стимулы для своего развития по завершении намеченного водного и железнодорожного строительства. Водное связывается главным образом с сооружением двух ка-

Столовая первого класса парохода „Володарский“ почтовой линии Нижний-Новгород—Астрахань.



налов — Волго-Донского и Волго-Каспийского. Первый имеет своей основной целью дать удобный и дешевый выход к портам Черного и Азовского морей и к Донбассу, а второй — свободный выход в Каспийское море. Что касается железнодорожного строительства, то в первую очередь намечается сооружение следующих линий: 1) Саратов — Миллерово (639 км); эта линия должна связать Нижнее Поволжье с Ростовом и дать выход к Азовскому морю, 2) Пугачев — Безенчук (130 км) и 3) ж.-д. мост через Волгу у Саратова. Эти два последние сооружения свяжут правобережную часть края с Заволжьем, как Нижним, так и Средним, и таким образом заволжский район твердой экспортной пшеницы получит свободный выход к портам южных морей.

Строительство Саратово-Миллеровской ж. д. с мостом через Волгу уже начато. По Волго-Донскому каналу продолжаются подготовительные работы и изыскания.

В условиях наличия отсталых национальностей и при сравнительной культурной отсталости Края в целом, особого внимания заслуживает социально-культурное строительство, особенно задача подтягивания Калмыцкой области с ее кочевым бытом.

#### IV. ВОЛГА-ПУТЬ.

Транспортное значение р. Волги и ее главнейших притоков, р. р. Камы и Оки, в значительной мере обусловливается исключительно благоприятной экономической и географической обстановкой Волжского бассейна. Громадная территория Поволжья с хозяйственной стороны представляет собой соединение экономически мощных и крайне разнобразных районов. Верхним своим течением Волга примыкает к Центральному промышленному району. В Твери, Рыбинске, Ярославле, Рязани и Москве ЦПР имеет свои выходы на Волгу, Оку и р. Москву. Значение этого района для р. Волги и волжского транспорта двоякое. С одной стороны, с пристаней названных городов на Волгу, Оку и Москву-реку поступают промышленные товары, производящиеся в этом главнейшем промышленном районе страны.

С другой стороны, ЦПР имеет не меньшее значение для работы волжского транспорта не как отправитель, а как получатель массовых грузов: сосредоточивая в своих границах многочисленное население, в общем до 13 млн. человек, район этот имеет необходимость в получении целого

ряда недостающих ему продуктов, и при том в громадных количествах.

На северо-востоке Поволжья, в бассейне верхней Волги ниже Ярославля и до Нижнего-Новгорода включительно, а также в бассейнах Ветлуги, Унжи, Вятки и других притоков Волги и Камы, расположен один из богатейших лесных районов СССР, поставляющий на водные пути массовые лесные грузы, направляющиеся в безлесные районы юга.

Среднее и Нижнее Поволжье представляют собой хозяйственno иную территорию. Мы видели, что здесь по обоим берегам реки располагается житница ржаного хлеба, а далее к югу лежит один из крупнейших пшеничных районов страны. Здесь же хорошо развиты и остальные отрасли сельского хозяйства — скотоводство, бахчеводство, садоводство и некоторые другие. Наконец, в низовьях реки лежит крупнейший соляной район и самый богатый в СССР район — рыболовный. Таким образом Волга в целом связывает два мощных разнородных хозяйственных района — промышленный и сельскохозяйственный, связывает город и деревню в широком смысле этого слова. Каждый из этих районов обладает колоссальными товарными излишками своей продукции, при этом оба района крайне заинтересованы во взаимном обмене.

Большое значение для развития грузовых перевозок имеют окраины Волжского бассейна и районы, примыкающие к последнему. На восточной окраине р. Кама и ее притоки проникают в самое сердце Урала, с его рудными богатствами, солью, хлебом, маслом и приближаются к Сибири, с ее хлебом, маслом, кожами, мехами и прочим сырьем. На юге, в районе Каспийского моря, сосредоточены богатейшие в мире нефтяные запасы; на Апшеронском полуострове близ г. Баку находится самый крупный район добычи нефти; другой большой нефтяной район расположен у г. Грозного и также имеет ж.-д. выход к Каспийскому морю; за последние годы быстро растет добыча нефти в низовьях рек Урала и Эмбы, впадающих в то же море. Нефте-топливо и нефтяные продукты, поступающие на внутренний рынок, мощными потоками направляются на Астрахань и далее по Волге внутрь страны. Можно выйти водным путем за пределы Волги также на сев.-западе и севере. В своих верховьях, как известно, Волга не представляет собою тупика. Искусственными водными путями, каналами и шлюзованными участками рек Волга соединяется с Балтийским (системы Мариинская, Тихвинская и Вышневолоцкая) и Белым (Кубенская система) морями.

Здесь волжский путь получает выход к промышленному Ленинградскому району и далее в Финский залив в открытое море.

Экономико-географическая среда Волжской системы, таким образом, чрезвычайно благоприятна для развития речного транспорта. Она дает все основания к быстрому росту транспортных операций на р. Волге и делает последнюю главнейшей водной артерией страны, не знающей себе равных.

В ближайшем будущем значение Волжского пути должно сильно возрасти. Быстрому росту волжского транспорта будут способствовать целый ряд новых условий, заключающихся как в народном хозяйстве Поволжья, так и в том транспортном строительстве, которые намечены на ближайший период.

В Нижнем-Новгороде предстоит сооружение нового речного порта, оборудованного по последнему слову современной техники. Здесь же предусматривается соединение трех подходящих к Н.-Новгороду железных дорог (из Москвы, Арзамаса и Котельнича), в настоящее время разобщенных, так как конечные их пункты находятся на трех разных берегах р. р. Волги и Оки. Оборудование порта и организация ж.-д. узла должны в немалой степени упорядочить и развить работу волжского транспорта в этом важнейшем центре, стоящем на стыке верхней и средней Волги. Большие работы по устройству гаваней предстоят в Казани, Ульяновске, Самаре, Саратове и Сталинграде. В Астрахани предположено сооружение специального речного вокзала с большой причальной линией, обширной площадью складов и с механическим оборудованием, обслуживающим погрузочные и разгрузочные работы.

На ряде участков Волги, особенно в районе Самары и Саратова, будут произведены большие работы по улучшению водоподходов к этим пунктам, заключающиеся в углублении речного фарватера и в мероприятиях, устраняющих дальнейшее замеление реки и возможные изменения ее русла.

В устьи реки, от Астрахани до моря, проектируется сооружение Волго-Каспийского канала, по типу морского, существующего дать беспрепятственный проход судов и таким образом устранившего необходимость двойной перевозки при следовании судов с моря в Волгу и обратно.

В результате сооружения Волго-Донского канала, волжский и заволжский хлеб получит возможность по удобному и дешевому пути следовать на экспорт.

Значение Волго-Донского канала для Поволжья и волжского пути не исчерпывается одним хлебом. Если последний пойдет с Волги в канал, то с канала в Волгу будет поступать каменный уголь.

Сильно увеличатся и лесные перевозки, т. к. Волго-Донской канал откроет лесу свободный доступ: 1) в безлесные районы Донбасса, Северного Кавказа, Черноморского побережья и Приазовья, куда до сего времени лес доставлялся ж.-д. путем и 2) для экспорта на рынки Средиземного моря.

Помимо перечисленных товаров, ожидается появление новых грузов в виде металлов с донецких и приазовских заводов, горнозаводских грузов с Урала (серный колчедан, калийные соли, асбест и др.), новых партий соли, цемента, бумаги, сахара и ряда других.

Необходимо, наконец, предвидеть, что вступление в хозяйственную жизнь такого мощного фактора, как Волго-Донской канал, вызовет во всем Поволжье развитие новых отраслей промышленности (уголь), поведет к росту уже существующих производств и создаст новую благоприятную обстановку для развития сельского хозяйства. Все это, вместе взятое, даст Волге новую транспортную работу,

И. И. ФЕДЕНКО.

## МАРШРУТЫ

а) Маршруты помещаются в настоящем отделе в порядке их продолжительности, кроме смешанных маршрутов и маршрутов по отдельным местам и городам По волжья, каковые выделены в особые отделы.

б) Продолжительность каждого маршрута высчитана сообразно с возможными и желательными остановками в пути.

в) В маршруты главным образом входит водное сообщение, а железные дороги служат только соединительными путями.

г) Маршруты имеют пунктом отправления какой-нибудь удобный речной город. Продолжительность жел.-дор. пути до такого города из Москвы и жел. дор. отправления указываются в каждом маршруте отдельно (время проезда обозначено цифрой в скобках), кроме маршрутов за №№ 1—22. Смешанные маршруты имеют пунктом отправления Москву. Маршруты по отдельным местностям и городам Поволжья: кроме маршрутов за №№ 64—69, являются добавочными к основным маршрутам, проходящим через Нижний-Новгород, Казань, Ульяновск, Саратов, Столинград. В маршрутах №№ 66—69 указана продолжительность проезда от Москвы.

### МАРШРУТЫ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬЮ ДО ОДНОГО ДНЯ.

Маршрут № 1. Р. Москва. Москва — Коломенское (Перерва) — Москва.

От'езд из Москвы пароходом ВГРП в 6 час. вечера. Возвращение через ст. Перерва М.-Курск. ж. д. (возможно возвращение из Коломенского через село Котлы до Москвы трамваем № 18).

Маршрут № 2. Р. Москва. Москва — Беседа — Москва

От'езд из Москвы пароходом ВГРП в 6 час. вечера, возвращение ж. д. через платформу Москворечье, М.-Курск. жел. дор. при большой группе и массовых экскурсиях, после посещения Н. Угреш и Острова можно идти на Котино, Ашерино, Орехово, Царицыно (15 км), откуда поездом на Москву.

**Маршрут № 3. Р. Москва.** Москва — Андреевское — Москва.



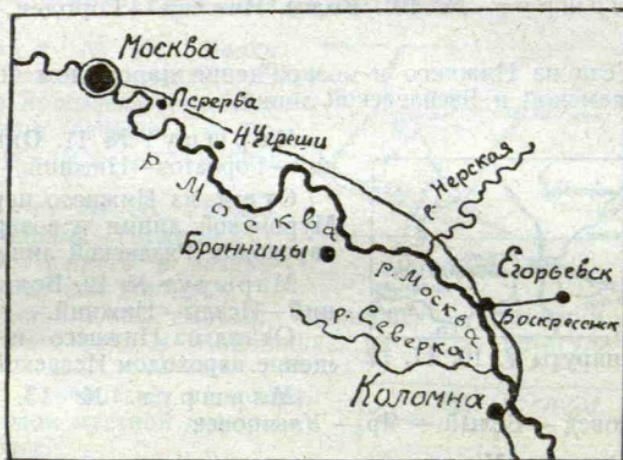
Маршруты 1, 2, 3.

От'езд из Москвы пароходом ВГРП в 6 час. вечера. Возвращение через ст. Люберцы М.-Каз. ж. д. (от Андреевки до Люберец дорога через Усадки — Лыткорино — Петровское — Угрешский монастырь — Котельники — ст. Люберцы (15 км).

**Маршрут № 4. Р. Москва.** Москва — Коломна — Москва.

От'езд из Москвы пароходом в 6 часов вечера. Возвращение из Коломны поездом со ст. Голутвин М.-Каз. ж. д.

**Примечание.** Маршруты №№ 1—4 предназначаются главным образом для лиц, желающих провести несколько часов в условиях здорового пароходного отдыха. Маршрут № 1 укладывается в 4—5 часов и может быть проделан в любой день.



Маршрут 4.

**Маршрут № 5. Волга.** Ярославль — Тутаево — Ярославль.

От'езд из Ярославля и возвращение пароходом местной линии Рыбинск — Ярославль.

**Маршрут № 6. Волга.** Рыбинск—Ярославль—Рыбинск.

От'езд из Рыбинска пароходом пассажирской линии в 8 часов утра, возвращение пароходом почтовой линии в 10 ч. утра.

**Маршрут № 7. Волга.** Ярославль — Красный Профинтерн — Ярославль.

От'езд из Ярославля и возвращение пароходом местной линии.

**Маршрут № 8. Волга.** Кострома—Красное—Кострома.

От'езд и возвращение из Костромы пароходом местной линии.

**Маршрут № 9. Волга.** Нижний—Балахна—Нижний.

От'езд из Нижнего и возвращение пароходом почтовой, Кинешемской и Василевской линий.



Маршруты 5, 6.



Маршруты 7, 8.

**Маршрут № 10. Волга. Нижний — Городец — Нижний.**

От'езд из Нижнего и возвращение пароходом почтовой Кинешемской и Василевской линий.



Маршруты 9, 10, 11, 12.

Ульяновск — Белый — Яр — Ульяновск.

От'езд из Ульяновска и возвращение пароходом местной линии Ульяновск — Самара.



Маршруты 13, 14.

**Маршрут № 16. Волга. Саратов — Ровное — Саратов.**



Маршруты 15, 16.

От'езд из Саратова и возвращение пароходом местной линии.

**Маршрут № 17. Волга. Сталинград — Балыклей — Сталинград.**

От'езд из Сталинграда и возвращение пароходом местной линии.

**Маршрут № 18. Волга. Сталинград — Сарепта — Сталинград.**

От'езд из Сталинграда и возвращение пароходом местной линии.

## МАРШРУТЫ ДВУХДНЕВНЫЕ.

**Маршрут № 19. Волга.**  
Ярославль—Плес—Ярославль.

От'езд из Ярославля пароходом почтовой линии (вечером) и возвращение пароходом пассажирской линии.

**Маршрут № 20. Волга.**  
Нижний—Кинешма—Нижний.

От'езд из Нижнего и возвращение Кинешемской линией.

**Маршрут № 21. Волга.** Ульяновск—Морквashi—Ульяновск. Остановка в Морквашах на сутки (Жигулевские горы).

От'езд из Ульяновска и возвращение пароходом местной линии Самара—Ульяновск.

**Маршрут № 22. Р. Москва,**  
Ока. Москва—Рязань—Москва.

От'езд из Москвы пароходом, возвращение из Рязани поездом Моск.-Каз. ж. д.

**Маршрут № 23. Волга.** Савелово—Углич—Савелово.

От'езд из Москвы поездом до ст. Савелово (около  $4\frac{1}{2}$  ч.), от Савелова до Углича и обратно до Савелова пароходом, возвращение из Савелова поездом (Сев. жел. дор. Савеловский вокзал).

**Маршрут № 24. Ока.** Муром—Нижний-Новгород.

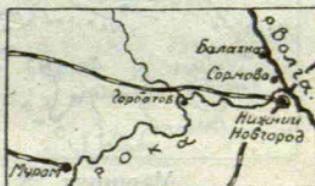
От'езд из Москвы поездом Ниж. ж. д. с Курского вокзала ( $11\frac{1}{2}$  ч.). Из Мурома до Нижнего пароходом Муромской линии. Возвращение из Нижнего в Москву почтовым поездом Ниж. ж. д.



Маршрут 19.



Маршрут 22.



Маршрут 24.

## МАРШРУТЫ ТРЕХДНЕВНЫЕ.

**Маршрут № 25. Волга.** Тверь—Ярославль.

Обязательная пересадка — Рыбинск. Остановка в Ярославле. От'езд из Москвы поездом Окт. ж. д. (около 4 час.), из Твери пароходом С.-З. ГРП, из Рыбинска пароходом

ВГРП. Возвращение из Ярославля в Москву поездом Сев. ж. д.

**Маршрут № 26. Волга.** Савелово—Рыбинск—Нижний.



Маршрут 25.

Обязательная пересадка Рыбинск. Отъезд из Москвы поездом Сев. ж. д. с Савеловского вокзала (около 4½ час.). Из Савелова до Рыбинска пароходом С.-З. ГРП, из Рыбинска до Нижнего пассаж. пароходом ВГРП. Возвращение из Нижнего почт. поездом Ниж. ж. д.

**Маршрут № 27. Волга.** Ярославль—Нижний.



Маршрут 27.

Остановки в Ярославле и Нижнем. Отъезд из Москвы поездом Сев. ж. д., Ярославский вокзал (около 8 час.).

Отъезд из Ярославля почт. пароходом ВГРП.

Возвращение из Нижнего в Москву почт. поездом Нижегор. жел. дор.

### МАРШРУТЫ НЕДЕЛЬНЫЕ.



Маршрут 28.

**Маршрут № 28. Р. Москва—Ока—Волга** Москва—Рязань — Нижний — Ярославль.

Обязательные пересадки: Рязань, Нижний. Остановки: в Нижнем и Ярославле. Отъезд из Москвы пароходом, возвращение из Ярославля поездом Северн. ж. д.

**Маршрут № 29. Волга.** Рыбинск — Нижний — Саратов.

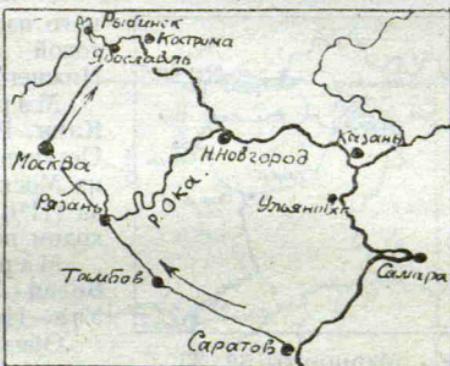
Обязательная пересадка — Н.-Новгород. Остановка Нижний. Отъезд из Москвы поездом Сев. ж. д. (около 11½ час.) с Ярославского вокзала, из Рыбинска пароходом почтовой линии, из Нижнего пароходом почтов. и пассажир. (3) линии, возвращение из Саратова скорым поездом Рязан.-Урал. ж. д.

Маршрут № 30.  
Р. Москва—Ока—Волга.  
Москва—Рязань—Нижний—Самара.

Обязательные пересадки: Рязань, Нижний. Остановка: Нижний. Отъезд из Москвы пароходом. Возвращение из Самары поездом Самара—Златоустовской жел. дор.

Маршрут № 31.  
Волга—Сура, Ярославль—Нижний—Васильсурск—Курмыш.

Обязательные пересадки: Нижний, Васильсурск. Остановки: Ярославль, Нижний, Васильсурск, Курмыш. Отъезд из Москвы с Ярослав-



Маршрут 29.



Маршрут 30.



Маршрут 31.

ского вокзала Северн. ж. д. (около 8 час.). Из Ярославля и Нижнего пароходами почтовой линии. Возвращение из Нижнео почтовым поездом Ниж. ж. д.

### МАРШРУТЫ ДВУХНЕДЕЛЬНЫЕ.

Маршрут № 32. Волга, Нижний—Астрахань—Саратов.  
Остановки: Нижний, Самара, Астрахань, Саратов. Отъезд из Москвы с Курского вокзала с почтовым поездом (13 часов). Из Нижнего пароходом пассажирской (3) линии. Возвращение из Саратова почтовым поездом.

Маршрут № 33. Волга. Москва—Нижний—Астрахань—Нижний.

Остановки: Нижний, Астрахань. Отъезд из Москвы с Курского вокзала с почтовым поездом (13 часов). Из Ниж-



Маршруты 32, 33.

Москвы почтовым поездом с Курского вокзала (13 час.). Из Нижнего пароходом пассажирской (3) линии. Из Самары в Уфу

него пароходом скорой или почтовой линии. Возвращение из Нижнего почтовым поездом.

**Маршрут № 34. Волга—Кама.** Рыбинск—Пермь—Нижний. Остановки: Пермь, Нижний. Отъезд из Москвы с Ярославского вокзала ( $11\frac{1}{2}$  час.). Из Рыбинска пароходом почтовой линии.

**Маршрут № 35. Волга—Белая—Кама. Нижний—Самара—Уфа—Нижний.**

Обязательные пересадки: Самара, Уфа, Казань. Остановки: Нижний, Самара, Уфа. Отъезд из Нижнего пароходом пассажирской (3) линии. Из Самары в Уфу



Маршрут 34.

почтовым поездом, из Уфы пароходом. Возвращение из Нижнего поездом.



Маршрут 35.

**Маршрут № 36. Клязьма—Теза—Волга—Кама.** Вязники—Шуя—Кинешма—Нижний—Пермь—Казань.

Обязательные пересадки: Шуя, Кинешма. Остановки: Кинешма, Пермь, Казань. Отъезд из Москвы с Курского вокзала, почтовым поездом (9 час.). Из Вязников пароходом до Шуи, из

Шуи до Кинешмы поездом Сев. ж. д., из Кинешмы пароходом пассаж. линии. Возвращение из Казани поездом М.-Каз. ж. д.



Маршрут 36.

**Маршрут № 37. Р. Москва—Ока—Волга—Ветлуга.**  
Москва—Рязань—Нижний — Козьмодемьянск — Ветлуга —  
Козьмодемьянск — Ульяновск.

Обязательные пересадки: Рязань, Нижний, Козьмо-  
демьянск (2 пересадки). Остановки: Нижний, Козьмо-



Маршрут 37.

демьянск, Ульяновск. От'езд из Москвы пароходом, из Ниж-  
него пароходом (3) линии. Возвращение из Ульяновска  
поездом.

**Маршрут № 38. Волга—Унжа—Кострома.** Нижний—  
Мантурово—Буй—Кострома—Рыбинск—Тверь.

Обязательные пересадки: Юрьевец, Мантурово, Буй, Ко-  
строма, Рыбинск. Остановки: Нижний, Кострома, Углич.

Отъезд из Москвы с Курского вокзала почтовым поездом (13 часов).

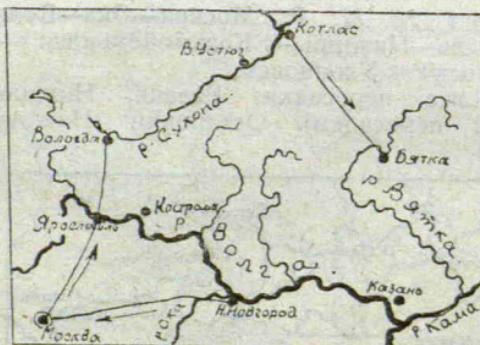


Маршрут 38.

Из Нижне о пароходом пассаж. линии. Возвращение из Твери поездом.

**Маршрут № 39. Сухона—Двина—Вятка—Кама—Волга.** Вологда—Котлас—Вятка—Нижний.

Обязательные пересадки: Котлас, Вятка, Соколки. Остановки: Вятка, Казань, Нижний. Отъезд из Москвы поездом Сев. ж. д. (15 ч.). Из Вологды до Котласа парох. Сев.-госпороходства, от Котласа до Вятки поездом Сев. ж. д. Из Вятки до Нижнего пароходом. Возвращение из Нижнего поездом Ниж. ж. д.



Маршрут 39.

**Маршрут № 40. Волга—Кама—Вятка.** Нижний—Казань—Вятка—Пермь—Нижний.

Обязательные пересадки: Соколки, Вятка, Пермь. Остановки: Нижний, Вятка, Пермь. Отъезд из Москвы почтовым поездом Ниж. ж. д. (13 часов). Из Нижнего пароходом почтовой Камской линии. Возвращение из Нижнего поездом Ниж. ж. д.

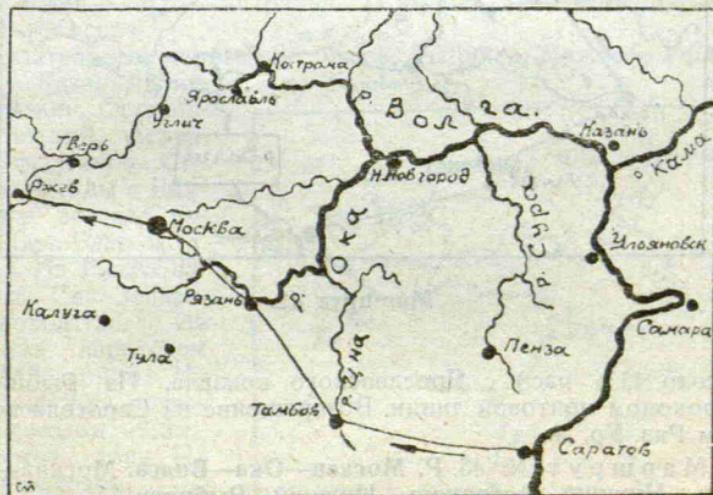
**Маршрут № 41. Волга.** Ржев—Тверь—Нижний—Саратов.

Обязательные пересадки: Тверь, Рыбинск, Нижний. Остановки: Нижний, Самара (Жигулевские горы). Отъезд из Москвы с Виндавского вокзала поездом Бел.-Балт. ж. д. (9 час.).



Маршрут 40.

Из Ржева пароходом Сев.-Зап. Госпороходства. Из Рыбинска пароходом почтовой линии, из Нижнего пасса-



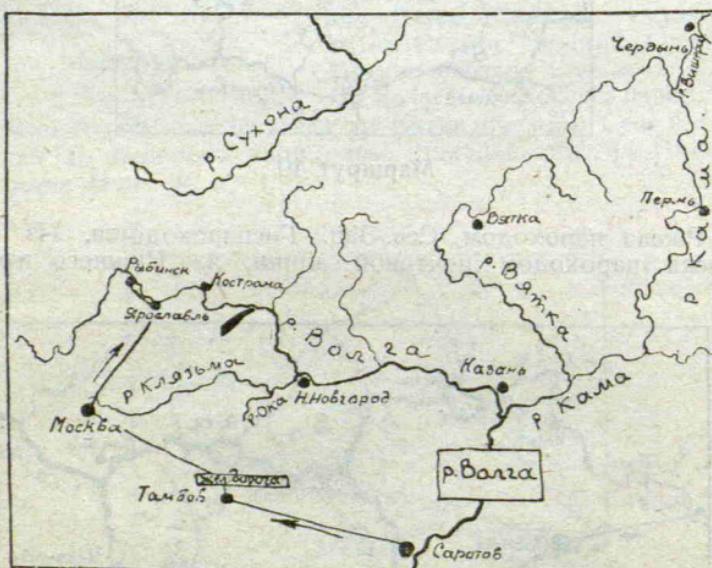
Маршрут 41.

жирской (3) линией. Возвращение из Саратова поездом Ряз.-Ур. ж. д.

### МАРШРУТЫ ТРЕХНЕДЕЛЬНЫЕ.

**Маршрут № 42. Волга—Кама—Вишера—Колва.** Рыбинск—Пермь—Чердынь—Казань—Саратов.

Обязательные пересадки: Пермь, Казань. Остановки: Пермь, Казань, Самара. Отъезд из Москвы поездом Сев. ж. д.



Маршрут 42.

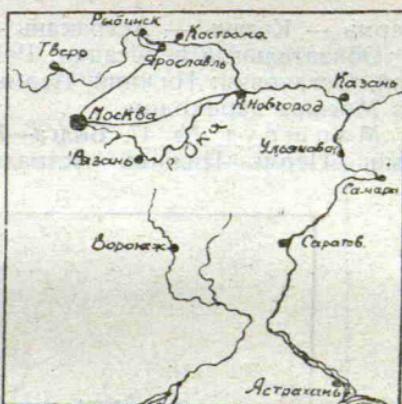
(около 11½ час.) с Ярославского вокзала. Из Рыбинска пароходом почтовой линии. Возвращение из Саратова поездом Ряз.-Ур. ж. д.

**Маршрут № 43. Р. Москва—Ока—Волга.** Москва—Рязань—Нижний—Астрахань—Нижний—Рыбинск.

Обязательные пересадки: Рязань, Нижний, Остановка—Нижний. Отъезд из Москвы пароходом. Из Нижнего пароходом скорой линии. Возвращение из Рыбинска поездом Сев. ж. д.

**Маршрут № 44.**  
**Волга. Тверь—Рыбинск—Астрахань—Нижний.**

Обязательные пересадки: Рыбинск, Нижний. Остановки: Нижний, Самара (Жигулевские горы), Астрахань. Отезд из Москвы поездом Октябр. жел. дор. (около 4 час.). Из Твери пароходом Северо-Западного Госпороходства. Из Рыбинска пароходом ВГРП. Возвращение из Нижнего почтовым поездом Нижегородской жел. дор.



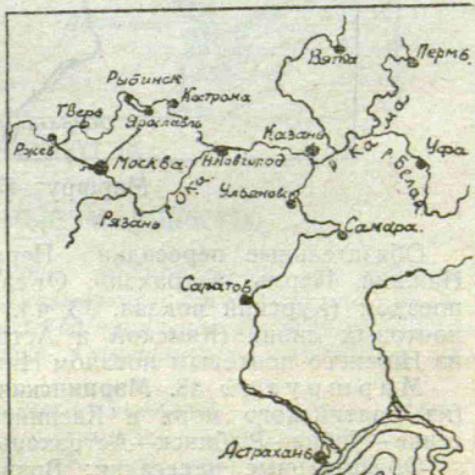
Маршруты 43 и 44.

### МАРШРУТЫ МЕСЯЧНЫЕ.

**Маршрут № 45. Волга—Белая—Кама—Ока—Москва-река. Ржев—Тверь—Астрахань—Самара—Уфа—Нижний—Рязань—Москва.**

Обязательные пересадки: Тверь, Рыбинск, Нижний, Уфа, Самара, Казань, Нижний, Рязань. Остановки: Нижний, Астрахань, Уфа, Казань. Отезд из Москвы с Виндавского вокзала поездом Бел.-Балт. ж. д. (9 час.). Из Ржева пароходом Сев.-Западн. Госпороходства. Из Рыбинска пароходом почтовой линии. Из Самары в Уфу почтовым поездом Сам.-Злат. жел. дор. Из Уфы пароходом.

**Маршрут № 46. Р. Москва—Ока—Кама—Волга. Москва—Рязань—Нижний—**

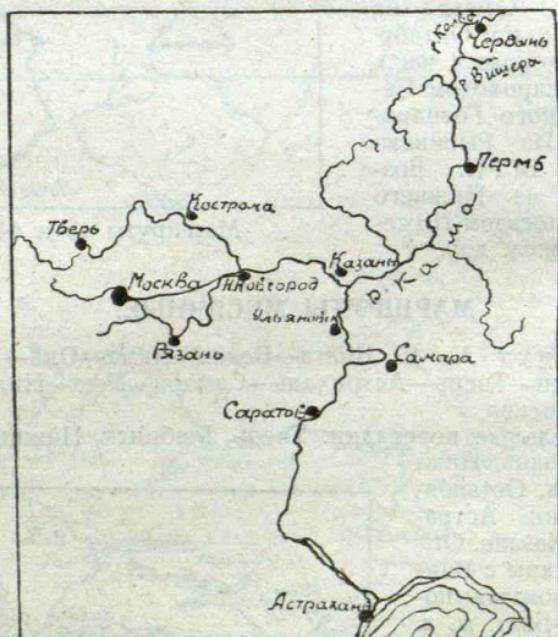


Маршруты 45 и 46.

Пермь — Казань — Астрахань — Нижний — Рыбинск.

Обязательные пересадки: Рязань, Нижний, Казань, Нижний, Остановки: Нижний, Пермь, Казань, Астрахань. От'езд из Москвы пароходом.

Маршрут № 47. Волга—Кама. Нижний—Пермь—Чердынь—Пермь—Нижний—Астрахань—Нижний.



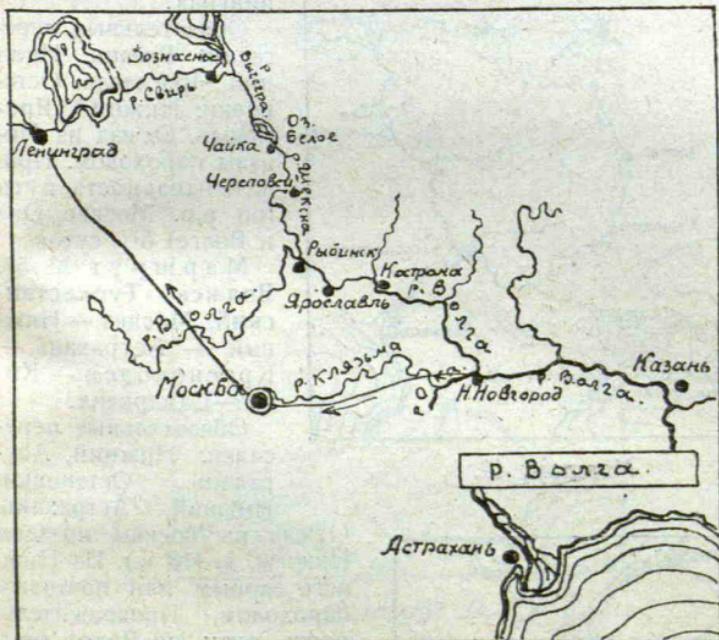
Маршрут 47.

Обязательные пересадки: Пермь, Нижний. Остановки: Нижний, Пермь, Астрахань. От'езд из Москвы почтовым поездом (Курский вокзал, 13 ч.). Из Нижнего пароходом почтовых линий (Камской и Астраханской). Возвращение из Нижнего почтовым поездом Ниж. ж. д.

Маршрут № 48. Маринская водная система—Волга (из Балтийского моря в Каспийское). Ленинград—Вознесенье—Чайка—Рыбинск—Астрахань—Нижний.

Обязательные пересадки: Вознесенье, Чайка, Рыбинск, Нижний. Остановки: Рыбинск, Нижний, Астрахань. От'езд из Москвы поездом Окт. ж. д. (12 ч.). Из Ленинграда па-

роходом Сев.-Зап. Госпороходства. Из Рыбинска пароходом почтовой линии. Возвращение из Нижнего почтовым поездом Ниж. ж. д.



Маршрут 48.

### СМЕШАННЫЕ МАРШРУТЫ.

Продолжительность пути, обязательные пересадки в смешанных маршрутах указываются от Москвы до конечного пункта речного пути. Направление указано по всему маршруту. Обратный путь в смешанных маршрутах не показан.

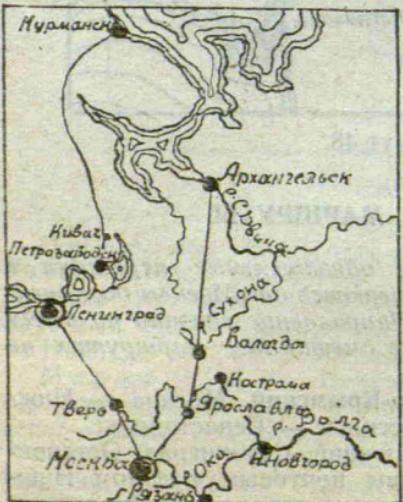
**Маршрут № 49. Волжко-Крымский.** Москва — Нижний — Сталинград — Новороссийск — Севастополь.

Обязательные пересадки: Нижний, Сталинград. Остановка: Нижний. Отъезд из Москвы почтовым поездом Ниж. д. (13 ч.). Из Нижнего почтовым пароходом. Продолжительность пуги (по Волге) 4 суток.

**Маршрут № 50. Волжско-Мурманский.** Москва—Рязань — Нижний — Ярославль — Вологда — Архангельск — Мурманск — Кивач — Петрозаводск — Ленинград.



Маршрут 49.



Маршрут 50.

Обязательные пересадки: Рязань, Нижний, Ярославль. Остановки: Нижний, Ярославль. Отезд из Москвы пароходом. Продолжительность пути (по р.р. Москве, Оке и Волге)  $5\frac{1}{2}$  суток.

**Маршрут № 51. Волжско-Туркестанский.** Москва — Нижний — Астрахань — Красноводск — Китаб — Самарканд.

Обязательные пересадки: Нижний, Астрахань. Остановки: Нижний, Астрахань.

Отезд из Москвы поездом Ниж. ж. д. (13 ч.). Из Нижнего скорым или почтовым пароходом. Продолжительность пути по Волге приблизительно  $5-5\frac{1}{2}$  суток.

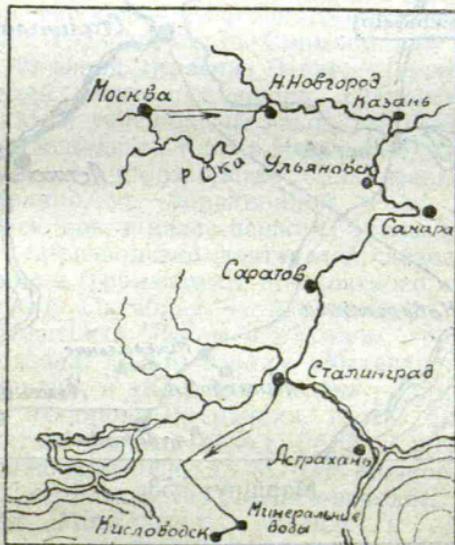
**Маршрут № 52. Волжско-Кавказский (первый вариант).** Москва—Нижний—Сталинград—Минеральные Воды—Кисловодск.

Обязательные пересадки: Нижний, Сталинград. Остановка: Нижний. Отезд из Москвы почтовым поездом Ниж. жел. дор. (13 часов). Из Нижнего почтовым пароходом. Продолжительность пути по Волге 4 суток.

**Маршрут № 53. Волжско-Кавказский (второй ва-**

риант). Москва—Нижний—Астрахань—Махач-Кала—Минеральные Воды—Кисловодск.

Обязательные пересадки: Нижний, Астрахань. Остановки: Нижний, Астрахань. От'езд из Москвы почтовым поез-



Маршрут 52.

дом Ниж. ж. д. (13 ч.). Из Нижнего почтовым пароходом. Продолжительность пути (по Волге) около  $5\frac{1}{2}$  суток.

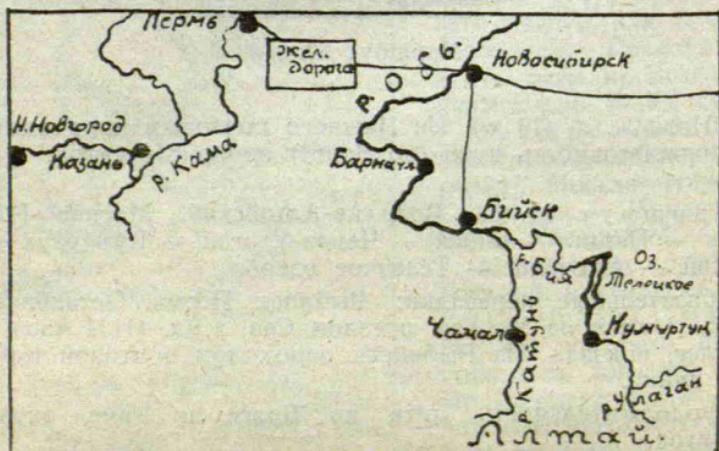
**Маршрут № 54. Волжско-Алтайский.** Москва—Рыбинск — Пермь — Бийск — Чемал-Улаган — Кумуртук — Кырсай — Артыбаш — Телецкое озеро.

Обязательные пересадки: Рыбинск, Пермь. Остановка: Пермь. От'езд из Москвы поездом Сев. ж. д. ( $11\frac{1}{2}$  час.) с Ярослав. вокзала. Из Рыбинска пароходом почтовой Камской линии.

Продолжительность пути по Волге и Каме около  $6\frac{1}{2}$  суток.



Маршрут 53.



Маршрут 54.

## МАРШРУТЫ ПО ОТДЕЛЬНЫМ МЕСТАМ И ГОРОДАМ ПОВОЛЖЬЯ.

**Маршрут № 55. Производственный Нижний-Новгород** (фабрики, заводы, жизнь и быт рабочих): 1) завод «Красное Сормово» — механический, чугунолитейный, судостроительный, паровозо- и вагоностроительный. Пароходом треста Механ. Транспорта до Сормово или автобусом от Моск. вокз.; 2) завод «Красная Этна» — производство проволоки, гвоздей, пожарных машин. Трамваем от Московского вокзала; 3) телефонный завод им. Ленина на Мызе. Трамваем от площади «1 Мая» в Нижнем; 4) завод «Красный Цинковальщик» — производство оцинкованного железа и посуды. Канавино, уг. Авиационной и ул. М. Горького. Трамв. от Моск. вок. и далее пешком; 5) зав. «Двигатель Революции» — производство двигателей, дизелей и станков. Вблизи Карповки. Трамваем от Московского вокзала; 6) фабрика «Красный Октябрь» — льнопрядильная и ткацкая. Канавино, Молитовка. Летом пароходом, трамваем от Московского вокзала; 7) и 8) заводы «Металлист» — производство пил и ножей и «Красный Якорь» — производство цепей, якорей, топоров. Рахманиха, Моск. шоссе, пешком; 9) первый автосборочный завод. Сборка автомашин. Канавино, Интернациональная, д. 73. От Московского вокзала пешком; 10) строительство «Авто-завода», Монастырка. Трамваем от Московского вокзала и далее пешком; 11) рабочие кварталы — Ленинский городок. Трамваем от Московского вокзала; 12) Дворец Культуры им. Ленина в Канавине. Трамваем от Московского вокзала; 13) фабрика-кухня «Нарпит» — Канавино, Советская ул., дом № 18 (близ Московского вокзала).

**Маршрут № 56. Революционный Нижний:** 1) Советская (бывш. Благовещенская) площадь: а) здание педфака Ниж. Гос. университета (бывш. Губ. гимназия) — учился Я. М. Свердлов, в 60-х годах преподавал в этой гимназии отец В. И. Ленина, И. Н. Ульянов; б) здание Губпрофсовета (бывш. Город. Дума) — заседание 1-го Гор. Исп. Ком. (март 1917 г.); 2) арсенал, рядом с Дмитриевской башней Кремля. (Рабочие демонстрации 1905 года, воспоминание А. М. Лежавы); 3) Верхне-Волжская набережная (откос). В годы гражданской войны здесь были замаскированы артиллерийские орудия для встречи колчаковских войск; 4) музей Революции. Здание Нижегород. област. музея; 5) старый острог — Варварка. Острожная площадь. Трамваем с улицы Я. Свердлова. В 1902 году здесь сидели сор-

мовские демонстранты, в 1905 г. — участники декабрьского восстания в Сормове и Канавине. М. Горький здесь сидел в заключении в 1889 и в 1901 г.г.; 6) Народный Дом, Варварка, Острожная площадь за острогом. В 1905 г. Народный Дом был центром революционного движения в городе. Здесь председательствовал Н. А. Семашко, бывал М. Горький; 7) Сормовские заводы. Из Нижнего пароходиком до Сормова; 8) Канавино. Музей Революции.

**Маршрут № 57. По горьковским местам.** (Нижний Новгород). 1) Ковалиха, д. 29 — в доме, теперь несуществующем, во дворе, родился Горький; 2) Мартыновская улица, дом 15, последнее местожительство Горького в Нижнем (1902—1905 г.г.); 3) Жуковская улица, дом 16 (помещение Статбюро). Здесь в 1889—90 г.г. Горький начал службу в должности письмоводителя у прис. пов. А. И. Ланина; 4) Откос. Любимое место отдыха и прогулок Горького; 5) Полевая улица, д. 89. Горький здесь жил с Ольгой Корсак и ее дочерью в бане; здесь он переживал «первую любовь» (том 16, стр. 188 и 202); 6) улица Я. Свердлова, д. 96. Здесь Горький служил мальчиком в магазине модной обуви Порхунова (1879—1880 г.г.); 7) Ночлежный дом № 5, близ Кремлевского элеватора (бывш. Н. Бугрова). Здесь Горький часто бывал и имел возможность изучить боярков и их психологию; 8) Канавино. Напольное кладбище. Здесь погребены мать, дед и бабушка Горького — Коширины. В близлежащих деревушках: Гордеевке, Катызовке, Шуваловском лесу Горький в детстве часто бывал с бабушкой и дедом.

**Маршрут № 58. Литературный Нижний:** 1) здание педфака Нижегородского Государственного университета (б. мужск. гимн.). Здесь учились П. И. Мельников (Печерский), академик К. Н. Бестужев-Рюмин, романист П. Д. Борзыкин, первый пред. ВЦИКа Я. М. Свердлов, историки С. В. Ешевский, Е. А. Белов, академик В. П. Васильев; 2) Нижегородский Государственный университет (бывш. Духовная семинария). Здесь учился Н. А. Добролюбов, проф. литературы Десницкий (Лопата); 3) Старая тюрьма, Острожная пл. В ней сидели: Короленко, Горький, Скиталец (Петров), Касаткин, Белозеров; 4) Петропавловское кладбище, Полевая ул. Здесь похоронен механик-самоучка Кулибин; 5) Студеная улица, 20, жил А. С. Гацкий, известный краевед; 6) Свердловская ул. Здание бывш. Реального училища, ныне школа «9-е января». В нем учились революционные деятели: Гольденберг, Ванеев, Юдин и др. и писатель Б. Пильняк; 7) Свердловская улица, 23. Здесь стоял прежде барский дом Григорьева, дедушки Борзыки-

на. Во дворе сохранились деревянные флигель и конюшня первой половины XIX века; 8) улица Урицкого, 44 — дом XVII века. Обращают внимание стиль и окна этого дома. Вблизи в доме бывш. Навротского жил композитор Балакирев; 9) Ошарская улица, 11. Здесь жил Тарас Шевченко по возвращении из ссылки; 10) угол Мартыновской, 16 и Тихоновской, 44, дом, где родился Мельников-Печерский (имеется мраморная доска на доме); 11) Тихоновская ул., д. № 8. Здесь жил в 1812 г. Н. М. Карамзин.

**Маршрут № 59. Экскурсии в природу (окрестности Нижнего-Новгорода):** 1) Н.-Новгород—Мыза. Трамваем от площади 1-го Мая. Мыза — место отдыха трудящихся. Сосновый лес; 2) Н.-Новгород—Моховые горы. Пароходом треста мех. трансп. (финляндчиком). Пляж. Сосновый лес. Крупнейший дом отдыха Нижнекрайстрахкассы. Ботанические и зоологические экскурсии; 3) Н.-Новгород—Печеры. Пешком. Вишневые и яблоневые сады. Культура смородины; 4) Н.-Новгород—Кстово—В. Враг. Пароходом местного сообщения ВГРП. Остановка в Кстове. Экскурсия в сосновый лес. Пешком по берегу Волги до В. Врага. Прогулка в Зименки. Парк.

**Маршрут № 60. Ленинский маршрут (там, где прошла юность Ленина):** а) Казань: 1) Казанский университет; 2) ул. Ленина, д. 24. Здесь жил в студенческие годы В. И. Ленин; 3) дер. Кокушкино в 45 км. от Казани по Мамадышскому тракту — место ссылки В. И. Ленина. б) Ульяновск: 1) Стрелецкая ул., 15, во дворе был дом, где родился В. И. Ленин; 2) Стрелецкая ул., Никольская церковь (церковь, в которой крестили Володю Ульянова); 3) ул. Труда, рабфак имени Ленина, бывш. мужская гимназия, в которой учились Владимир и Александр Ульяновы; 4) Московская ул., 48 (бывш. Молчанова). Музей В. И. Ленина. Дом ранее принадлежал М. А. Ульяновой (матери В. И.). Здесь провел свои гимназические годы В. И.; 5) Покровский монастырь. Могила И. Н. Ульянова, отца В. И.

**Маршрут № 61. Литературный Ульяновск:** 1) ул. Карла Маркса, д. бывш. Юргенс, в котором родился И. А. Гончаров; 2) Карамзинский сад. Памятник Н. М. Карамзину; 3) Духовское кладбище. Могила поэтов Д. И. и Д. Д. Мишаевых; 4) Киндяковка, раз'езд Моск.-Каз. ж. д. (6 км. от Ульяновска). Киндяковская роща и обрыв (место действия романа «Обрыв» Гончарова); 5) Баратаевка (в 12 км. от Ульяновска). Бывш. имение Баратаева — известного масона. Сад и грот, в котором происходили заседания масонской

ложи. «Ключ к добродетели»; 6) на ул. Труда дом поэта Языкова, в котором останавливался А. С. Пушкин.

**Маршрут № 62. Литературно-художественный Саратов:** 1) Радищевский музей, пл. Революции; 2) историко-революционный отдел Ниж.-Волжск. краевого музея. Гимназическая ул., д. 17 (бывш. первая мужская гимназия). В 1851 г. здесь начал свою преподавательскую деятельность Н. Г. Чернышевский; 3) Дом-музей им. Чернышевского Н. Г., ул. Чернышевского (б. Большая Сергиевская), д. 142; 4) сад Липки — памятник журналу «Искра»; 5) памятник Н. Г. Чернышевскому — Коммунарная пл.

**Маршрут № 63. Производственный Сталинград (заводы и совхозы):** 1) завод «Красный Октябрь» — металлургический. Трамваем от Октябрьской площади (билет 17 к.); 2) поселок имени Рыкова (поселок завода «Кр. Октябрь»). Трамваем от Октябрьской площади; 3) Тракторострой — строительство тракторного завода им. Дзержинского. Трамваем от Октябрьской площади (от центра до конечной станции Тракторостроя 15 км, билет 30 коп.); 4) Лесозаводы — поселок имени Минина. Трамваем от Октябрьской площади; 5) совхоз «Горная поляна» (молочная ферма — 2.500 голов скота). Трамваем от центра.

**Маршрут № 64. Совхозы и колхозы Нижегородского края.** Вниз по Волге от Нижнего-Новгорода до Исад пароходом: 1) Борская молочная ферма. Село Бор, против Нижнего. Хозяйство вновь организуется, количество поголовья скота с 1930 г. будет 400 голов, земельная площадь 580 га; 2) колхоз «21 января» в Н. Ликееве, пристань Кстово (26 км от Нижнего, остановка пароходов местной линии Нижний — Кстово—В. Враг), об'единяет около 1500 хозяйств; 3) совхоз Зиновьево, с красным хутором. Пристань Работки, остановка пароходов всех линий, кроме ускоренной астраханской; совхоз в 22 км от Работок имеет 1.100 га земли, скотный двор на 150 голов скота (расширяется до 350 гол.), уклон зерноводно-животноводческий. Имеется сыроваренный завод; 4) совхоз «Восход», в 15 км от пристани Исады, остановка пароходов всех линий, кроме ускоренной астраханской. Совхоз имеет 798 га земли, оборудованный скотный двор на 144 гол. скота (расширяется до 250 гол.). Имеется сыроваренный завод.

**Маршрут № 65. Совхозы и колхозы Нижней Волги:** а) вверх по Волге от Саратова. Саратов—Хвалынск (пароходом): 1) совхоз Ниж.-Волжск. краевого Совхозстрesta № 3 — молочно-садово-огородный, в 6 км от Саратова:

- 2) колхоз «Луговая звезда» — Барская сел.-хоз. артель, в 8 км от пристани Марксштадт; 3) колхоз «Борьба за урожай», в 12 км от пристани Балаково, об'единяет свыше 300 батрацко-бедняцких хозяйств, имеет 6.387 га земли, 14 тракторов; 4) совхоз Нижне-Волжск. краевого Совхозтреста № 67, пристань Алексеевка, 2.000 га, садово-зерновой; 5) совхоз Ниж.-Волжск. краевого Совхозтреста, Духовницкое, против Хвалынска, в селе Духовницком — зерновой; 6) совхоз Ниж.-Волжск. краевого Совхозтреста № 68, выше Хвалынска, в с. Бол. Федоровка, имеет 6.600 га — зерновой.  
 б) Вниз по Волге от Саратова. Саратов—Сталинград (паро-



Маршрут 66.

ходом): 1) совхоз Ниж.-Волжск. краевого Совхозтреста № 3, молочно-садово-огородный, в 6 км от Саратова; 2) колхоз «им. 12-лет. Октября», пристань Ахмат. Уклон кустарный — корзиночный; 3) «Батрак», пристань Н.-Банновка (211 хоз.); 4) колхоз «Ниж.-Добринка», пристань Нижняя-Добринка 550 хоз. (артель); 5) совхоз «Горная Поляна» (молочная ферма, 2.500 голов скота) Сталинград.

**Маршрут № 66. Истоки Волги. Озеро Селигер, Селижаровка. Волга.** Направление: Москва—Осташков ж. д.; Осташков—Полново—Осташков—Свапуща пароходом; Свапуща — Волгино-Верховье — Каменик — Волгино-Верховье пешком; Волгино-Верховье — Стерж пешком; Стерж — Бейшлот лодкой; Бейшлот — Селижаров — пешком; Селижаров — Б.-Коша — Селижаров пароходом; Селижаров — Мо-

сква ж. д. Маршрут исчерпывающе знакомит с верховьями Волги, малоизвестными до сего времени. Продолжительность маршрута от 5—7 дней. От'езд из Москвы, с Окт. вокзала. Возвращение через Лихославль, Окт. ж. д.

**Маршрут № 67. Оз. Светлояр (Град Китеж)—Волга—Ветлуга.** Направл.: Москва — Нижний ж. д.; Нижний—Козьмодемьянск—Воскресенское парох.; Воскресенское—Владимирское—озеро Светлояр пешком; Владимирское—Воскресенское пешком; Воскресенское—Козьмодемьянск—Нижний пароходом; Нижний—Москва ж. д. Возвращение из Козьмодемьянска возможно другим вариантом, в зависимости от



Маршрут 67:

свободного времени, через любой пункт Волги, связанный ж. д. с Москвой. Обязательные пересадки: Козьмодемьянск (2 пересадки). Остановки: Нижний, Владимирское. Продолжительность 7 дней. От'езд из Москвы почтовым поездом с Курского вокзала (13 часов). Возвращение тем же путем.

**Примечание.** Путь на сз. Светлояр из Нижнего-Новгорода до Воскресенского составлен по маршруту В. Г. Короленко, совершившего сюда поездку в 1889 году. Обратный путь В. Г. проделал по Керженцу на лодке от Быдреевки до устья Керженца, далее по Волге от Исад до Нижнего.

**Маршрут № 68. Болгары—Сюкееевые пещеры. Волга.** Направление: Москва—Нижний ж. д., Нижний—Спасский затон (после спада воды надо ехать дальше, до Тетюш) пароходом, Спасский затон (или Тетюши)—Успенское (Бол-

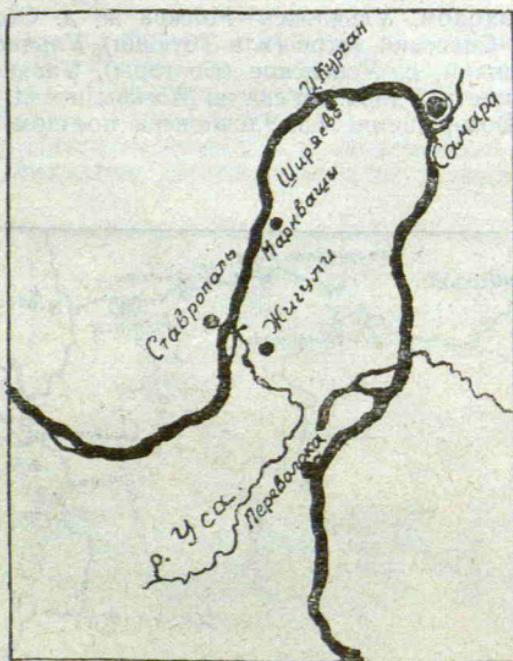
геры) пешком или на лошади. Успенское—Спасский затон (или Тетюши) пешком или на лошади. Спасский затон—Сюкеево лодкой (Тетюши—Сюкеево пешком или на лошади). Сюкеево—Тетюши пешком или на лошади. Тетюши—Ульяновск пароходом. Ульяновск—Москва ж. д. Обязательные пересадки: Спасский затон (или Тетюши), Ульяновск. Остановки: Нижний, с. Успенское (Болгары), Ульяновск. Продолжительность 7 дней. Отъезд из Москвы поезд. Ниж. ж. д. (13 час.). Возвращение из Ульяновска поездом Моск.-Каз. жел. дор.



Маршрут 68.

**Маршрут № 69. Жигулевская кругосветка. Волга—Уса:** а) пароходно-лодочная кругосветка: Москва—Ульяновск ж. д., Ульяновск—Самара—Переволоки пароходом; Переволоки—Ставрополь лодкой, Ставрополь—Морквashi — Самара пароходом; Самара — Москва жел. дор. Обязательные пересадки: Ульяновск, Переволоки, Ставрополь, Морквashi, Самара. Остановки: Ульяновск, Переволоки, с. Жигули, Морквashi. Отъезд из Москвы поездом М.-Каз. ж. д. до Ульяновска 35 час. Из Ульяновска пароходом. Возвращение из Самары поездом. Продолжительность 7 дней; б) лодочная кругосветка. Самара—Переволоки — Жигули — Ставрополь — Самара лодкой. На р. Уса

остановки: в Усладе и Березовке. До Самары можно доехать или поездом из Москвы или пароходом с любого пункта Волги, более близкого к Москве и связанного ж. д.



Маршрут 69.

с Москвой. Лодку можно достать в Самаре. Продолжительность лодочной кругосветки от 4 до 8 дней, в зависимости от погоды и остановок.

И. И. ФЕДЕНКО

## МАРШРУТНЫЕ ОПИСАНИЯ.

### ВОЛГА.

От истока до Твери.

(Маршруты №№ 41, 45, 66).

Волга принадлежит к числу величайших рек земного шара. В Европе она является самой большой рекой, имея общее протяжение от истока до устья 3.746 км. Волга начинается в Осташковском районе, Западной обл., в Волгинском лесу, близ деревни Волгино-Верховье. Начало Волги находится на высоте 221 м над уровнем моря. У истока находится старенькая часовня. Здесь из болота, заросшего мхом и брусликой, вытекает ручей. Этот ручеек условно и принято считать началом Волги. Ничтожный ручеек то теряется в мшистых болотах, то выбивается на вольный свет, образуя озера — Малый и Большой Верхит, Стерж, Все-луг, Пено. Выйдя из озера Пено и приняв справа довольно значительную речку Жукону, Волга круто поворачивает к востоку и извилисто течет по этому направлению до озера Волго, последнего из ряда озер, через которое она проходит. В озеро Стерж, кроме Волги, впадает река Руна, более обильная водой, чем Волга, длиной 45 км, ввиду чего высказывается интересное мнение (Рагозин «Волга»), не лишенное основания, что Руна, а не верхне-волжский ручей, есть настоящее начало Волги. Однако народная давность именно за описанным ручьем укрепила честь считаться началом Волги. Несколько ниже озера Волго, недалеко от деревни Хотошино, Волга перегорожена большой плотиной — Верхневолжский бейшлот — искусственное сооружение для сбирания весенних вод. Благодаря бейшлоту Волга выше его и вся система выше лежащих озер переполняется водой и обращается в огромное водное хранилище в 170 кв. км, вмещающее в себя до 350 мил. куб. м запасных вод. Влияние бейшлота заметно на несколько сот км и доходит до Рыбинска. Без него судоходство на плесах Ржев —

Тверь, Тверь—Рыбинск было бы летом невозможнo. Пущенная из бейшлота вода уже на шестые сутки доходит до Твери.

Бейшлот в свое время (построен в 1843 г.) представлял несомненно большое достижение техники, как одна из удачных попыток регулировать течение Волги. Ниже бейшлота Волга протекает в высоких берегах и принимает приток — реку Селижаровку, вытекающую из оз. Селигер, на котором расположен г. Осташков, связанный через Бологое с Октябр. ж. д. (Москвой и Ленинградом). На месте впадения Селижаровки в Волгу расположен Селижаров посад, соединенный веткой со ст. Лихославль, Октябр. ж. д. По оз. Селигеру, Селижаровке до Б. Кошей существует пароходное сообщение. Оз. Селигер имеет длину до 80 км, средняя глубина его 8—10 м, местами доходит до 20—25 м. На Селигере до 160 островов. На одном из них расположена пустынь Нила Столбенского, ныне дом отдыха. Озеро богато рыбой и крупными раками. В конце Березовского плеса озера маленькая пристань Сватуша, от которой идет довольно хорошая дорога длиной 18 км (хуже последние 3 км) в деревню Волгино-Верховые, к истокам Волги, описанным выше. Это обычный путь туристов для посещения мест, где рождается Волга. За Селижаровкой Волга вьется среди красивой местности, между холмистыми берегами. В навигацию 1928 г. на этом плесе, от Ельцов до Ржева, Сев.-Зап. Госпороходство, в эксплоатации которого находится Верхняя Волга до Рыбинска, предполагало открыть правильное пассажирское движение. Было об'явлено расписание, послан маленький теплоход, который, к сожалению, не мог пройти здесь, ввиду загроможденности русла реки карчами. Волга совершенно лишена больших порогов и водопадов, и единственным препятствием по ее ровному течению являются огромные валуны (камни) и карчи, загромождающие русло реки. Мелких порогов от бейшлота до Ржева 32, от Ржева до Твери 6. Крупнейший из них — Бенский порог между Ельцами и Ржевом.

**Ржев** — округ Западной области, 236 км от Москвы, соединен Виндавской веткой Моск.-Бел.-Балт. ж. д. с Москвой и через Лихославль с Ленинградом. Город очень красиво расположен на обоих возвышенных берегах Волги, через которую здесь перекинут изящный мост. Волга в Ржеве стеснена горами с обоих берегов. Левый берег даже круче правого. Ржев — крупный центр льняной торговли. В Ржевском районе имеются несколько фабрик по обработке льна. В городе также развиты садоводство и огородничество.

Когда-то здесь изготавлялась знаменитая «Ржевская пастыла». Издается газета. Ржев насчитывает 8 столетий своего существования. Ныне здесь около 33 тыс. жителей. От Ржева до Твери правильное пассажирское движение поддерживает Сев.-Зап. Госпороходство. Во время мелководья, с закрытием бейшлота, обыкновенно в течение августа, движение пароходов временно прекращается до прибыли воды. Пароходы этого плеса одноэтажные с отдельными каютаами I и II классов, имеют столовые, буфеты и вообще вполне пригодны для поездок. Лучшим пароходом здесь считается «Шевченко». Первая пристань за Ржевом в 26 км Зубцов, бывший город, ныне село. Расположен на обоих берегах Волги, у Зубцова в Волгу впадает Вазуза. Невольно бросается в глаза, что Вазуза неуклонно следует своему направлению, в то время как Волга делает поворот к Вазузе и изменяет свое дальнейшее направление. Зубцов связан Виндавской веткой М.-Бел.-Балт. ж. д. с Москвой (218 км). Город основан в XII веке. Внутри уцелели остатки древней крепости, в виде земляного вала длиной около 200 м, на левом берегу Волги, против устья Вазузы. Берега Волги от Ржева до Зубцова, и особенно за Зубцовым до Старицы, красивы. Река не широкая, холмистые берега покрыты сочной зеленью и растительностью.

Перед Старицей оба берега возвышены. Ржев, Зубцов, Старица, красиво расположенные по обоим берегам Волги, дают с палубы парохода удивительную иллюзию старины. За Зубцовым пароход, после остановок в **Саблине**, **Дягунине** и **Родни**, пристает к **Старице**, в 89 км от Ржева и 91 км от Твери. Старица имеет ж.-д. станцию в 12 км линии Вязьма—Лихославль. Старица расположена при устье реки В. Старица по обоим берегам Волги. Интересен Успенский монастырь, насчитывающий свыше 400 лет своего существования. Старицкий район известен каменоломнями — «старицкий мрамор», продукция которого — известняк, бутовый камень, плита — в большом количестве расходуется по Волге на устройство тротуаров, лестниц и т. п. За Старицей Волга не представляет большого интереса, ближе к Твери берега утрачивают холмистый характер, становятся низкими.

Из пристани обращает внимание **Иваниши** (правый берег Волги), от которой пассажирские пароходы отправляются до Твери ежедневно.

**Тверь** ( $56^{\circ} 52'$  с. ш. и  $53^{\circ} 37'$  в. д.) лежит на обоих берегах Волги, через которую здесь имеются два моста. От Ржева по течению реки 180 км. Октябрьской ж. д. Тверь соединяется с Ленинградом (484 км) и Москвой (166 км).

В самом городе в Волгу впадают две реки — с левой стороны Тверца, с правой Тьмака. В Твери свыше 106 тыс. жителей, входит в качестве округа в МПО \*). Вокзал Октябрьской ж. д. находится в 3 км от центра, с которым соединяется трамваем. Пароходная пристань в самом центре города. От центра вторая линия трамвая до Пролетарской мануфактуры. Автобусное сообщение от центра (памятник Ленина) по двум направлениям: 1) за Волгу — Вагонный завод, до Горбатого моста, и 2) до Переволок (текстильная фабрика).

Средняя продолжительность навигации на Верхней Волге 200 дней. От Твери по Волге существует правильное пароходное сообщение, поддерживаемое пассажирскими пароходами Сев.-Зап. Госпароходства. Вверх по Волге пароходы идут до Ржева через день, до Иваниш ежедневно, вниз до Рыбинска ежедневно. Тверская пристань небольшая; грузовое и пассажирское значение ее незначительное. Тверь — крупный промышленный центр. Фабрики: Большая Пролетарская Мануфактура (бывш. Морозовой), текстильная им. Вагжанова. Здесь имеется вагоностроительный завод, построенный в 90-х годах прошлого столетия. В Твери — великолепный государственный музей, один из богатейших на Волге (помещается в бывш. дворце, Советская ул.), в нем масса предметов археологического-исторического характера. Музей основан в 1866 г. В Твери есть несколько техникумов, педагогический институт с рабфаком, военно-кавалерийская школа. В городе издается ежедневная газета. Уроженцы Твери и губ. — известные революционеры — князь Кропоткин и Мих. Бакунин. Здесь провел детство и потом служил И. А. Крылов. Одно время жил по возвращении из ссылки Ф. М. Достоевский.

Тверь — один из старинных русских городов, основанный в XII веке. Первоначально город и крепость были построены на правом берегу Волги, но затем во избежание наводнения были перенесены на левую сторону. Было время, когда Тверь соперничала с Москвой. Она склонилась только под властной рукой Иоанна III. Иван Грозный добил ее. Эпоха экономического расцвета Твери — конец XVIII и начало XIX веков, когда с низовьев Волги по реке Тверце и далее по Вышне-Волоцкой системе шли сотнями суда на север и Петербург. В Твери за Волгой, при впадении в нее Тверцы, напротив пароходной пристани, на-

\*) Сокращение МПО — Московская промышленная обл., ИПО — Ивановская промышленная обл.

ходится Отроч-монастырь, основанный в 1266 г. В 1538 г. в нем жил Максим Грек, а в 1568 г. здесь был заточен митрополит Филипп, через год задушенный, по приказу Ивана Грозного, Малютой Скуратовым. На осмотр монастыря необходимо брать разрешение на месте.

В Твери имеется несколько гостиниц Гор. Ком. Отдела, при одной из них, на ул. Радищева, хорошо обставленное общежитие, с платой 1 руб. в сутки с постельным бельем. В городском саду, расположенному на возвышенности над рекой, имеется хороший ресторан «Кукушка» с террасами, с которых открывается красивый вид на Волгу и Заволжье.

### От Твери до Рыбинска.

(Маршруты № 23, 25, 26, 38, 41, 44, 45, 66).

Волга на этом плесе скромная и не широкая река (ширина меженного русла у Твери 200 м), не похожая на ту мощную красавицу, которую мы встречаем за Нижним. Как величественная сила, длительно и постепенно развертывающая свою мощь, Волга здесь только начинает свою блестящую карьеру. Этот плес Волги однообразнее пейзажами и природой нежели средний (Рыбинск—Нижний), но по-своему он безусловно прекрасен. Начать поездку именно с этого плеса от Твери — значит получить полное и цельное впечатление о Волге, познакомиться с колыбелью русской истории, с ее историческими местностями (Углич). Берега здесь невысокие, небольшие возвышенности переходят порой с одного берега на другой. Волга здесь извилиста — на каждый километр приходится почти три четверти извилин. Движение пароходов на этом плесе затруднено камнями и перекатами. В доисторические времена вся эта местность, где протекает теперь Волга, была покрыта великим северным ледником, последствия которого, в виде громадных валунов, сохранились на тверском плесе до сих пор. Мелководье — второе зло. Верхне-Волжский бейшлот один не может питать полностью Волгу в летнее мелководье. Вот почему в августе пароходное движение здесь почти всегда прекращается. Несмотря на тяжелые условия плавания, на этом плесе имеется несколько пароходов американского типа (двуэтажные): «Зодчий», «Механик», «Коллектив Коммунистов». Одноэтажные пароходы здесь также удобны, размерами несколько более, чем на плесе Ржев — Тверь. Движение на Волге здесь слабое, редки встречные пароходы; здесь только одно пассажирское отправление в день, Буксирных пароходов почти не видно.

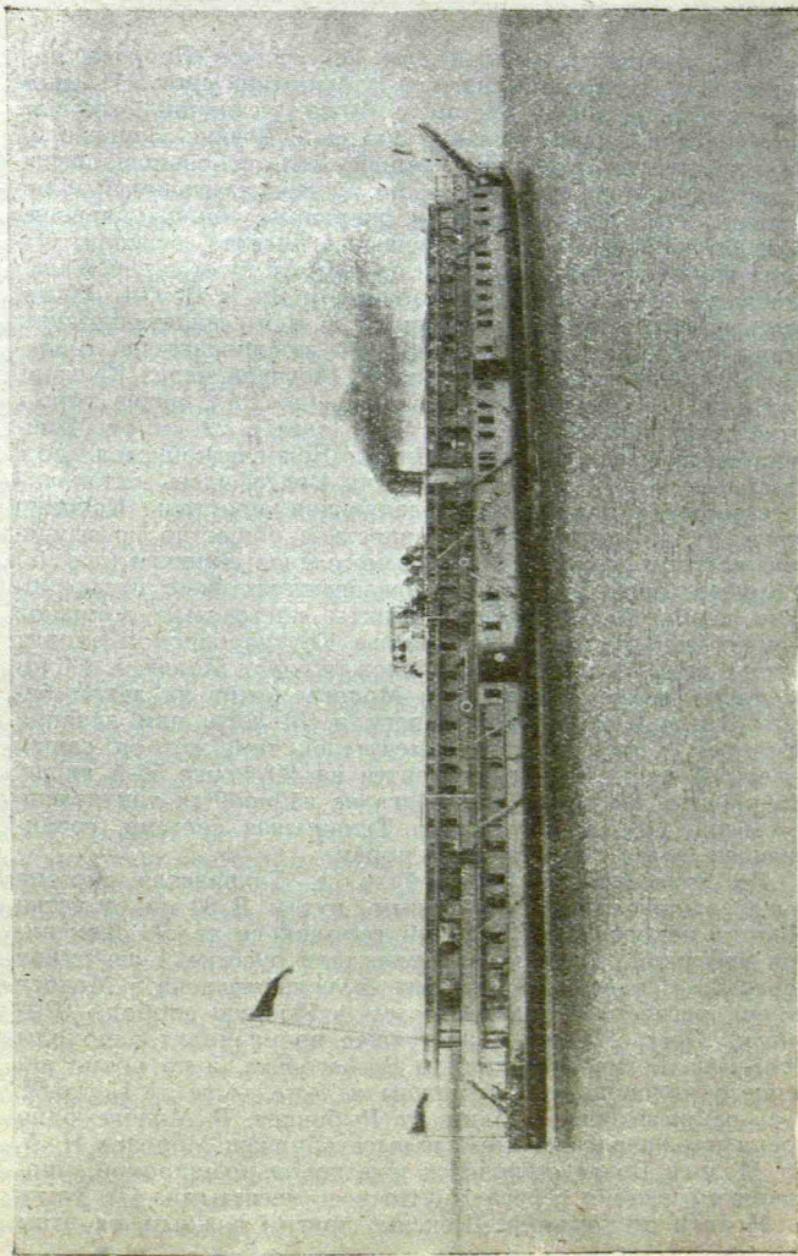
Нет пароходов-перевозов даже в таких сравнительно больших пунктах, как Тверь, Савелово, Калязин. Дачных пароходов и пароходов местного сообщения также нет, так как здесь на Верхней Волге почти нет и дачной жизни. Волгу здесь переезжают на лодках или на больших паромах — обыкновенно через всю Волгу протянут большой канат, по которому совершаются паромное сообщение между берегами. На пароходе здесь редко встретишь туриста; немногочисленные пассажиры I и II классов — преимущественно местные жители, едущие по своим делам.

По отходе парохода от тверской пристани, Тверь быстро исчезает из виду. В 21 км от Твери село Орша с знаменитыми Оршанскими мхами, при устьи реки Орши (лев. б.). Первая пристань за Тверью — **Лисицы** (лев. б.) в 31 км от Твери. Затем обращает внимание с. Едимоново близ с. Городни (прав. б.), здесь был удельный от Твери город Вертязин или Городец. В Едимонове существует 1 Артельная сыроварня и школа, основанные в 1871 г. Н. В. Верещагиным. В с. **Кузнецово** (прав. б.) в 73 км от Твери — пароходная пристань — находится фарфоро-фаянсовая фабрика им. Калинина (бывш. т-ва М. С. Кузнецова), основ. в 1809 г. Следующая пристань **Корчева** (прав. б.), бывший уездный город, ныне село. **Савелово** (прав. б.) в 130 км от Твери соединяется с Москвой Сев. ж. д. (130 км). Савелово — ближайшая к Москве пристань на Волге. Ж.-д станция отстоит от пристани в полутора км. Поезд, отходящий из Москвы вечером, приходит в Савелово к пароходу, идущему вниз в 1 ч. ночи. Напротив Савелова — **Кимры** — 139 км от Твери по течению Волги, ныне окружный город МПО, 18 тыс. жителей, центр кустарного сапожного промысла. Шитьем обуви занят весь район в количестве 14 волостей, работают свыше 20 т. чел. Имеются механическая фабрика и подсобные мастерские Тверского Кожевенного Треста. Имеется музей (ул. Володарского). Обращает внимание тяжелый, непомерно грузный собор с оригинальной росписью. Так и чувствуется, что он построен многопудовым купечеством, замаливающим свои многопудовые грехи. В ограде собора кладбище с памятниками, имеющими в бытовом отношении своеобразные надписи (напр., памятник Миллютина). В Кимском уезде родился М. И. Калинин (дер. Верхняя Троица).

За Кимрами Волга делается шире. Вьются берега. Зеленые травы. Золотистый песок пляжей. Лесистые пригорки. Местами видны ветряные мельницы. В 18 км от Кимр с. Бел.

Городок (прав. б.). На месте этого села здесь был когда-то большой город, что видно из завещания князя Михаила Тверского. Далее ниже впадает в Волгу р. Медведица, близ устья этой реки с. **Медведица** (лев. б.), пароходная пристань в 174 км от Твери. Здесь около села в бывш. усадьбе князя Салтыкова родился, по преданию, Борис Годунов. Следующая пристань **Скнигино** (прав. б.), при устьи р. Нерль, вытекающей из Переяславского озера. Вблизи села станция Скнигино линии Москва — Красный Холм Сев. ж. д. Далее Волгу пересекает мостом выше указанная ж.-д. линия. Мост построен в 1920 г. по проекту инженера Ф. Н. Мамонтова. За мостом село **Сергиевское** (лев. б.). Здесь Волга образует крутую дугу, на которой расположено село Спасское — родина писателя М. Е. Щедрина-Салтыкова. В 14 км отсюда, в стороне от Волги, находится город Кашина. Город известен своим курортом, в прежние времена здесь изготавливались Кашинские «заграничные вина». В 211 км от Твери, на возвышенном правом берегу, расположен город **Калязин**, связанный Сев. ж. д. (линия Москва — Красный Холм) с Москвой (184 км). В Калязине начал свою службу в должности канцеляриста баснописец Крылов. Напротив города обращает внимание интересный Макарьевский монастырь, основанный в XV веке. Ограда монастыря — памятник крепостного зодчества XVII века. Интересны фрески Троицкой монастырской церкви. В городе имеется музей, памятник В. И. Ленину. Калязинский район занимается валяным кустарным промыслом, развиты и отхожие заработки. Следующая пристань **Прилуки** (лев. б.) в 234 км от Твери. Затем обращает внимание деревня Новоселки (прав. б.) — родина поэта - самоучки И. З. Сурикова. Далее пароход минует Покровский монастырь. Красив этот свидетель веков. За поворотом виден и **Углич**. Город расположен на правом возвышенном берегу Волги в 264 км от Твери, в виде подковы, так как Волга в этом месте образует угол, вдавшийся в материк. Последнее, что захватывает глаз от современности — это две огромных цистерны и... резкий скачок вглубь веков, в старину. Разительным контрастом развертывается перед вами огромный макет декорации, а дата ее — XV—XVIII века. Перед вами город - музей. Церкви, дома, монастыри Углича, разбросанные в беспорядке, представляют чрезвычайно пеструю картину: они окрашены в самые разнообразные цвета — красные, желтые, розовые, зеленые, белые. Все это не только красит город, но и придает ему издали старинный, точно загадочный, вид. К сожалению, пароход в Угличе стоит недолго, и туристу для осмо-

тра города приходится делать остановку на сутки до следующего парохода. Туристы и экскурсии, прибывающие в Углич из Москвы, для осмотра города имеют в своем распоряжении целый день, так как обратный пароход из Рыбинска идет поздно вечером (около 11½ час. веч.). Самым интересным памятником Углича является дворец углицких князей, называемый дворцом царевича Дмитрия — он последний из княжеского рода жил в нем. Дворец построен в 1481 г. Это небольшое двухэтажное здание, построенное из кирпича. Дворец сильно пострадал и от времени и от неудачных реставраций, трудно сказать от чего больше. Во дворце помещается исторический музей, многие экспонаты которого связаны с именем Дмитрия. Здесь висит колокол, в который ударил 15 мая 1591 г. пономарь, вдовий поп, Федор Афанасий сын, по прозвищу Огурец, созывая народ после убийства. Этот колокол был выслан Борисом Годуновым в Тобольск, как государственный преступник. Колокол был возвращен обратно в Углич лишь в конце XIX в. Существует мнение, что возвращенный колокол не настоящий ссыльный, а совсем другой и имеет с угличским общее только вес — 19 пудов. Настоящий будто бы погиб в Тобольске во время большого пожара в 1677 г. — растворился без остатка, а затем из разных кусков был отлит похожий колокол. Рядом с дворцом церковь «Дмитрия на крови», построенная на берегу Волги, на месте убийства царевича. Одним из лучших памятников церковного зодчества является дивная «триединая» церковь (1628 г.). Интересен упраздненный Воскресенский монастырь. К памятникам XV века относятся портал и пояс собора Покровского монастыря, находящегося выше Углича в 4 км от него на левом берегу Волги. В Угличе много характерных зданий конца XVIII и начала XIX века, как церковного, так и гражданского зодчества. На левом берегу Волги, неподалеку от имения бывш. Григорьева или Волкова, как его называют именами последующих владельцев, находится «дворянское гнездо» — имение бывш. Зыковых. На горе, с которой открывается один из лучших видов на Углич, расположился старинный парк, за ним дом, архитектуры первой половины XIX века. Лучшим руководителем по Угличу, который может дать полное исчерпывающее объяснение, является заведующий местным музеем А. К. Гусев-Муравьевский. Экскурсии и группы туристов, едущие в Углич, могут заранее письменно известить его о своем прибытии, что даст возможность использовать время в Угличе планово, не теряя часы на напрасные поиски. В Угличе есть



Пароход „Красная Звезда“ почтовой линии Рыбинск—Пермь.

дом Крестьянина, а также дом Работников Просвещения, в которых можно остановиться на короткий срок. На левом берегу Волги, почти рядом с бывш. усадьбой Зыковых, расположена писчебумажная фабрика (бывш. Варгунина). За городом, за городской рощей, есть небольшая возвышенность, вблизи нее маленький ручеек, называемый «Греховым». Здесь, по народному преданию, убийцы царевича Качалов и Волохов, обратившиеся в бегство, ослепли. Отсюда они вернулись в Углич и отдались в руки судей. Углич основан в X веке псковским боярином Яном. В VIII—IX в. здесь было торговое поселение, о чем свидетельствуют клады, найденные в XIX веке. Ныне предполагается соединение Углича железной дорогой с Москвой через Калязин.

Ниже города в 34 км **Мышкин** (лев. б.), ранее город, ныне село, пароходная пристань. Далее в 22 км от Мышкина мост через Волгу Рыбинско-Бологовской жел. дор. (построен в 1870 г.), близ станции **Волга**, здесь остановка пассажирских пароходов. Следующая пристань **Коприно** (прав. б.), имеется музей и волостное общество по изучению местного края. За Коприным селения **Липняги** (лев. б.) и **Крутца** (прав. б.), где останавливаются также пассажирские пароходы. Указанные пункты поставляют лоцманов для верхней Волги. В 9 км ниже Крутца пароход входит в устье реки Мологи, где расположен город **Молога** в 356 км от Твери по течению Волги. Молога лежит на левом берегу Волги и на правом берегу р. Мологи, при слиянии этих рек. Город Молога замечателен тем, что он самый северный пункт Волги, находится на  $\frac{1}{4}^{\circ}$  выше 58-й парал. Ни раньше, ни позже его Волга не забирается так далеко к северу. Отсюда начинается Тихвинская система, соединяющая Волгу с Балтийским морем.

До проведения Рыбинской ж. д. Тихвинская система была оживленным судоходным путем. В 80 км от устья Мологи некогда был Холопий городок со своей знаменитой ярмаркой, на которую приезжали русские и азиатские торговцы. Иоанном III ярмарка была переведена в Мологу (время расцвета города), а затем в Рыбную слободу (Рыбинск). По р. Мологе в настоящее время ходят пароходы Сев.-Зап. Госпороходства до Весьегонска, а во время весеннего половодья до Устюжны и даже далее до Пестова, т.-е. на расстоянии 335 км от Рыбинска. В Мологе одно время проживал известный шлиссельбуржец Морозов Н. А. От Мологи Волга становится уже довольно широкой, многоводной рекой, берега крутыми и лесистыми. От устья р. Мологи до устья р. Шексны, другим важным на этом

плесе притоке Волги, немного более 30 км. Две пристани — **Каменник** и **Селехово**, устье Шексны и перед вами Рыбинск.

Рыбинск ( $58^{\circ} 7'$  с. ш.,  $57^{\circ} 44'$  в. д.), округ ИПО, быв. уездный город Ярославской губ., имеет около 60 тыс. жителей, от Москвы 368 км, от Ленинграда 622 км. Рыбинск расположен напротив устья р. Шексны при впадении в Волгу р. Черемухи, которою он разделяется на две неравные части. Вокзал находится в  $1\frac{1}{2}$  км от центра города. Между Рыбинском — Москвой и Рыбинском — Ленинградом существует беспересадочное железнодорожное сообщение. От Рыбинска пароходы Сев.-Зап. Госпароходства ходят ежедневно: по верхней Волге до Твери, по Мологе до Весьегонска и Устюжны и по Шексне до Чайки и Кириллова. С 1928 г. установлено прямое пассажирское сообщение пароходами от Рыбинска до Ленинграда с двумя пересадками — в Вознесене и Чайке. От Рыбинска вниз по Волге до Нижнего две линии Волжского Госпароходства: почтовая Рыбинск — Нижний — Пермь и пассажирская Рыбинск — Нижний. Кроме этих ежедневных линий существуют местные пассажирские линии: Рыбинск — Ярославль, Рыбинск — Песочное ежедневно. С.-З.Г.Р.П. имеет несколько дачных линий по Волге и Шексне.

С открытием Мариинской системы через Шексну, Рыбинск приобрел исключительное значение, как пункт скопления судов и товаров, перегружавшихся на более мелкие суда. Летом здесь сосредоточивалось большое количество рабочих, бурлаков и судопромышленников, так что население Рыбинска увеличивалось в два-три раза против зимнего. Основной груз — хлеб, соль, шерсть и керосин шли через Рыбинск или Мариинской водной системой до Петербурга или железной дорогой до Виндавы. Ж.-д. О-во (Моск. Винд. Рыб.) устроило здесь великолепные железнодорожные пристани, огромные магазины для грузов, нефтяные склады и т. д. Приходящие в Рыбинск суда сосредоточивались у нескольких пристаней и растягивались на расстоянии до 15 км. Такое значение Рыбинск сохранил до германской войны. В настоящее время, в силу целого ряда причин — изменение условий рынка, падение хлебной торговли, уменьшение судоходства и т. п., Рыбинск значительно утратил прежнее значение. В городе имеются 4 крупных паровых мельницы, несколько лесопильных заводов, катанно-прядильная фабрика, спичечная фабрика, костеобрабатывавший завод, колбасная и кондитерские фабрики, машиностроительный завод «Металлист», ремонтная мастерская Рыбгавани С.-З.Г.Р.П. и судоремонтная мастер-

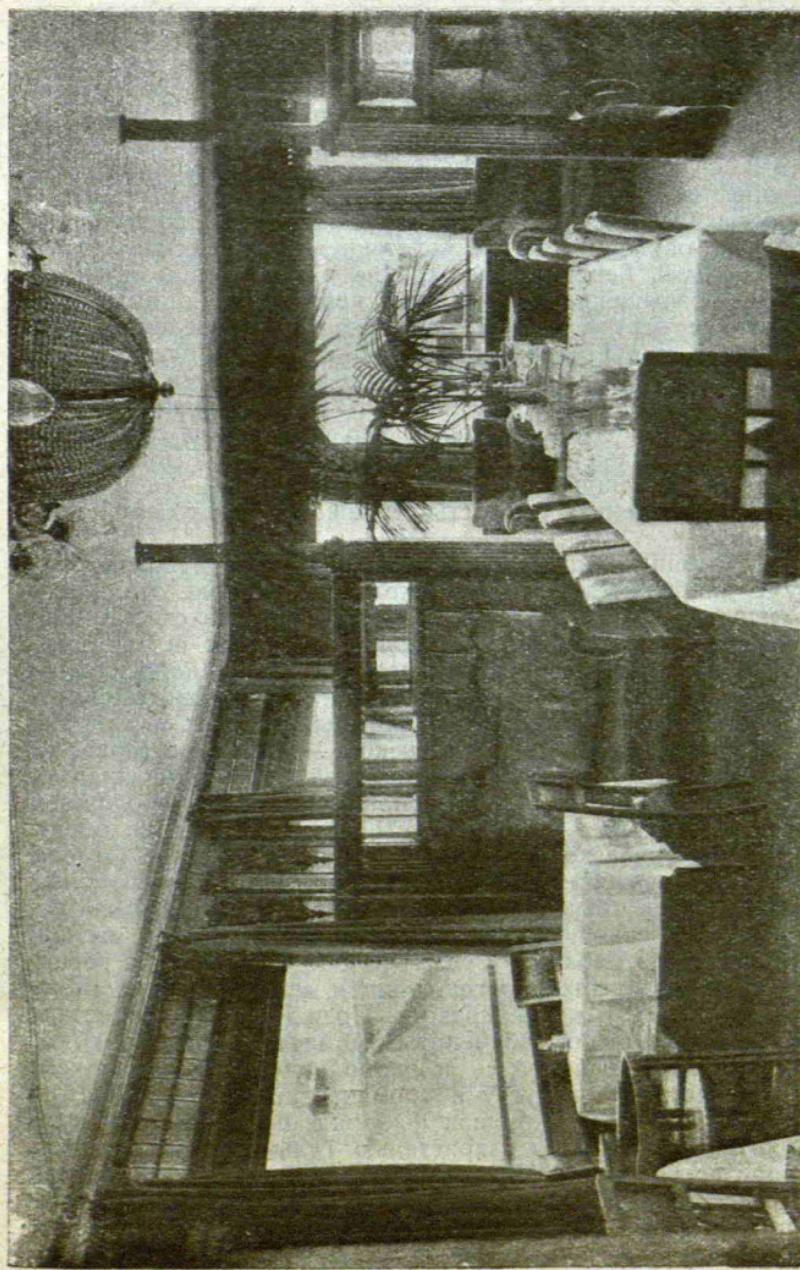
ская, имеется крупнейшая в СССР семяочистительная станция Льносоюза, развившего широку свою работу в округе. В текущем году Льносоюз проводит контрактацию посевов льна в размере 28.000 га на волокно и 11.000 га на посевное семя. В Рыбинске имеется краевой музей с отделами естественно-научным (Пушкинская, 30), историко-бытовым (ул. Бакунина, 15) и художественным и историко-революционным (ул. Бакунина, 40). Имеются метеорологическая станция, несколько техникумов, бюро краеведения (Пушкинская, 30), временный театр — большой городской театр, сгоревший в 1920 г. (постройки 1878 г.), еще не восстановлен. Через рыбинскую сцену в свое время прошли Садовский, Живокини, Мартынов, Рыбаков, Петипа, Савина. В 1849 г. в Рыбинске жил И. С. Аксаков, оставивший художественное описание города того времени в «Ярославских письмах». В городе гостиница Горкомхоза, просп. Ленина (бывш. Крестовая ул.), д. 46/48, дом Крестьянина, пр. Ленина, 50, при нем сел.-хоз. музей (ул. Ломоносова 2), окружная контора связи (почта, телеграф), Пролетарская, 19. Городская станция ж. д., пр. Ленина, 10. Издается окружная газета «Рабочий и Пахарь». Имеется автобусное сообщение с П.-Володарском — гараж и станция отправления на левом берегу Волги против городского перевоза.

Основание Рыбинска относится к XI веку. Первые упоминания о Рыбинске под названием Рыбной слободы встречаются в XVI веке. В 1871 г. Рыбинск был соединен железной дорогой с Ленинградом. Ныне перед Рыбинском открываются перспективы соединения с Москвой через Калязин и Углич, с Ленинградом через Мологу и Свиницы, что особенно с прорытием Волго-Донского канала не только вернет Рыбинску его былое торговое значение, но и поведет к росту города и созданию крупных промышленных предприятий.

### От Рыбинска до Нижнего-Новгорода.

(Маршруты №№ 5—10, 19, 20, 25—29, 31, 34, 36, 38, 41, 44—46, 48, 50, 54).

Приняв в себя Мологу и Шексну, Волга становится значительно шире и многоводнее. От Рыбинска начинается средний плес Волги. Здесь в довоенное время особенно ясно чувствовался мощный пульс торговой жизни, которая лилась от Рыбинска вместе с волнами Волги до Каспия, переплетаясь с торговыми нервами Кавказа, Закавказья и



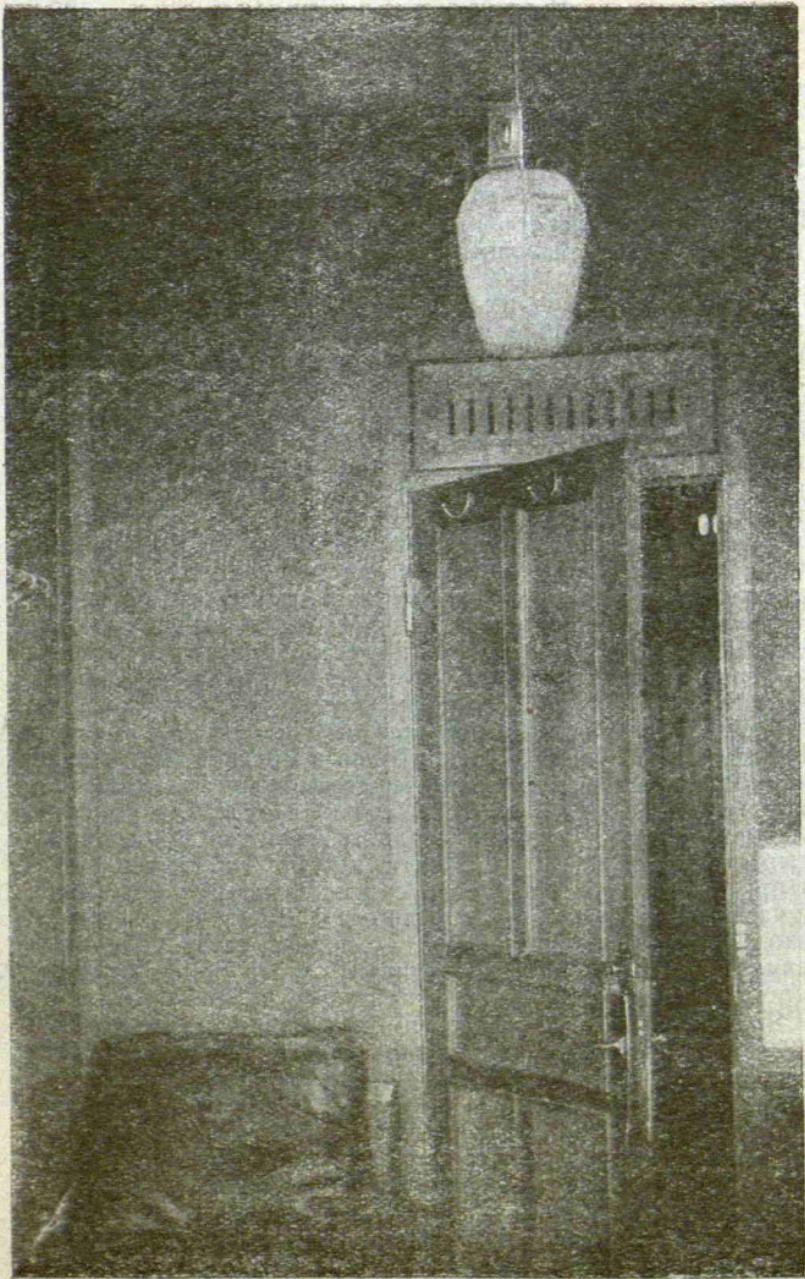
Столовая первого класса парохода „Красная Звезда“ почетовой линии Рыбинск—Пермь.

Прикаспийского края. В прежнее время пароход, по отходе от Рыбинской пристани, шел около получаса среди караванов судов, сплошь занимавших Волгу на расстоянии до 7—8 км вниз по течению. На этом плесе, в линии Рыбинск—Нижний — Пермь, ходят большие пароходы, немногим уступающие лучшим паротеплоходам Астраханского плеса. В пассажирской линии ходят пароходы меньших размеров (главным образом быв. «самолетские» и «волжские» этого плеса). Здесь берега Волги крайне разнообразны и живописны. Возвышенности и холмы чередуются с долинами. Невысокие берега вьются, задрапированные зеленым ковром лесов и кустарников. Пейзаж ласковый, близкий для глаза, видимый со всеми мелкими подробностями. Он успокаивает душу зрителя, заслоняет далекие горизонты зеленой рамкой берегов, в которых неспеша вьется спокойная, тихая, неширокая река. Эту часть Волги от Рыбинска до Нижнего, дышащую какой-то особой поэзией сел и городов, за ее зеленую уютность пейзажа считают самой красивой.

От Рыбинска по правому берегу тянутся довольно высокие, покрытые лесом горы. Около Тутаева уже оба берега холмисты. Сейчас же за Рыбинском находится Копаево (прав. б.), товарная станция Северо-Западных ж. д., мельница бывш. Галунова, керосиновые склады с керосиновым заводом. Здесь же большие ж.-д. пакгаузы, немного ниже — дачное место Семеновское, за которым следует целый ряд дач. Первая пристань за Рыбинском — **Песочное** (прав. б.) в 23 км от Рыбинска, с Первомайской фарфоро-фаянсовой фабрикой (бывш. М. С. Кузнецова). На противоположном берегу Шашково — дачное место. Здесь находится образцовое племенное хозяйство Ярославского Окр. Зем. Отдела. На 52 км от Рыбинска на обоих берегах Волги расположен город **Тутаев** (бывш. Романов-Борисоглебск). Тутаев соединен с Москвой, Ярославлем и Рыбинском ж.-д. веткой через станцию Чебаково Сев. ж. д. Обе части города расположены на высоких берегах, причем левый, бывший романовский, выше и круче правого. Прежде здесь процветало производство овчин (знаменитые романовские полушибки), жители также занимались и огородничеством, выращивая преимущественно капусту и «романовский» лук. В настоящее время имеется крупная фабрика бывш. «Романовская льняная мануфактура» с пристанью **Тульма**. В Тутаеве есть исторический музей. Из памятников старины представляет интерес Воскресенский собор — один из лучших образцов русского церковного зодчества. Романов основан углицким

князем Романом Васильевичем в XIV веке. Слобода Борисоглебска существует с XV века, в 1777 г. она была обращена в город. В 1822 г. оба города соединены в один. Следующая пристань **Константиново** (прав. б.), в 6 км от Тутаева, имеет большой государственный химический завод Нефтесиндиката, перерабатывающий нефть и выпускающий осветительные и смазочные масла, гудрон, серную кислоту и пр. Имеет около 1500 человек рабочих. Завод основан В. И. Рагозиным, который в 80-х годах прошлого столетия написал весьма ценное исследование Волги, к сожалению, не оконченное, под названием «Волга». Немного ниже расположен государственный овчинно-шубный завод им. Калинина. Ранее здесь изготавливались валенки. Далее по правому берегу обращает внимание изящная дача бывш. **Пастухова**, пристань Кр. Холм, остановка пароходов местной линии. Немного ниже при устьи р. Ити красивое село **Устье** (лев. б.), где также пристань местной линии Ярославль — Рыбинск. Следующая остановка в 72 км от Рыбинска — посад **Норское** (прав. б.), известное своей крупной бумагопрядильной фабрикой «Красный перевал» (бывш. Норская мануфактура). Фабрика представляет собой целый городок, основана в 1759 г. Во второй половине прошлого столетия население здесь занималось кустарным гвоздарным производством. В XVI веке Норский посад считался ловецкой слободой и славился богатой рыбной ловлей. В  $7\frac{1}{2}$  км от Норского, при впадении реки Толги в Волгу, в живописной местности расположен ныне упраздненный Толжский монастырь или Толга (лев. б.). Усадьба монастыря обнесена длинной стеной — внутри усадьбы кедровая роща. Монастырь основан в 1314 г. Почти против Толжского монастыря находится с. Иваньково с химическим заводом бывш. Дунаева, а немного ниже, у деревни Волкуши, известный завод бывш. Оловянишникова — производство свинцовых белил. Пароход минует перекинутый через Волгу железнодорожный мост Сев. ж. д. и подходит к Ярославлю.

**Ярославль** ( $57^{\circ} 37'$  с. ш. и  $57^{\circ} 34'$  в. д.) расположен в 93 км от Рыбинска, по течению Волги, на правом берегу ее, при устьи р. Которосли, вытекающей из Ростовского озера. Ярославль соединен Сев. ж. д. с Москвой (280 км), Архангельском (852 км), Рыбинском (84 км), Костромой (92 км). Сев. ж. д. соединяют Ярославль через Данилов, Буй с Уралом и Сибирью. Ярославль окружной город ИПО, имеет около 145 тыс. жителей. Вокзал ж. д. находится в  $3\frac{1}{2}$  км от центра. Пароходная пристань вблизи центра. В городе имеется трамвай, которым можно доехать от при-



Одноместная каюта первого класса парохода „Кр. Звезда“  
почтовой линии Рыбинск—Пермь,

стани до вокзала. Ярославль—один из красивейших городов Поволжья. Масса зелени, роскошный волжский бульвар с террасами, многочисленные церкви с их шатровыми колокольнями, характерными для Ярославля, как-то сразу запечатлеваются в памяти туриста. Набережная и вид с нее на Волгу и Заволжье чрезвычайно красивы. Набережная представляет собой бульвар, усаженный кленом, липами, вязами и огражденный со стороны Волги чугунными решетками. С набережной к Волге ведут три съезда, через которые перекинуты мостики, в уровень с бульваром. Волжская набережная простирается в длину до устья р. Которосли. Ярославль имеет целый ряд крупных промышленных предприятий, из которых необходимо назвать: «Красный Переход» (бывш. Большая мануфактура), с количеством рабочих около 10 тыс., вырабатывает хлопчатобумажные ткани; красочные и свинцово-белильные заводы — «Красный Маяк», «Победа Рабочих» и «Свободный Труд»; валяно-сапожные, кожевенные, лесопильные заводы, завод бывш. Вестингауз — производство тормозов и др. В Ярославле имеются университет и целый ряд техникумов. Издается газета «Северный Рабочий». Из музеев интересен исторический музей с ценной библиотекой по ярославскому краю, художественный музей с ценной картинной галереей. Из памятников искусства обращает внимание церковь пророка Ильи (1647 г.), Успенский собор (1646 г.), церковь Николы Мокрого (1655 г.) и др. Памятники церковного искусства в Ярославле интересны и значительны, о них имеется богатая литература. Туристы, начинающие свою поездку из Ярославля, имеют в своем распоряжении целый день, что вполне достаточно для осмотра города. В Ярославской губ. родились: Некрасов Н. А., Суриков И. З., шлиссельбуржец Морозов Н. А. Здесь жили некоторое время С. Т. Аксаков и Ю. В. Жадовская. Автор «камаринской» Трефолев также уроженец Ярославской губ. Ф. Г. Волков, родившийся в Костроме, основал в Ярославле первый в России русский театр. Существующий ныне Ярославский зимний театр, открытый в 1911 г., носит название Волковского.

Ярославль основан в XI веке Ярославом Мудрым, по преданию на том месте, где он убил медведицу. В XIII веке Ярославль был разорен татарами, XVI и XVII века для Ярославля были временем расцвета. Через Ярославль иностранцами, главным образом англичанами, велась торговля с Индией, Персией, здесь строились суда иностранцами для своих торговых экспедиций. В 1631 г. в Ярославле насчитывалось 28 иностранных контор. Богатые ярославские куп-

цы жертвовали большие деньги на постройку храмов, самые значительные из которых были построены между 1646—1725 годами. При Петре I Ярославль из торгового пункта превратился в промышленный. В 1722 г. купцом Максимом Затрапезным, по инициативе и при содействии Петра I, была устроена первая в России полотняная фабрика. К концу XVIII в. в Ярославле было 180 фабрично-заводских предприятий. В 1777 г. Екатерина II учредила в Ярославле наместничество. Первым наместником был Мельгунов. При его содействии была устроена в 1785 г. типография и стал издаваться первый в России провинциальный журнал «Уединенный пошехонец». Немного ранее, в 1750 г., здесь как указано выше, Ф. Г. Волковым был основан первый в России театр. Крупнейшим событием культурной жизни Ярославля — начало XIX в. — было основание П. Г. Демидовым на свои средства «Демидовского Высших Наук Училища», позднее переименованного в Ярославский Демидовский Юридический Лицей, ныне университет. В 1918 году Ярославль перенес белогвардейский мятеж, нанесший ему тяжелые утраты. Целый ряд зданий, как, например, лицей, были превращены в развалины.

Напротив Ярославля находится слобода Тверицкая, близ которой станция **Урочь** Сев. ж. д. От Ярославля вниз по Волге пароход минует товарные пристани на «ветке» Сев. ж. д., за которыми белеют цистерны нефти, питающие Московско-Ярославский район. Здесь скапливается до 225 тыс. тонн нефти. Из Ярославля местные пассажирские линии до Рыбинска, Пастухова, Кр. Профинтерна.

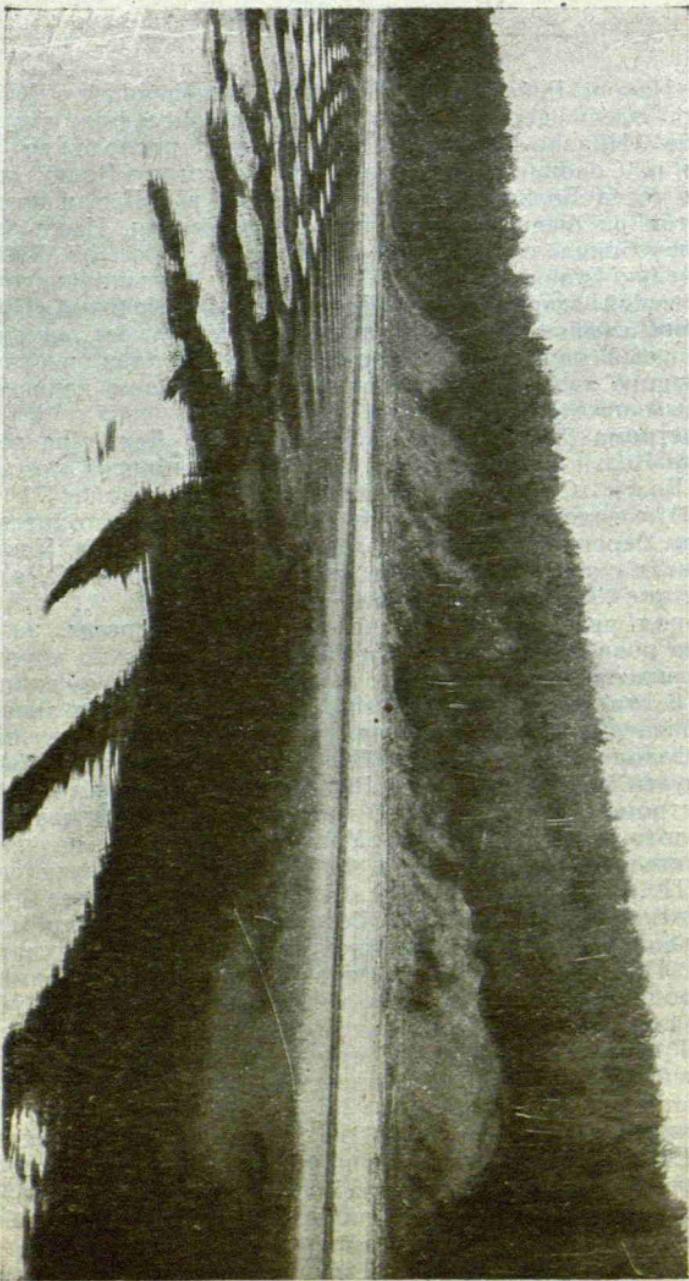
До Ярославля пароход шел все время на юго-восток, пройдя Ярославль он начинает забирать влево, идя до Костромы к северо-востоку. Берега Волги здесь песчаны, стлуги. Первый интересный пункт за Ярославлем село Сопелки (прав. б.). В конце XVIII века здесь образовалась раскольничья секта «бегунов» или «странников». Ниже 30 км от Ярославля село **Диево - Городище** (лев. б.) — пароходная пристань. Здесь некогда находился дом боярина Колычева, впоследствии митрополита Филиппа, убитого Малютой Скуратовым по приказу Иоанна Грозного. В 8 км отсюда, по проселочной дороге к Костроме, расположено с. Грешнево, родное село поэта Некрасова Н. А., в котором он провел свое детство. В его произведениях часто упоминается название местных деревень (Большие Соли, Грешнево, Бабайки и пр.). Следующая пристань **Б. Соли — Николо-Бабайки** (прав. б.). Здесь находится упраздненный

ныне Николо-Бабаевский монастырь, основанный в XVI в. Теперь здесь детский дом, племенной рассадник скота и колхоз. Николо-Бабаевский монастырь расположен при устьи р. Солоницы, на которой в 3½ км от Волги находится посад Большие Соли, основанный в XIII в. и названный так от бывших здесь прежде солеварен. Ныне здесь водолечебница с солеными ваннами. В 7 км от Бабаек, у деревни Гузицына (лев. б.) находится большой паточно-химический завод (бывш. Понизовкина) «Красный Профинтерн», выше 1.000 чел. рабочих. В этой местности есть еще целый ряд картофельно-паточных заводов, перерабатывающих картофель, разводимый в большом количестве местным населением.

**Кострома** ( $57^{\circ} 46'$  с. ш. и  $58^{\circ} 36'$  в. д.). Лежит на левом берегу Волги на расстоянии 93 км от Рыбинска по течению Волги. Сев. ж. д. соединяется с Москвой (371 км). В 1929 г. заложен мост через Волгу, вокзал находится на правом берегу, сообщение с городом — переправа. Кострома имеет около 75 тыс. жит., входит в состав ИПО, а Костромское Заволжье в Нижегородский край.

Город расположен при впадении р. Костромы, на довольно ровной местности. Кострома — сравнительно крупный промышленный город, имеет льняную фабрику, об'единяющую 6 отдельных предприятий, вырабатывающих льняные и хлопчатобумажные изделия. Есть несколько механических заводов и др. заводов. В городе театр им. Островского, музей местного края. Выходит ежедневная газета. В Костроме имеются рабфак и целый ряд техникумов, школа золото-серебряного дела. Уроженцами города являются: основатель русского театра Ф. Г. Волков, механик самогучка П. А. Зарубин, поэт А. Н. Плещеев, поэтесса Ю. В. Жадовская, синолог С. Н. Георгиевский. В Костромской гимназии учились братья Алексей и Павел Потехины и А. Ф. Писемский, родившийся в Чухломе. В Костромской губ. родился С. В. Максимов, в Костроме произошло убийство или самоубийство Клыковых, послужившее фабулой для «Грозы» Островского. В городе сохранился целый ряд церквей XVII—XVIII вв., представляющих интерес для искусства.

Основана Кострома в 1152 г. князем Юрием Долгоруким. Ее история — это ряд погромов, разорений и осад: грабили Кострому татары, грабили новгородские ушкуйники, грабили в смутное время поляки. В 1613 г. сюда прибыло посольство за Михаилом Романовым, избранным земским собором на царство. В Ипатьевском монастыре, находящем-



Волга у Костромы.

ся за городом, на стрелке, при впадении р. Костромы в Волгу, сохранились палаты Романовых, построенные в XVI в. и реставрированные во второй половине прошлого столетия.

По реке Костроме ходят пароходы до города Буя, из Костромы существует местная линия до Плеса. За Кострой Волга опять поворачивает на юго-восток, в каковом направлении идет до с. Красного, от него до Юрьевца течет почти прямо на восток. Перед Кострой оба берега становятся гористыми, чем дальше, тем живописнее и красивее. Имеются прекрасные бечевники. Когда-то тысячи рабочего люда, мерно выступая с проклятием и стоном, вытягивали здесь на плечах миллионы пудов груза. Здесь раздавалась неизменная бурлацкая «дубинушка».

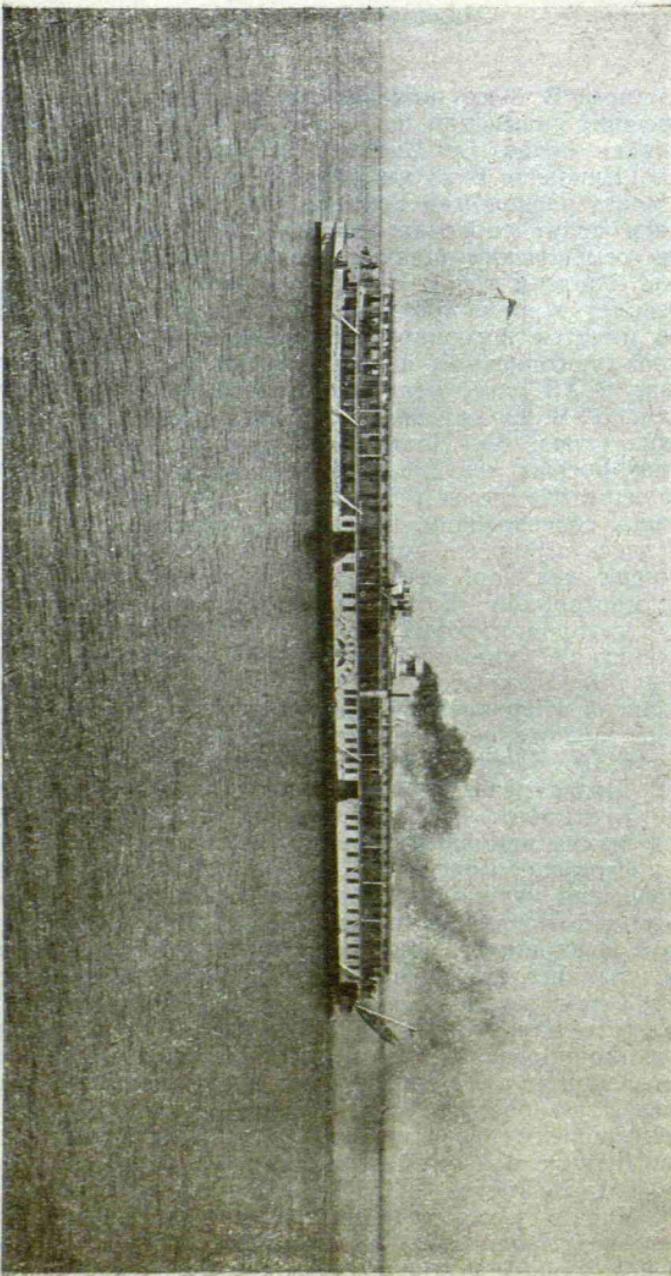
В 20 км от Костромы дачное село Чернопенье (прав. б.) — родина целого поколения волжских лоцманов и капитанов. Население — преимущественно раскольники. Далее в 46 км от Костромы пристань **Красное** (лев. б.). Пароход пристает у правого берега, так как пристань Красное является одновременно и пристанью для села Яковлевского, крупного льнопрядильного пункта местного района. Красное известно кустарным ювелирно-металлическим промыслом, здесьрабатываются мелкие украшения: кольца, серьги, браслеты, вывозимые отсюда в отдаленные уголки СССР. Ряд близлежащих сел и деревень, как, напр., с. Сидоровское, занимается этим же промыслом. В 18 км отсюда чрезвычайно живописно расположен город **Плес** (прав. б.). Это наиболее красивое место на средней Волге. Здесь одно время жил Левитан. Известная его картина «Плес на Волге» находится в Москве в Третьяковской галлерее. В Плесе постепенно образуется прекрасное дачное место. Здесь имеются дома отдыха Иваново-Вознесенского союза текстильщиков. Немного ниже Плеса химический завод.

Следующая пристань **Семигорье** в 23 км от Плеса (правый берег), обслуживающая ближайшие фабрики, бывш. Райковскую и др. В 13 км ниже пристань **Наволоки** с громадной фабрикой «Приволжская Коммуна» (бывш. «Волжской мануфактурой»). Немного ниже **Солдога** (левый берег) с каменными гробницами времен татарского ига, в 15 км отсюда **Кинешма**, округ ИПО, соединяется Сев. ж. д. с Иваново-Вознесенском, Москвой (410 км) и Ленинградом и служит портом на Волге для Иваново-Вознесенска. Вокзал находится в двух км от пристани, пароход стоит в Кинешме несколько часов, что дает возможность бегло озна-

комиться с городом. Город красиво расположен при впадении рек Кинешемки и Кизахи, от пристани высокая деревянная лестница ведет на городской бульвар, с которого открывается красивый вид на Волгу. Кинешма крупный фабрично-заводской пункт, имеет 22 тыс. жителей. В городе и его районе расположен целый ряд крупных бумагопрядильных и ткацких фабрик. Крупнейшая из них — Кинешемская Большая Мануфактура, с 6.000 чел. рабочих. Из химических заводов наиболее значительным является завод им. Фрунзе (лев. б.). Целый ряд заводов вырабатывает уксусную эссенцию, кислоты, древесный спирт и пр. Есть несколько мукомольных мельниц, стекловаренный и керамический заводы. В Кинешме родился известный драматург А. А. Потехин. В 21 км от города находится усадьба, принадлежавшая А. Н. Островскому, который здесь и погребен. В городе сохранились следы земляного вала и сухого рва. Точное время основания Кинешмы неизвестно, впервые о ней упоминается в XV веке. От Кинешмы до Нижнего-Новгорода местная пассажирская линия, которая служит продолжением Камской пассажирской (Кинешма — Нижний — Пермь без пересадки). Первая пристань за Кинешмой — Решма (прав. б.) в 26 км от нее, с монастырем, основанным в XV веке. Население занимается выработкой валяных сапог. В районе Решмы имеется несколько сапоговальальных заводов. В 40 км от Решмы Юрьевец (Поволжский) (правый б.). Город расположен по склону горы, против впадения в Волгу р. Унжи. В городе много зелени, имеются: льнопрядильная фабрика, лесопильный завод (напротив города), мукомольные мельницы, крахмальный и пивоваренный заводы. По реке Унже существует правильное пассажирское пароходное движение от Юрьевца до Кологрива (330 км) через день, до Макарьева ежедневно. Очерк В. Г. Короленко «На затмении» посвящен приезду в Юрьевец в конце прошлого столетия астрономов, для наблюдения солнечного затмения. Приезд этот наделал в городе большой переполох. Из памятников старины остались в Юрьевце лишь следы вала и рва. Из Юрьевца вверх по Волге местная пассажирская линия до Кинешмы — Плес.

Следующая пристань Сокольское (лев. б.) в 23 км от Юрьевца — затон и ремонтные мастерские ВГРП. Далее пароход останавливается у посада Пучеж (прав. б.). Посад имеет льно-прядильную фабрику, винокуренный завод. Окрестности живописны, привлекают дачников. За Пучежем пароходная остановка у села Катунки (прав. б.). Большое живописное село с кожевенным и kleesvarенным про-

изводством. В 8 км ниже **Василево** (прав. б.) — одно из древнейших поселений на Волге. Здесь затон для ремонта и зимовки судов. От Василева местная пассажирская линия до Нижнего. В 23 км отсюда, на правом высоком берегу Волги расположен **Городец**, ранее село — ныне город. Городец ведет торговлю низовым хлебом, а также торговлю семеновским щепным товаром (деревянные ложки, чашки, блюда и т. п.). Известны «городецкие» пряники, — производство их сохранилось до нашего времени. В Городце имеется историко-археологический музей. Есть несколько лесопильных и кожевенных заводов. Городец основан в XII веке, когда-то здесь было самостоятельное княжество. В 20 км ниже Городца расположен город **Балахна** (прав. б.). Постройки этого маленького городка так разбросаны, что дали повод сложиться поговорке — «Балахна стоит полы распахня». В древности здесь занимались солеварением, позднее судостроением. При Петре I здесь строились суда для Азовского похода. Балахна соединена жел.-дор. веткой с Нижним. В настоящее время, с постройкой Балахнинской электростанции, мощность которой к концу пятилетки будет 196 тыс. квт., Балахнинской бумажной фабрики Центробумтреста (Бумстрой), ныне открытой, и картонной фабрики Ниж. Губ. Совнархоза (Картонстрой), Балахна безусловно займет крупное положение в области. От Балахны до Нижнего 2 часа езды. Близость большого города уже дает себя знать: Волга делается оживленней — больше встречных судов, буксируемых и пассажирских пароходов. В 20 км ниже Балахны внимание туриста невольно привлекут заводские постройки «Красного Сормова» (прав. б.). Огромный механический чугунно-литейный завод основан в 1849 году в виде небольших мастерских «Т-ва Нижегородской машинной фабрики и волжского буксируемого и завозного П-ва», позднее преобразованного в «Камско-Волжское П-во». Затем завод перешел во владение главного пайщика этого пароходства Д. Е. Бенардаки. В 1872 г. завод был акционирован — было учреждено Акц. О-во «Сормово». Завод и судостроительная верфь выпустили в последние годы большое количество паровозов, вагонов, нефтеналивных судов, пассажирских и буксируемых пароходов. Лучшие волжские пароходы: «Спартак», «Володарский», «М. Калинин», «III Интернационал», «В. Ульянов», «Карл Маркс» (Астраханская почтовая линия), построены в Сормове. Ныне завод расширяется. Создается «Новое Сормово», куда будут перенесены горячие цеха. В Сормове



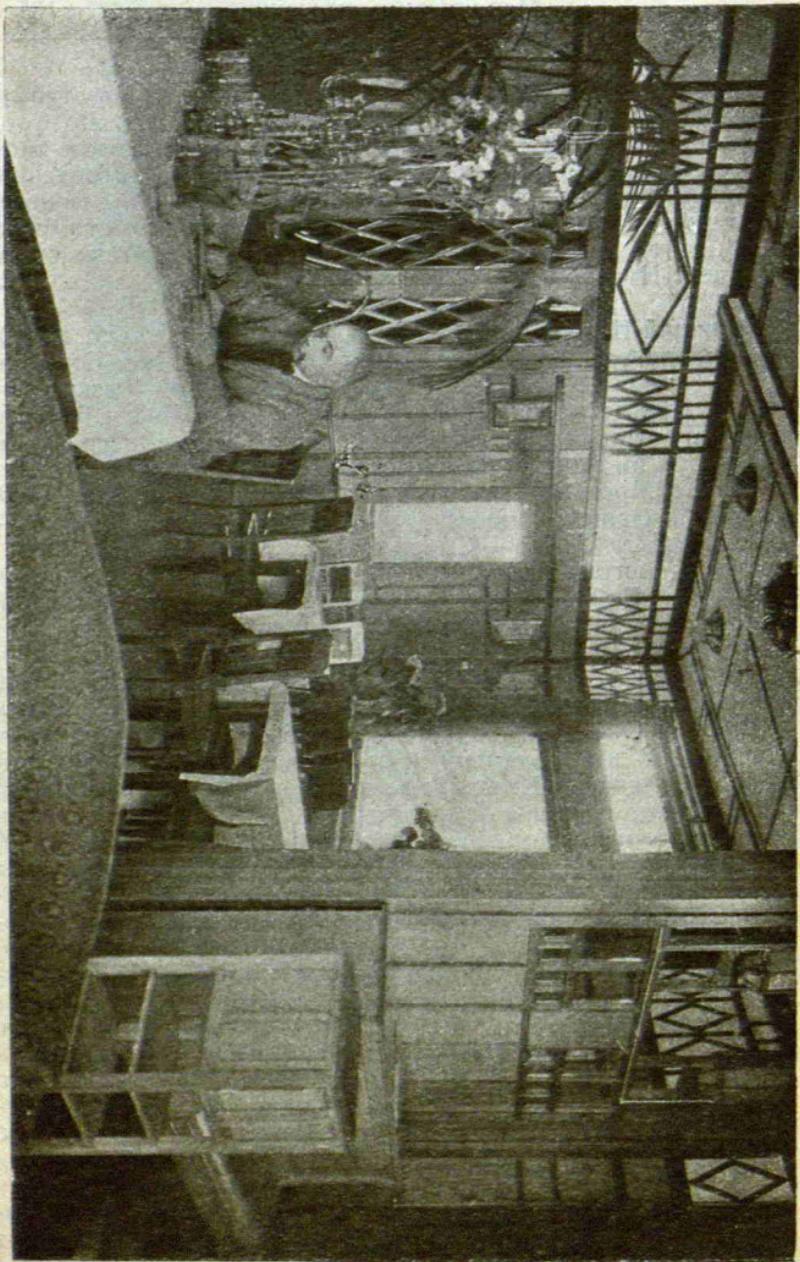
Пароход „Спартак“ почтовой линии Нижний-Новгород—Астрахань.

в 1929 году построен для рабочих «Дворец Культуры». В 30 цехах завода занято более 12 тыс. рабочих. До Сормово из Нижнего ходят пароходы «финляндского» типа каждый час. Сормово связано ж.-д. веткой и автобусным сообщением с Канавиной. За Сормовом пароход минует нефтяные баки, «сибирские» пристани, расположенные на ярмарочной стороне, и подходит к городской пристани Нижнего-Новгорода.

**Нижний-Новгород** ( $36^{\circ} 20'$  сев. шир.,  $61^{\circ} 46'$  вост. долг.) живописно раскинулся при слиянии Волги и Оки. Большая часть города расположена на горах, меньшая — узкой полосой тянется вдоль правого берега Оки и Волги. Высота гор, на которых лежит Нижний, над уровнем Волги около 125 метр. Московско-Нижегородской ж. д. Нижний соединяется с Москвой (440 км), веткой Московско-Казанской ж. д. с главными магистралями этой дороги (Москва — Свердловск, Москва — Сызрань) и вновь отстроенной железной дорогой Нижний — Котельнич соединен с Вяткой, Уралом и Сибирью. Едущим на пароходе сверху Нижний открывается еще издали. Точно подернутые легкой дымкой тумана перед взором туриста вырисовываются террасы домов, сады, храмы, Нижегородский кремль, весь грандиозный амфитеатр Нижнего, красиво спускающийся к Волге и Оке. На Волге Нижний один из самых красивых городов. В нем имеется четыре вокзала. 1) Московско-Нижегородский в Канавине, с которого прибывают поезда из Москвы, соединен с пристанями Нижнего и верхними частями города (Кооперативная и улица Якова Свердлова) беспересадочной линией трамвая (№ 1). От этого вокзала идут трамваи по Канавину к Дворцу Культуры, в Ленгородок, Молитовку и «Красную Этну». Автобусы — в Сормово отправляются также от Московского вокзала. 2) Московско-Казанской ж. д., так называемый Ромодановский вокзал, расположен на набережной Оки, близ Оксских пристаней ВГРП, которые находятся у плашкоутного моста. 3) Вокзал железнодорожной линии Н.-Новгород — Котельнич — находится на левом берегу Волги, против Нижнего у села Бор на Моховых Горах. 4) Вокзал жел. дор. на Сормово и Балахну расположен в Канавине в 2 км от Моск. вокзала.

В Нижнем три железные дороги не соединены между собой — упираются в тупик. С 1929 года приступлено к работам по сооружению Окского моста, который заменит ныне существующий плашкоутный мост. Этим мостом

Столовая второго класса теплохода „Кашгар“ пассажирской линии Нижний-Новгород—Астрахань.



(окончание строительства приурочивается к ноябрьским торжествам 1932 года) будет создано прямое сообщение Московско-Нижегородской железной дороги с Московско-Казанской ж. д. В 1930—1931 г. предположено также приступить к постройке железнодорожного моста через Волгу, для соединения линий Нижний—Котельнич с Московско-Нижегородской ж. д. Стоимость этого моста исчисляется в 20 милл. руб. В этом же году должно быть начато сооружение железнодорожной линии Нижний — Шемордан — звено Сибирской сверхмагистрали. Линия прорежет лесной заволжский массив. По этой дороге Нижегородский край будет получать сибирский хлеб, уральские металлы и кузнецкий уголь.

Пристани волжских и камских пароходов, транзитных и местных линий ставятся в городе вдоль берега Волги; товарные пристани, так называемые Сибирские, стоят выше Стрелки (место слияния Волги с Окой).

Нижний по своему расположению делится на две части — Верхнюю, большую, лучшую часть города, с главной улицей Якова Свердлова (б. Б. Покровка), и нижнюю, расположенную по нижней части набережной Волги, Оки, с главной улицей Кооперативной (б. Рождественской). Обе части города соединяются линией трамвая, двумя элеваторами (Кремлевский и Похвалинский), не всегда работающими, и целым рядом благоустроенных съездов.

Левый берег Оки, где расположено Канавино, ярмарочная территория, выделенная одно время в самостоятельную единицу, ныне вместе с Сормовым входят в состав Нижнего-Новгорода, как называемого Большого Нижнего.

Происхождение Канавина или Кунавина очень древнее, есть основание предполагать, что Кунавино существовало еще до постройки «Ново-града Низовые земли». Самое название некоторые исследователи производят от слова «Куна» — денежный знак. Здесь собирались с торговых судов, приывающих с В. Волги, Оки, подати «кунами». Существует известная легенда о кунавинской красавице куме-чародейке, послужившая темой для драмы Шпажинского «Чародейка» и оперы Чайковского того же названия.

В городскую черту Канавина, вплотную примыкающую к территории Нижегородской ярмарки, входят все населенные пункты бывшего Канавинского района, включительно до Карповки, за которой находится Монастырка — место сооружения гиганта авто-завода. Нижегородский автогигант будет крупнейшим в Европе. Первоначальная его

годовая программа — 100.000 авто-машин — будет доведена до 250 тыс. машин. Окончание строительства 1 августа 1931 г. Ныне работают автосборочные мастерские (Канавино, Интернациональная, д. 73). В Канавине внимание туриста привлекут: фабрика-кухня (близ Московского вокзала), сад 1-го мая, рабочие кварталы, так наз. Ленинский городок и Дворец Культуры имени Ленина, ведущий масштабную культурную работу (построен в память 10-летия Октябрьской революции, открыт 6 апреля 1929 г., частично 28 декабря 1928 г.). Стоимость постройки Дворца без детальной отделки — 1.725 тыс. руб.

Территория Б. Нижнего-Новгорода (Нижний, Канавино, Сормово) равна 7.830 га. Население без пригородов достигает 270 тыс. жителей.

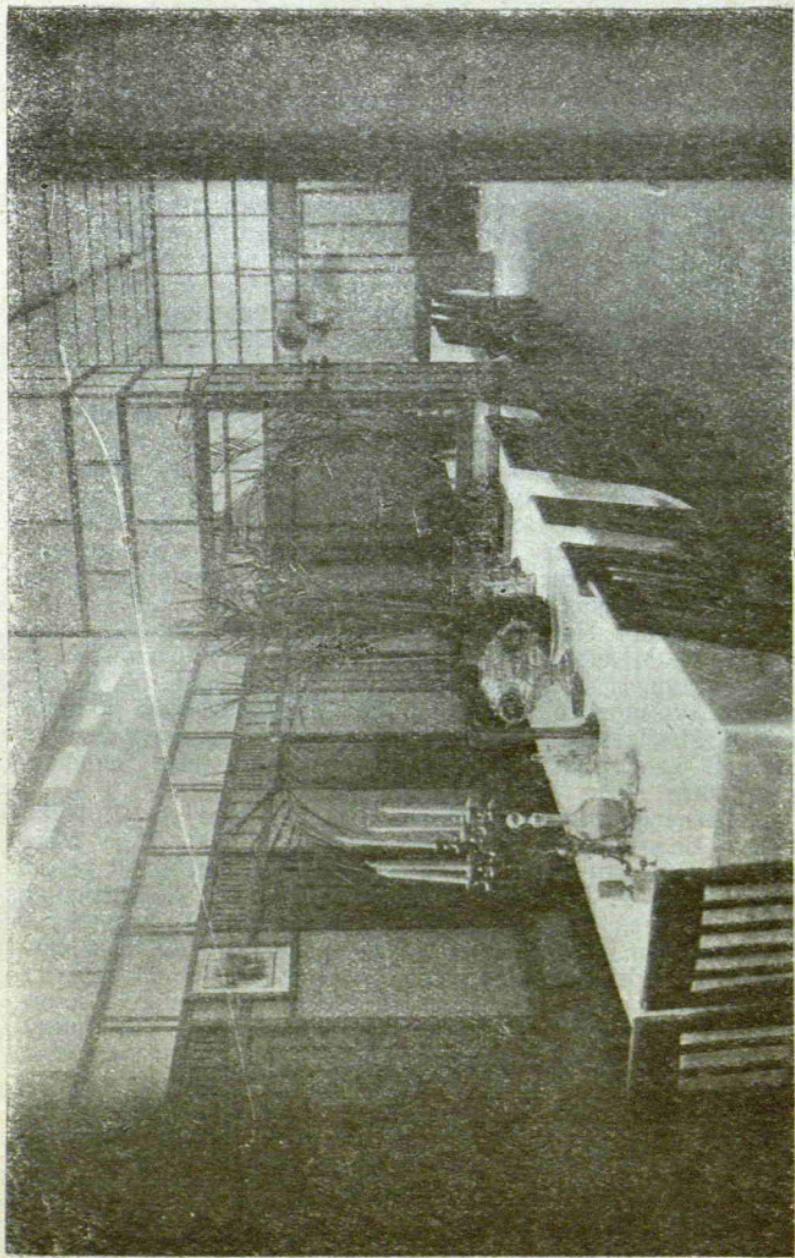
Исключительное географическое положение Н.-Новгорода, расположенного при слиянии Оки с Волгой, на стыке трех железных дорог, соединяющих Нижний со всеми важнейшими районами СССР, наличие крупной фабрично-заводской промышленности, богатство культурными историческими памятниками, революционное прошлое города и блестящее будущее его, в связи с крупнейшим железнодорожным строительством (жел.-дор. узел, сверх-магистраль, мосты через Оку и Волгу), сооружение порта, авто-гиганта, делают Нижний-Новгород исключительно интересным и содержательным для туристов и всякого рода экскурсий.

В настоящем справочнике помещено пять маршрутов по Нижнему (№№ 55, 56, 57, 58, 59, стр. 103), которые до некоторой степени знакомят с Нижним производственным, революционным и литературным. Особо выделен маршрут по Горьковским местам.

В нижней части города, на Кооперативной улице, интересно осмотреть Рождественскую или Строгановскую церковь, образчик зодчества эпохи Петра Великого, так называемый «Нарышкинский стиль». В ней имеются две иконы, приписываемые кисти художника Каравака. Ныне устанавливается, что иконы эти писаны Строгановским иконописцем Нарыновым (А. Мельников «Нижегородская старина»).

Поднявшись кремлевским элеватором (не всегда работает) непосредственно в Кремль или трамваем № 1 с Советской площади, конечная станция трамвая (маршрут вокзал — площадь), турист через ворота в Дмитровской башне, попадает в Кремль. Здесь обращают внимание Краевой Дом Советов, начатый постройкой в 1929 году, Дворец Свободы (б. Губернаторский дом).

Столовая третьего класса теплохода „Кр. Профинтерн“ пассажирской линии Нижний-Новгород—Астрахань.



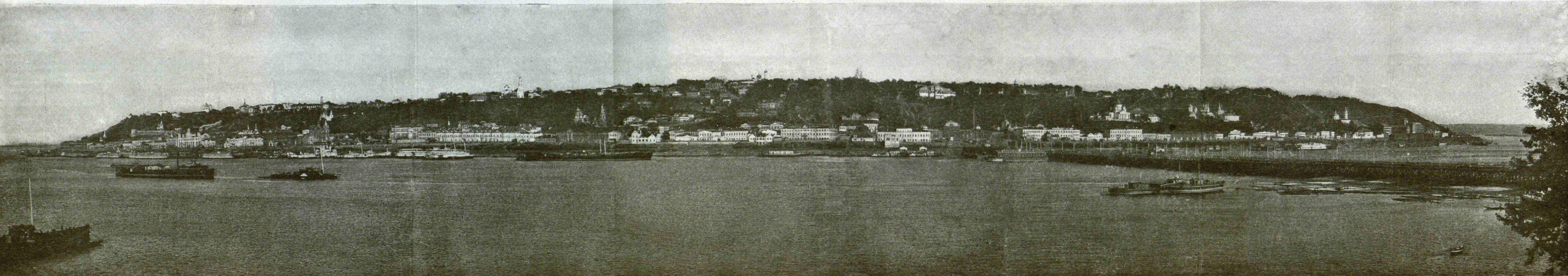
Кремль неоднократно реставрировался (в XVIII—XIX вв.) весьма неудачно, ныне имеет 11 башен, из них 4 четырехугольные, остальные круглые. Древнейшая башня — Дмитровская, третья от нее, налево от Советской площади, — Коромыслова, с которой связано несколько легенд. Интересно подняться на стены Кремля, откуда открываются обширные виды на Волгу, Оку и левый низменный берег. Под стенами Кремля, как обнаружено исследованиями, имеются подземные хода. В Кремле, в Мининском саду воздвигнут скромный обелиск Минину и Пожарскому. Выйдя из Кремля налево, турист минует небольшой бульвар «Фонарик», рядом летнее помещение Охотничьего клуба с довольно хорошим рестораном фабрики-кухни Нарпит.

Далее по Верхне-Волжской набережной, за Георгиевской церковью, расположены отделения Нижегородского краевого музея — художественный, историко-бытовой и революции, Верхне-Волжская наб., д.д. 6 и 10. Рядом с ними радио-станция. Здесь с откоса открываются дивные виды на заволжские дали. Литературный музей им. Горького — Варварка, дом 3.

Уроженцы Нижнего-Новгорода и губернии: М. Горький, П. И. Мельников-Печерский, П. Д. Боборыкин, Н. И. Лобачевский, Н. А. Добролюбов, А. С. Гацкий, М. А. Балакирев (композитор), Я. М. Свердлов. В Нижнем родился брат В. И. Ленина, Александр, казненный по делу «1881-го года». В 60-х годах в губернской гимназии (ныне педфак) преподавал отец Ленина, И. Н. Ульянов.

В Нижегородской губернии было имение А. С. Пушкина — Болдино, где он жил и работал в 1830—31 гг. Уроженцем Нижегородской губернии, Ардатовского уезда, является П. Я. Чаадаев. В Нижнем жил Т. Г. Шевченко (1857—1858 гг.), здесь «зачалил за кольца» В. Г. Короленко (1884—1896 гг.). В революционные годы выдвинулись связанные с Нижним-Новгородом Б. Пильняк, С. Малашкин. Выдвинулись также писатели из среды крестьянства и рабочих: А. Белоозеров, И. Новиков, А. Суслов, С. Тихий.

Из лиц, с которыми Горький встречался в Н.-Новгороде, многие получили яркие литературные характеристики в «Заметках из дневника» и в «Воспоминаниях» (В. Г. Короленко, А. Н. Шмидт, Н. Э. Петропавловский-Каронин, Н. А. Бугров, М. С. Рукавишников, Бреев и др.). Нижегородцу, присяжному поверенному А. Н. Ланину, у которого Горький служил писцом, посвящен первый том его рассказов. Группы нижегородцев получили в литературных произведениях Горького блестящие отображения: купечество, ме-



Общий вид Нижнего Новгорода.



щанская среда («Фома Гордеев», «Дело Артамоновых»), боярки («На дне») и, наконец, картины революционного движения по эпизоду, имевшему место в Сормове («Мать»). Лучшие годы творчества М. Горького связаны с Нижним (1896—1905 гг.). Откос — любимое место Горького. Здесь произошли его встреча с Петропавловским-Корониным и Короленко (т. XVI, стр. 174 и 244). В Нижнем-Новгороде ныне доживает свои вечерние дни писатель А. П. Мельников (сын П. И. Мельникова-Печерского).

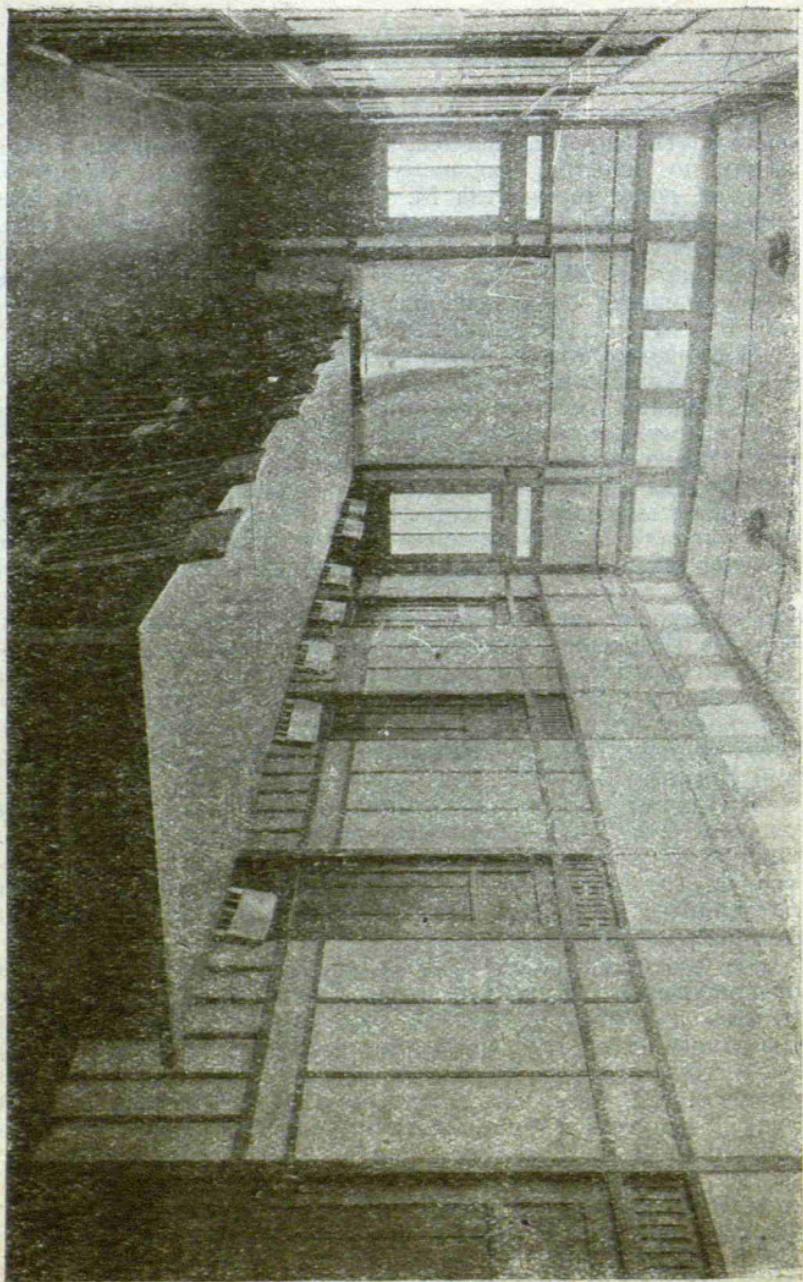
В Канавине живут двоюродные братья Горького, К. М. и С. М. Каширины.

В Нижнем имеются университет, педагогический институт, коммунистический университет, целый ряд техникумов. Издаются газеты — центральный краевой орган «Нижегородская Коммуна», орган молодежи «Ленинская смена», крестьянская краевая газета «Советская деревня» и ряд журналов — «Коммунист», «Нижегородский край» и др. Из научных обществ интересна работа Общества по изучению местного края. Канавинское отделение О-ва проводит экскурсии по горьковским местам. Руководитель А. А. Крылов (Канавино, Советская ул., дом 9). В Нижнем имеется экскурсбаза Политпросвета — Варварка, д. 3, здесь же помещается краевое отделение Об-ва «Советский Турист», имеющего летом свою базу в городе. Общество пролетарского туризма имеет в Нижнем отделение — Кремль, Краевой Комитет ВЛКСМ.

В Нижнем гостиницы: «Антей» — Канавино, Горьковская ул., дом 4; № 1 КО — Благовещенская слобода, 2; № 2 КО — Ошара, 6; № 3 КО — Осыпная, 22; № 4 КО — Кооперативная, 10; № 5 КО — Советская площадь, 2. Лучшие гостиницы № 4 (бывш. «Неаполь») и № 5 (бывш. «Россия»), при них рестораны.

Из новейших зданий города обращают внимание, кроме отстраиваемого Краевого дома Советов, здание Губфинотдела, выстроенное в 1913 году (русский стиль) на ул. Свердлова. На этой же улице помещается зимний театр, насчитывающий свыше 130 лет существования. Близ театра душевой павильон, где за скромную плату можно принять душ. Центральная библиотека им. Ленина расположена на Варварке, д. 3. Главный почтamt на Кооперативной ул., д. 24. Правление Волжского Государственного Пароходства находится в Нижнем (Кооперативная, 13), городская станция жел. дорог — Кооперативная, 20. В Нижнем имеются следующие линии трамвая: № 1 (Советская площадь — Московский вокзал), № 2 круговая (ул. Свердлова — пло-

Столовая четвертого класса парохода „Социализм“ пассажирской линии Нижний-Новгород—Астрахань.



щадь 1-го мая — Острожная площадь — Осыпная), линия на Мызу (площадь 1-го мая — Мыза), Канавино — Красная Этна, Канавино — Молитовка.

В пределах нижегородского рейда по Волге и Оке сообщение поддерживается маленькими пароходиками Нижегородского Механического треста (пристань на Волге выше пристани ВГРП). Пароходики эти ходят не только в по-перечном направлении, но и в продольном — вверх по Волге до Сормова, вниз до Моховых гор. Кроме того местное сообщение поддерживается пригородными линиями Волжского Госпароходства — вверх по Волге до Василева с заходом в Сормово, Курзу (Бум и Картонстрой) и вниз до Кстова и Великого Врага. Пароходы пригородных линий ВГРП отходят от верхового дебаркадера без номера. От этого же дебаркадера отходят плывущие дома отдыха на Каму до Перми, Массовета — «Жемчужина» и Нижнекрайстрахкассы «Алмаз». Транзитные пароходы вверх по Волге отходят от дебаркадера № 3, вниз по Волге и Каме от дебаркадера № 4. Окские пароходы отходят от пристаний, которые расположены на Оке близ плашкоутного моста.

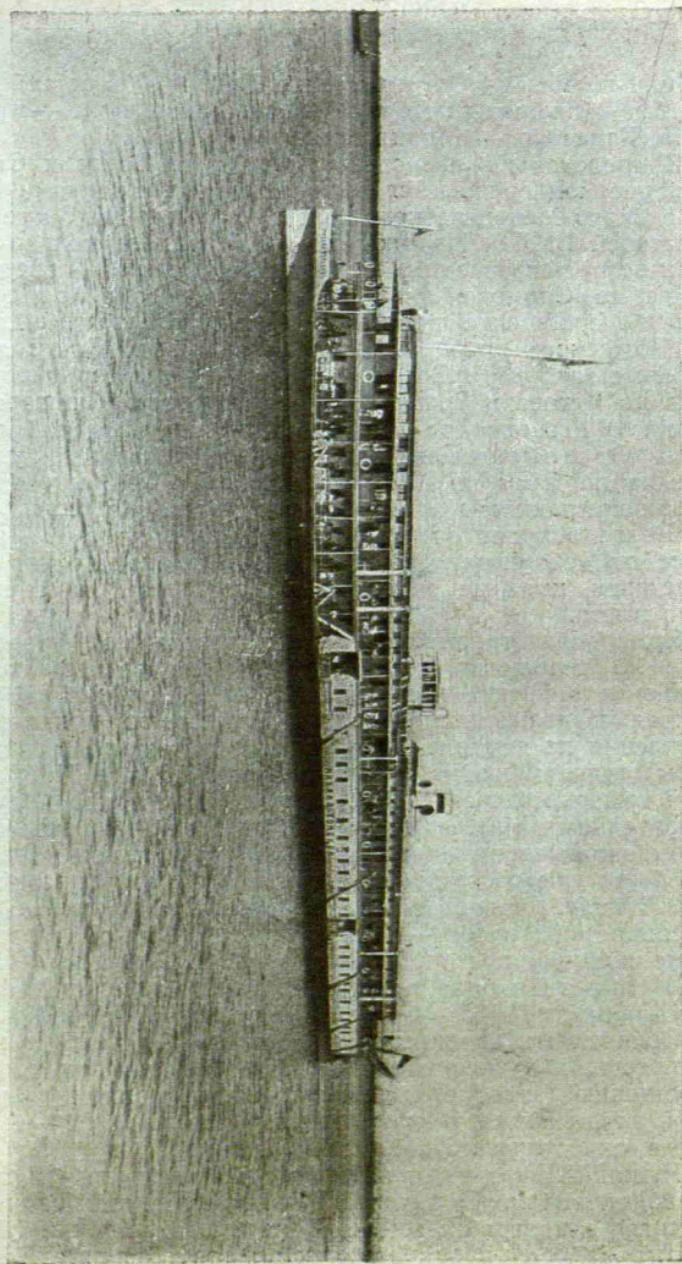
Ярмарочная территория обычно ожидала с 1-го августа. Еще до революции, когда на ярмарке размещались беженцы и воинские части, здания ярмарки начали разрушаться. В дальнейшем, ввиду отсутствия примитивного отопления на ярмарке, сгорели «Караван-сарай», Китайские ряды, театр Фигнера и др. здания. Позднее Нижегородская ярмарка сделала местом для бесплатного получения строительных материалов всеми желающими, так что ко дню возобновления ярмарки (1922 г.) большая часть зданий была уже разрушена. Обороты ярмарки, выразившиеся в 1922 году, в первый год ее восстановления, в сумме 31 милл. руб., в 1928—29 гг. достигли уже 300 милл. руб. Ныне ярмарка постановлением правительства закрыта.

В Нижнем и близ города целый ряд заводов и фабрик (см. маршрут № 55 — производственный Нижний).

Окрестности Нижнего живописны, богаты красками, интересны для экскурсий в природу, благодаря удобному сообщению (автобус, трамвай, местные пароходы) доступны и для приезжего туриста (см. маршрут № 59 — экскурсии в окрестности Нижнего-Новгорода).

Нижний-Новгород основан в 1221 году князем Юрием Всеволодовичем. В начале XV века Нижний подчинился Москве; с постройкой Нижегородского Кремля (1551 г.) он играет роль передового укрепленного пункта Москов-

Теплоход „Михаил Томский“ ускоренной линии Нижний-Новгород—Астрахань.



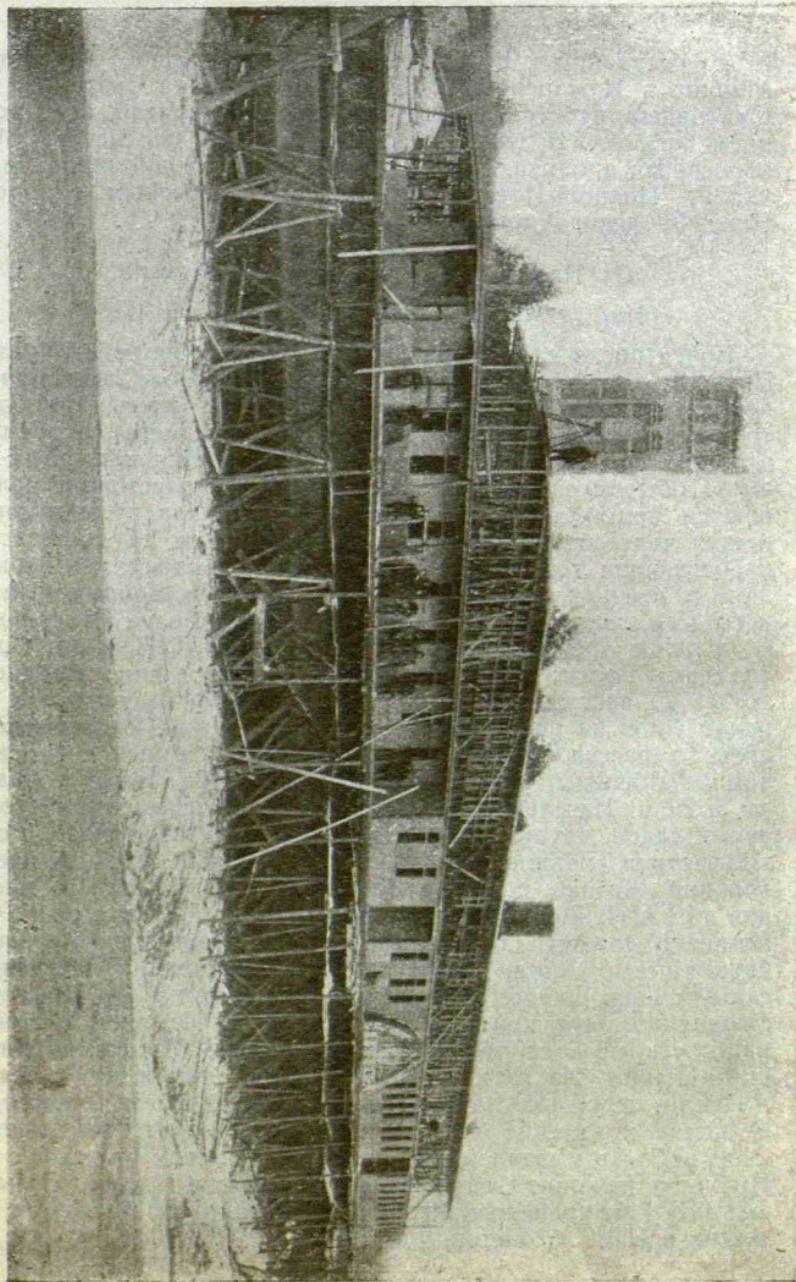
ского государства. В 1611 г. из Нижнего вышло ополчение Минина и Пожарского. В 1767 г. здесь была Екатерина II. Она нашла, что «сей город ситуацией прекрасен, но строением мерзок». В 1817 г. в Нижний была перенесена Маркьевская ярмарка. В 1929 году, в связи с районированием СССР, Нижний-Новгород был сделан краевым городом Нижегородского края.

### От Нижнего-Новгорода до Астрахани.

(Маршруты №№ 9—18, 20, 21, 24, 26—69).

Волга после слияния с Окой становится шире и глубже. Правый берег от Нижнего до Сталинграда возвышен, почти всегда покрыт растительностью. Пейзаж здесь приобретает грандиозные, порой расплывчатые размеры, особенно в половодье. Тогда уровень воды поднимается метров на 12 выше обычного и все низины на далекое расстояние заливаются водой, из приподнятой мощной глади реки виднеется через ближайшие холмы синяя кайма далеких лесов и убегающая бесконечная даль лугов, усеянных, как зеркалами в зеленых рамках, заливами и озерами. Волга от Нижнего до Казани и далее до устья Камы наиболее оживлена. В прежнее время эту часть реки называли «Невским Пропсектом» Волги; здесь проходили вверх и вниз ежедневно до 25 пассажирских пароходов и 40—45 буксируемых и редки были на реке те минуты, чтобы на ней не показывались то пассажирский пароход, то буксируемый с караванами, то беляны, красиво разукрашенные флагами, то плоты и т. п. Население здесь занимается разведением яблоневых садов, которые тянутся от Нижнего на несколько сот километров (Ульяновск и ниже). В яблочный сезон на плесе Нижний—Казань ставятся специальные пристани, и местная линия Нижний—Исады удлиняется до Васильсурска. От Нижнего до Астрахани в настоящее время 3 ежедневных пассажирских линии — ускоренная, почтовая и пассажирская (линия рабочего туризма). Кроме того от Нижнего ежедневно идут почтовые пароходы до Перми и с конца июня открывается вторая Камская линия (Кинешма—Нижний—Пермь). Из Нижнего две местных линии до Работок и Исад и несколько дачных до Кстова и В. Врага. Пароходы бельские и вятские до Нижнего не доходят, заканчивая свои рейсы в Казани (бельские) и в Соколках (вятские). От Нижнего начинают свои рейсы пловучие дома отдыха «Алмаз» Нижкрайстрахкассы и «Жемчужина» Моссовета по Волге и Каме до Перми.

Затон Солчино. Капитально-восстановительные работы на пароходе „Иосиф Сталин“ (б. „Графина“) ускоренной линии Нижний-Новгород—Астрахань.



Транзитные паротеплоходы этого плеса роскошно отделаны и представляют максимум удобств для пассажиров I, II и отчасти III классов. На 10 паротеплоходах Астраханской пассажирской линии III класс имеет мягкие места, радиофицированные каюты, отдельные столовые III и IV кл. и пр. удобства для этих классов.

Пароход отвалил от Нижнего. Невольно хочется еще раз полюбоваться, бросить прощальный взгляд. Окрестности Нижнего красивы и живописны. Справа старинный Печерский монастырь. Слева видно село Бор, имеется совхоз, молочная ферма. Здесь находится вокзал ж. д. Нижний — Котельнич, дачное место Моховые Горы, расположенное в сосновом лесу, имеет хороший пляж, дом отдыха Нижкрайстрахкассы. Строится силикатный завод. Несколько ниже, в стороне от Волги, с. Подновье (прав. б.), известное своими огурцами. Затем пароход минует когда-то знаменитый перекат «Телячий брод». Этот «брод» вкусно и жирно кормил целый сонм инженеров, устраивавших на перекате различные гидротехнические сооружения, которые в конце концов пришлося уничтожить и обратиться к землечерпанию. Теперь перекат обезврежен. Далее на левом берегу Волги Сопчино — затон и ремонтные мастерские ВГРП.

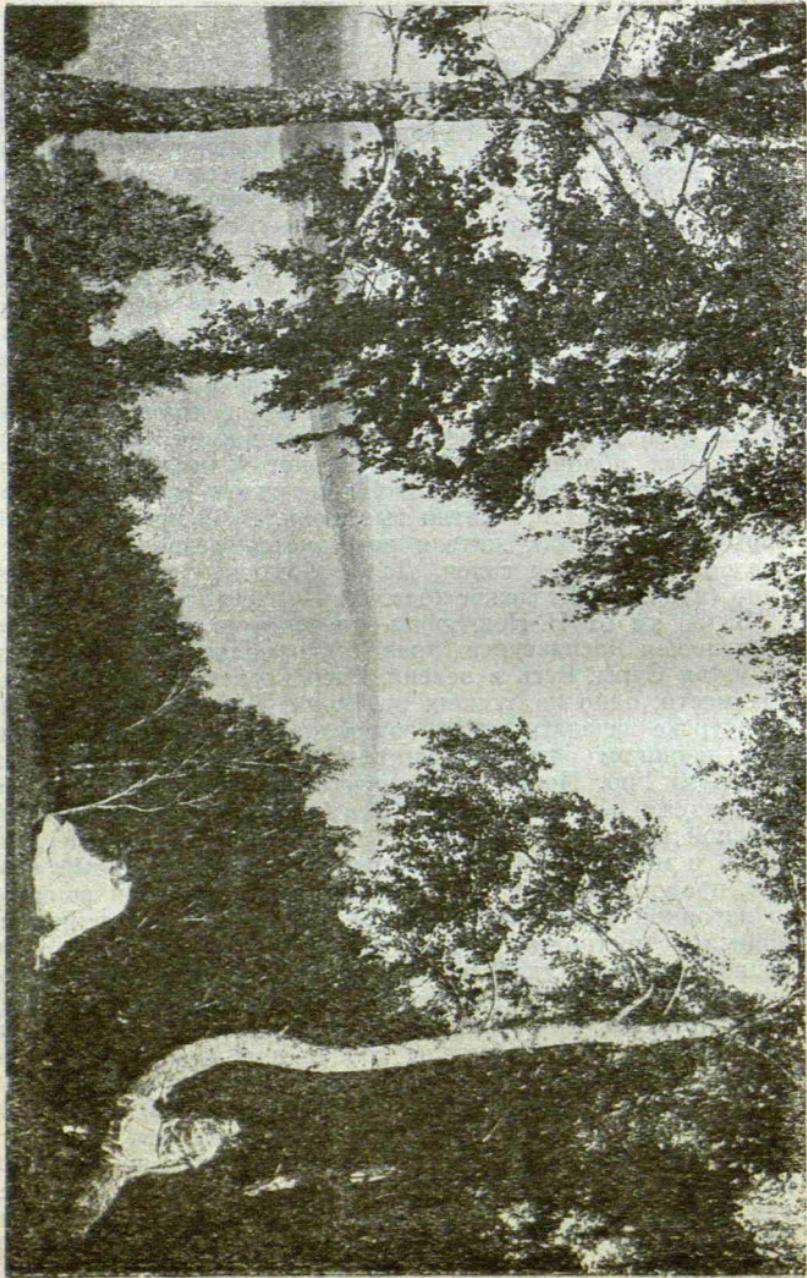
В зиму 1928 г. в ремонтных мастерских этого затона были капитально переделаны на пассажирские товарные теплоходы «Красный Профинтерн» и «М. Лядов». В 1929 г. капитально восстановлены пассажирские пароходы «Социализм» и «Тифлис». В 1930 г. затон восстанавливает для ускоренной линии пароход «Иосиф Сталин», для почтовой «Коммунистка».

Здесь начинается кстовское колено. Волга делает изгиб-колено. Струя воды, ударяясь в правый берег, имеет здесь очень большую скорость. Во время ледохода в кстовском колене образуются заторы льда, которые ликвидируются подрывными работами. В 26 км от Нижнего расположено с. Кстово (прав. бер.). Дачное место. В районе несколько крупных колхозов. Далее Великий Враг (прав. бер.), красиво расположенный по уступам горы — также дачное место нижегородцев. Ниже с. Безводное (прав. б.), известное производством рыболовных сетей, якорных цепей и т. п. Весной пристань на воложке, летом на Волге у острова. В 55 км от Нижнего с. Кадницы (прав. б.) при впадении в Волгу р. Кудьмы. Местное население почти сплошь занято речным промыслом в качестве капитанов, лоцманов, матросов и пр. Напротив Кадниц затон «Парижская Коммуна»

(бывш. Жуковский) — ремонт и зимовка судов. В десяти км отсюда большое с. **Работки** (прав. б.). Работки, как и Кадницы, поставляют Волге капитанов, лоцманов, водоливов. Эти села и весь прилегающий к ним район (с. Слободское) населены главным образом водниками. Работки служат пристанью для с. Б. Мурашкино, где находятся заводы, вырабатывающие овчины, полушибки, тулупы и т. д. Рядом с Работками — Чеченино, дачное место. Ниже, в ложбине, притаились Слопинец (прав. б.) и Татинец (прав. б.) — старинные поселения, о которых недобрая поговорка говорит: «Татинец и Слопинец — всем ворам кормилец». За Татинцем находится мерная миля, где обычно производится испытание скорости пассажирских пароходов, чему способствует прямота фарватера. Далее с. Юркино (прав. бер.) с юркинским перекатом. Приблизительно в 90 км от Нижнего в Волгу с левой стороны впадает сплавная река Керженец. Местность, по которой она протекает, покрыта лесами; в них когда-то находились раскольничьи скиты. П. И. Мельниковым-Печерским, командированным сюда для ликвидации раскола и закрытия скитов, были здесь собраны богатые материалы, положенные в основу его замечательных романов «В лесах» и «На горах». В. Г. Короленко в 90-х годах прошлого столетия также совершил поездку по Керженцу. Впечатления от нее он оставил в небольших очерках под общим названием «В пустынных местах». Приблизительно в 8 км от устья Керженца расположен Макарьев (лев. б.) — крошечный городок, приютившийся под стенами древнего Макарьевско-Желтоводского монастыря. Прежде он был уездным городом, ныне входит в состав Лысковского уезда. Впрочем, уездные учреждения Макарьева были перенесены в Лысково еще ранее, до образования Лысковского РИК'a. А когда-то, более ста лет тому назад, в этом ныне обездоленном городке, где замерла всякая жизнь, где пусто и мертвко, как в редком селе, жизнь была ключом и на берегу, и в городе, и в окрестности. Здесь была знаменитая Макарьевская ярмарка (возникшая в XVII веке), переведенная сюда из Васильсурска, просуществовавшая весь XVIII и начало XIX века. Большой пожар в 1816 г. уничтожил ярмарку в Макарьеве и в следующем 1817 г. она была перенесена в Нижний, географическое положение которого как нельзя более благоприятствовало этому. Жители Макарьева занимаются хлебопашеством; сундучное производство, процветавшее здесь, почти прекратилось. Макарьевский монастырь основан в XIV веке, ныне он упразднен — в нем находится Макарьевский

детгородок, приютивший 150 воспитанников. С Волги монастырь красив и виден далеко и сверху и снизу. В Макарьеве пароходы не пристают, а останавливаются напротив в Лыскове. Пристань носит название **Исады**, так как с весны стоит несколько ниже от Макарьева (по фарватеру в 4 км) у села Исады (прав. б.), живописно расположенного на Фадеевых горах, покрытых садами. Летом, по спаде воды, пристань становится выше к лугам, почти против Макарьева. От этой пристани до г. Лыскова 6 км хорошей мощеной дороги. В Лыскове развито производство мелких металлических изделий, пожарных рукавов, скобяного товара. Здесь, так же как и в Исадах, ранее изготавливались несгораемые шкатулки и сундуки. В настоящее время имеется несколько солодовенных и кожевенных заводов и мельниц. В Лыскове два техникума. За Исадами начинается яблочный район. Именно сюда направляются специальные пароходы за яблочным грузом, количество которого исчисляется в сотни тыс. тонн. В 38 км от Исад — **Барmino** (прав. б.), жители занимаются разведением специально яблоневых садов. Далее Сомовка (прав. б.), Фокино (прав. б.), Разнежье (лев. б.) — все яблочные пункты.

В 180 км от Н.-Новгорода, по течению Волги, красиво расположен **Васильсурск** (прав. б.), приблизительно в 1 км от устья Суры. Весь в зелени, Васильсурск — чудное дачное место, одно из лучших на Волге. Дачная жизнь в Васильсурске началась с 90-х годов прошлого столетия. Первым дачником называют учителя астраханской гимназии, француза Гро. Потом появились астраханцы, бакинцы, не говоря уже о нижегородцах. В последние годы перед германской войной здесь можно было встретить среди дачников и москвичей и петербуржцев. Безукоризненный воздух, представляющий наилучшую смесь речного и горного (в нагорной части Васильсурска), масса воды и зелени, живописная местность, бесконечное разнообразие прогулок на воде и суше, удобства пароходных сообщений, своеобразная жизнь приволжского населения, особенности волжской природы — все это делает в настоящее время Васильсурск лучшим местом не только для дачной жизни, но и для организации санаторий, домов отдыха и пр. Ныне здесь имеются дома отдыха: Мос. Ком. ВКП(б), Нижней страховки и Раб. просв. Сормова. Первые два дома отдыха расположены в нагорной части Василя по большой Казанской дороге, представляющей две аллеи вековых берез (Екатерининский большак). Живя в Васильсурске, интересно совершить поездку по Суре до Курмыша (107 км).



Васильсурск. Бугры. Вид на Волгу.

Ходит небольшой одноэтажный пароход «Чайка», заново отремонтированный к навигации 1930 г. Из окрестностей Васильсурска следует отметить Шишкин мыс, находящийся у Пахотной слободы, которая расположена с правой стороны нагорной части Васильсурска. С Шишкина мыса открываются обширные виды на Волгу, Суру, воложку, засурские и заволжские дали. В кругозоре зрителя лежит пространство 50—60 км в окружности. Корабельная дубовая роща, окружавшая Пахотную слободу, за последние 30 лет вырублена полностью. Далее по правому берегу Суры, километрах в восьми от Васильсурска, интересно осмотреть бывший черемисский монастырь, ныне совхоз Марийской области, расположенный в красивой местности. С левой стороны к Васильсурску, за домами отдыха, примыкают березовые рощи на гребне горы Бугры и подгорье Возгребки.

По склону к Волге здесь расположены утопающие в зелени большие яблоневые сады. Местность эта у местных жителей носит название Швейцарии. Жители Васильсурска занимаются рыболовством (известна знаменитая сурская стерлядь), садоводством, пчеловодством, изготавлением полозьев, дуг, бондарной клепки и кустарной мебели. В 1900—1905 гг. в Васильсурске несколько лет жил литератор Н. Н. Оглоблин, поместивший в «Историческом Вестнике» целый ряд очень ценных очерков о Волге и Поволжье Нижегородского края — «Старый Макарий», «Город Василь», «По реке Ветлуге» и др. Васильсурск основан в 1523 г. для защиты края от лихих людей. До Октябрьской революции был уездным городом, затем в связи с укрупнением вошел в состав Лысковского уезда, ныне, с образованием Нижегородского края, входя в состав Воротынского РИКа, имеет лишь поселковый совет. В нижней части города имеются номера. На несколько дней можно остановиться в доме отдыха Нижнекрайстрахкассы, с предварительного разрешения ее (Нижний, Кремль, Нижнекрайстрахкасса).

Ниже Васильсурска по Волге расположена слобода Хмелевка (прав. б.), ранее имевшая писчебумажную фабрику, которая производила всевозможные сорта бумаги. Хмелевка хорошо видна с парохода, особенно ее маленькая церковь, стоящая на берегу. В этой церкви имеется икона, изображающая Христофора с лошадиной головой. Место этой иконы где-нибудь в музее.

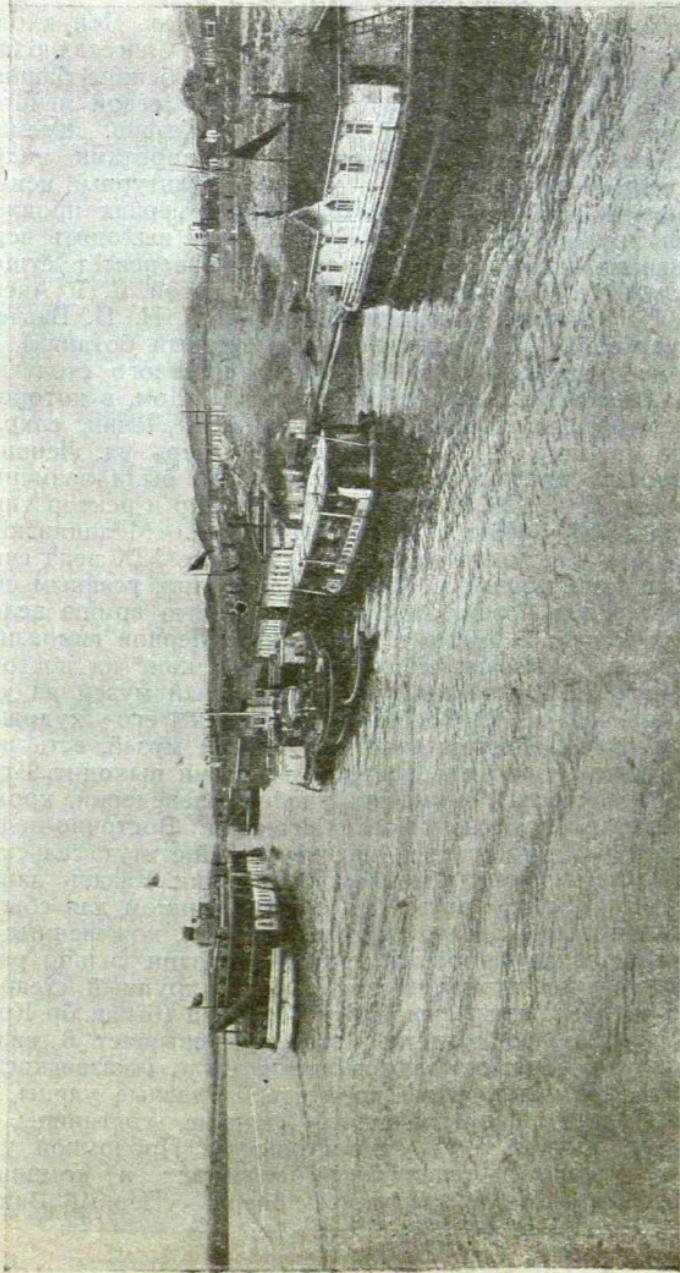
Ниже Хмелевки правый берег Волги отчасти напоминает Жигули, почему некоторые даже называют эти горы

«Малые Жигули». Прогулки сюда любопытны. Предполагают, что здесь был Галанин городок, притон волжского пирата Галанина. Об этом подробно говорит Мельников-Печерский в своем романе «На горах». Здесь находят следы городищ. От Васильсурска Волга поворачивает к северу. Берега покрыты чернолесьем. В 27 км ниже село **Юрино** (лев. б.), бывшая вотчина Шереметьевых (не графов) с богатой усадьбой, громадным парком, ныне вырубленным, и роскошным замком в стиле средних веков. Часть обстановки: картины, мебель ныне из замка переданы Нижегородскому художественному музею. В общих чертах парк и замок видны с палубы парохода. Юрино известно кожевенным промыслом. Население также занимается kleеварением (ранее были заводы), выделкой кожаных рукавиц и сандалий. Приблизительно в 6 км ниже Юрино в Волгу с левой стороны впадает судоходная и сплавная река Ветлуга, текущая по местности, чрезвычайно богатой лесами. Против устья Ветлуги находятся два села — Покровское и Троицкое, разделенные небольшим оврагом и рекой Б. Юнга. До 60-х годов прошлого столетия здесь была лесная ярмарка, перенесенная затем ниже, в Козьмодемьянск. Подходя к устью Ветлуги в разгар сплава плотов, можно заметить целую флотилию дощников и других больших лодок. Это «хватальщики» — жители этих сел, специально занимающиеся тем, что подхватывают выходящие из устья Ветлуги плоты, идущие по Ветлуге без якорей и специальных снастей. Они ведут их далее по Волге при помощи своих якорей. Теперь с уменьшением количества плотов, идущих с Ветлуги, этот промысел почти перевелся. В 8 км от устья Ветлуги расположен г. **Козьмодемьянск** (прав. б.), Марийской обл.; он широким амфитеатром спускается к Волге. В прежнее время к началу июня вся Волга здесь сплошь устанавливалась плотами. Тогда здесь устраивалась лесная ярмарка, делавшая миллионные обороты. Еще ранее мимо Козьмодемьянска проходили вереницы белян; отсюда они отправлялись дальше по Волге. Здесь, в Козьмодемьянске, происходит смена бурлаков — сплавщиков плотов. Ветлужские кончают свою путину, сдавая плоты волжским. В настоящее время значение Козьмодемьянска, в связи с уменьшением сплава леса с Ветлуги, значительнопало. Из целого ряда лесопильных заводов работают только три. В Козьмодемьянске имеется интересный музей. На пристань к приходящим пароходам выносят палки — «козьмодемьянки» местного изделия из древесных корней, трости, дорожные корзины.

Здесь, как в Васильсурске, на пристани можно купить великолепную лесную землянику. В городе изготавливаются: мебель кустарного производства из ивовых прутьев, полозья, дуги. Козьмодемьянск основан по преданию Иоанном Грозным для защиты местного края. С 1600 г. он имеется как город. По р. Ветлуге от Козьмодемьянска до города Ветлуги ходят пассажирские пароходы ежедневно. За Козьмодемьянском Волга круто поворачивает к юго-востоку. Фарватер ее разбивается на рукава, река становится шире. Правый нагорный берег отходит, снова приближаясь к Волге у с. **Ильинского** (прав. б.). Дачное место Ильинское расположено в чрезвычайно живописной местности, окруженной дубовой корабельной рощей. Имеется дом отдыха Центральной страхкассы ЧАССР. Далее Волга не меняет характера своего правого берега. В 288 км от Нижнего — **Чебоксары** (прав. бер.), ранее уездный город Казанской губер., ныне центр Автономной Чувашской республики. Чебоксары издали живописны, особенно когда вы подъезжаете к городу снизу; сверху Чебоксары почти совсем не видны. Торговое и промышленное значение Чебоксар исчерпывается главным образом местными нуждами чувашского населения. В городе выделяются корзины для тарантасов, доски и другие лесоматериалы, которые разрабатываются на лесопильном заводе, расположенному выше города. Развито мочальное и мебельное производство. В Чебоксарах сосредоточены административные учреждения Чувашской республики. Имеются рабфак, педагогический техникум, музей; издается 8 периодических изданий на чувашском языке, есть электро-гидростанция, обслуживающая город и окрестные селения, строится завод строительных деталей. В 1930 г. будет приступлено к постройке ж.-д. линии Чебоксары — Канаш (92 км). Линия целиком идет по Чувашии. Первые сведения о Чебоксарах относятся к XIV веку. За Чебоксарами пароход идет по прямому направлению около часа и благодаря прямоте фарватера удаляющиеся Чебоксары все еще видны в живописной панораме. В 33 км ниже — **Марьинский посад** (Сундыры), на правом берегу Волги, почти против устья реки Б. Кокшаги. Марьинский посад ранее имел значительный экспорт яиц, сейчас ведет лесную торговлю и имеет хлебную пристань. Имеется лесной техникум и школа по обработке дерева (инструкторов). Марьинский посад основан в XVII веке. Немного ниже от устья Б. Кокшаги в Волгу впадает сплавная река М. Кокшага. Далее пароход минует Чекуры (прав. б.) — дачное место, сосновый бор, велико-

лепное купанье. Следующая пристань **Козловка** (прав. б.). Центр яичной торговли всего этого района. Козловка также хлебная и лесная пристань. Вблизи Козловки, поодаль от Волги, находится село Беловолжское — родина знаменитого русского геометра Н. И. Лобачевского. В 15 км ниже Козловки, близ с. Вязовые (прав. б.), Волгу пересекает ж.-д. мост Моск.-Каз. ж.-д. линии Москва — Казань — Свердловск. Мост этот строился довольно продолжительное время, окончен постройкой в 1913 г. Длина его 960 метров. Несколько ниже, с правой стороны, в Волгу впадает река Свияга, текущая параллельно Волге, но в противоположном ей направлении. Свияга судоходна только во время разлива на небольшом расстоянии от устья. На ней, в стороне от Волги, расположен город Свияжск (прав. б.), ныне кантон Авт. Тат. республики. Свияжск основан в 1551 г. Иоанном Грозным во время его знаменитого второго похода против Казани. Свияжск интересен как исторический город. Километрах в 8 от устья Свияги расположено с. Береговые Морквashi, с большой мукомольной мельницей. Еще ниже деревня Печище (прав. б.), за которой начинаются Услонские горы, в них производится ломка камня и обжигание извести. Далее, почти напротив Казани, расположено село В. Услон (прав. б.) — превосходное дачное место, излюбленное казанцами. Дачными пароходами Услон связан с Казанью.

**Казань** ( $55^{\circ} 47'$  с. ш. и  $66^{\circ} 47'$  в. д.) имеет 180 тыс. жит., расположена на левом берегу Волги при устье реки Казанки, Моск.-Каз. ж. д. Казань соединяется с Москвой (795 км), — езды около 24 часов, — Уралом, Сибирью. Существует беспересадочное сообщение Москва — Казань — Свердловск. Вокзал ж. д. находится почти в самом центре города. Пристань расположена на низком заливном берегу Волги, отстоит от центра в 8 км («Устье»). Пристани связаны с городом трамваем (45 мин. езды до центра). Весной пристани ставятся ближе к городу на реке Казанке. Во время стоянки парохода (3—4 часа) можно успеть с устья с'ездить в центр города и бегло осмотреть Казань. Дорогой турист невольно обратит внимание на обсохшую долину реки Казанки, всю покрытую лесом и дровами, привезенными сюда во время разлива. Около пересечения линии трамвая с железнодорожным путем, за Адмиралтейской слободой, близ Зилантова монастыря, обращает внимание памятник-пирамида (усеченный конус), воздвигнутый воинам Иоанна Грозного, павшим во время осады Казани. В конце Чернышевской, бывш. Воскресенской, интересная досто-



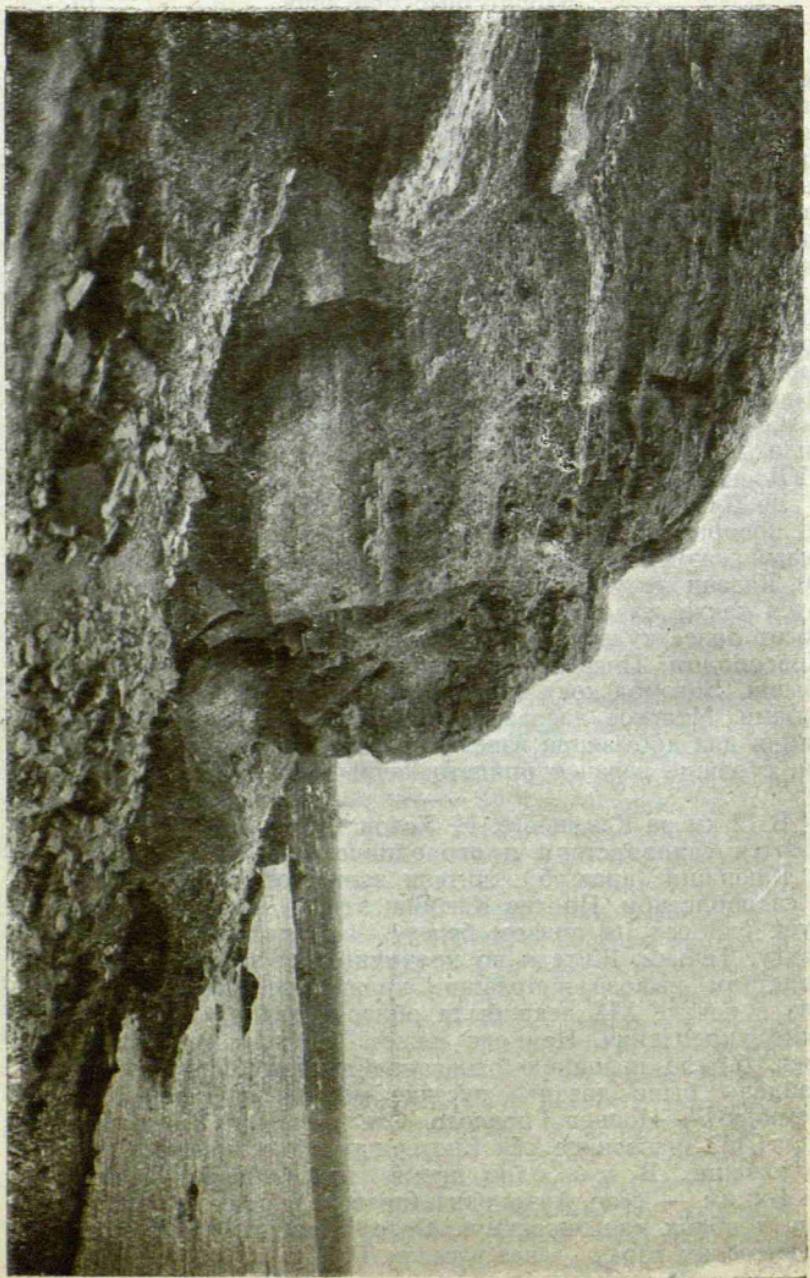
Казань. Устье—меженные пристани УВГРФ.

примечательность города — старинный кремль. При входе в главные ворота кремля налево находится Спасская башня, построенная в XVII веке. Интересна Сумбекина башня; эта башня была минаретом главной Муралеевой мечети. Интересен вид с Сумбекиной башни на Казань. Кремль оканчивается Тайницкими (Муралеевыми) воротами, ведущими к реке Казанке. Казань — крупный культурный центр Поволжья. В 1758 г. здесь была открыта первая провинциальная гимназия. В 1800 г. в Казани стала выходить первая провинциальная газета. Казанский университет существует с 1804 г. В нем учились: Л. Н. Толстой, С. Т. Аксаков, В. П. Васильев (знаменитый синолог), Н. П. Вагнер (Кот Мурлыка), С. И. Коржинский (известный ботаник). В Казанском университете в 80-х годах прошлого столетия учились Александр и Владимир Ульяновы. Дом, в котором жил в студенческие годы Владимир Ильич Ленин, сохранился до сих пор на 1-й Горе, д. 24, теперь ул. Ленина. Выдающимися профессорами университета были знаменитый геометр Н. И. Лобачевский — профессор и ректор университета (1827—1846 г.), химик Бутлеров. Медицинский факультет университета во второй половине XIX века считался одним из лучших в России и выпустил, главным образом в деревню в земские больницы, целую армию великодушных врачей. В 1802 г. в Казани, при Первой гимназии, была открыта типография для печатания книг на восточных языках. В Казани имеется центральный музей на ул. Чернышевского, д. 2. Особенно интересен его художественный отдел. Имеется этнографический музей, есть целый ряд музеев при университете. В Казани выходит 9 газет и 20 журналов. Из высших учебных заведений, кроме университета, имеются: Политехнический, Восточно-педагогический и Ветеринарный институты, Институт сельского хозяйства. В промышленном отношении Казань занимает весьма крупную роль. Она служит рынком для сбыта кустарных изделий своего района (экипажи, кожевенные и сафьяновые изделия, рогожи и пр.). В Казани сильно развито кожевенное производство. Имеется крупный стеариновый и мыловаренный завод им. Вахитова (бывш. бр. Крестовниковых). Производство завода превышает 6 милл. рублей в год. Вырабатываются свечи, мыло («казанское»), глицерин и др. химические продукты. Главные улицы — Проломная и ул. Чернышевского. Лучшие гостиницы — «Казанское подворье» и «Бристоль» на Проломной ул.. В Казани похоронен талантливый музыкант и композитор Пасхалов — автор народной оперы «Первый Вино-

кур». От Казани существуют местные линии по Волге до Самары, Свияжска, Теньков и Красновидова. Из Казани идут пароходы на р. Белую ежедневно до Уфы (1039 км). Прошлое Казани богато событиями. Основана она в 1288 г. выше нынешней Казани по реке Казанке. Настоящая Казань выстроена в XIV веке Магометом Хан Золотой Орды, захватившим все Среднее Поволжье и основавшим Казанское царство. В 1552 г. Казань была взята русскими. При Степане Разине буря восстаний не затронула Казани, но грозный Пугачев взял и опустошил ее в 1773 г. При образовании Авт. Сов. Тат. респ. Казань стала центральным городом республики. Из окрестностей Казани следует побывать в Раифской пустыне, находящейся при станции Васильево в 8 км от ж. д. (30 км от Казани). В Раифе сохранились интересные образчики крепостной архитектуры XVII века.

За Казанью, от самых казанских пристаней, Волга круто поворачивает к югу. Правый берег крутой и лесистый, левый низменный, покрыт кустарником и мелким лесом. От Казани до устья Камы жители правого берега занимаются также садоводством, причем разведение яблок здесь носит более культурный характер, чем в селах за Нижним Новгородом. Правый берег до пристани Камское устье (бывш. Богородское) изобилует меловыми и известковыми слоями. Местное население занимается разработкой этого камня для добывания извести, грузя его в утлы суденышки, стоящие заранее подготовленными у берега.

В 12 км за Казанью с. Н. Услон (прав. б.), жители занимаются садоводством и огородничеством. Немного ниже с. Ключищи (прав. б.), жители занимаются ломкой камня и садоводством. Против Ключищ затон. Далее пароход минует ряд сел на правом берегу — Ташезку, Гребни, Шелангу, Теньки. Жители по преимуществу занимаются садоводством, вывозя в большом количестве яблоки. В Теньках в начале XIX века были обнаружены древние болгарские укрепления. Немного ниже Теньков д. Картасиха (лев. б.), по преданию основана Степаном Разиным, здесь найдены были древние русские монеты времени Василия Темного — Иоанна Грозного. Следующее с Красновидово (прав. б.), названное так Екатериной II за красивое местоположение. В селе одно время жил Максим Горький. В 4-х км — село Антоновка (прав. б.), родина известного сорта яблок «антоновских». Село красиво расположено на Юрьевских горах — все в садах. В 74-х км от Казани пер-

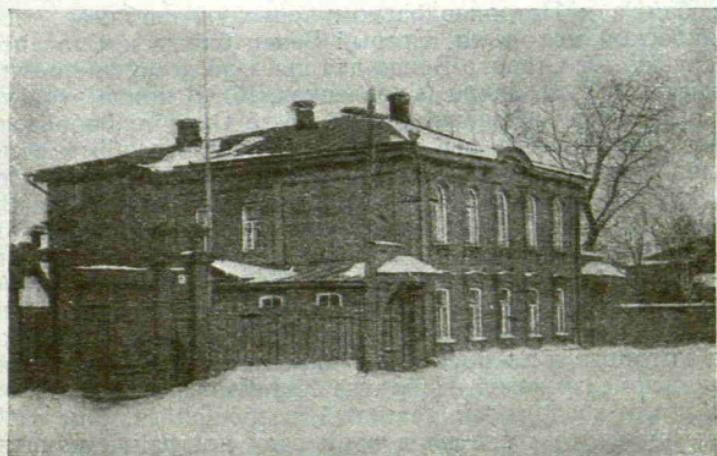


Камское устье (Богородское). Гора Обоч.

вая пристань транзитных пароходов — **Камское устье**, бывш. Богородское (прав. б.), немного ниже которой впадает в Волгу Кама. Село расположено на высоком берегу, жители занимаются садоводством и рыболовством, прежде занимались бурлачеством. Есть алебастровый завод. Пристань имеет большое значение как перевалочный пункт для грузов, идущих с Камы, Вятки, Белой на Нижнюю Волгу и обратно. Классные пассажиры, ввиду целого ряда местных неудобств, предпочитают пересаживаться на Камские и Бельские пароходы не здесь, а в Казани и Нижнем. Пейзаж, открывающийся далее вниз по реке, воспроизведен Репиным на его картине «Бурлаки». Богородское основано в XVII веке. Немного ниже, в 3 км с левой стороны, впадает в Волгу ее главный приток Кама (длина 2.007 км). Весной здесь море воды, нередко бывают и бури. Тогда высокие волны, покрытые белой пеной, свободно разгуливают по водному простору, слегка покачивая даже пассажирские пароходы. Летом, когда реки входят в берега, устье Камы не представляет ничего особенного. Только резкая полоса вод Камы сохраняет свой собственный цвет в мутно-желтых волнах Волги. После слияния Волги с Камой, Волга становится шире и глубже. Чувствуется какая-то особая мощь. Первая пристань после устья Камы — **Переволоки** (лев. б.). Весной здесь все залито водой, и тогда пристань стоит ниже в Спасском затоне. Далее на правом берегу Волги интересное с. Кирельское, замечательное своими пещерами, расположено высоко на алебастровой горе Сокол. Гора эта изрыта глубокими пещерами. Одна из них ледяная, с двумя комнатами. В одной из этих комнат вместо пола озеро, всегда покрытое толстым слоем льда. Следующая пещера — водяная, дно ее залито никогда не замерзающей водой. Кирельское существует с XVI века. Ранее, при болгарах, здесь был болгарский город Ошель, разрушенный русскими в 1220 г. Немного ниже **Спасский затон** или Березовая Грива (лев. б.), при впадении реки Бездны. Пристань здесь стоит только до спада вод, после чего переводится выше в Переволоки. От Спасского затона, в 20 км по дороге из Спасска в Тетюши, находится с. Успенское, на месте которого и около развалины древней столицы болгарского царства «Болгар» или «Булгар». Это историческое место в свое время посетили Петр I, Екатерина II, Гумбольдт, академики Паллас и Лепехин. Еще в 1768 г. здесь было до 44 хорошо сохранившихся памятников, теперь их менее десяти (Черная палата, Минарет и другие здания XIII века). Много каменного материала пошло из

постройку местной церкви; полы ее сделаны из плит с древними болгарскими надписями. Время основания Болгар неизвестно, но имеются монеты, вычеканенные здесь в X веке. В 1398 и 1431 гг. город был разорен русскими. Село Успенское построилось на этом месте около 150 лет тому назад. Весной в разлив до села можно проехать в лодке из Спасского затона. Путь этот короче вышеуказанного. Из г. Тетюш (ниже с. Успенского) также можно проехать до Болгар (около 10 км), для чего Волгу надо переехать в Тетюшах на лодке. Почти напротив Спасского затона расположено с. Мордовские Карагаты (прав. б.). Между этим селом и Сюкеевым, немного ниже его, находятся пять пещер, из которых некоторые покрыты сталактитами, имеют подземные озера серо-водородной воды, а также богаты сернистыми и нефтяными ключами. Ниже Сюкеева расположено с. Тенишево (лев. б.); здесь находили различные предметы болгаро-татарской эпохи. Правый нагорный берег начинает заметно повышаться, достигая до 150 м у города **Тетюш** (прав. б.). До образования Авт. Тат. республики Тетюши были уездным городом Казанской губ., ныне кантон республики. С парохода города почти не видно, он спрятался за гору; лишь несколько амбаров и дымиков расположено по высокой крутой горе. В Тетюшском у. в с. Христофоровке в 1852 г. родилась Вера Фигнер, в 1905 г. она приезжала сюда после освобождения из Шлиссельбургской крепости. Жители города занимаются рыболовством. Обыкновенно к приходу пароходов на пристань выносят великолепную стерлядь. В Тетюшах имеется педагогический техникум. В конце прошлого столетия около Тетюш открыли залежи редкого желтого мрамора. В виде опыта из него были сделаны операционные столы для клиник Казанского университета. Дальнейших разработок мрамора не производили. Тетюши основаны во второй половине XVI века. За Тетюшами правый берег Волги живописен. Горы отходят от Волги, возвращаясь к ней около Майны. Следующая пристань **Ст. Майна** у устья реки Майны, село находится поодаль от Волги, имеет маслобойный завод и несколько мельниц. В 35 км ниже Майны Волга делает поворот к югу. В горах, которые снова подошли к Волге, в ущельи живописно расположено с. Ундоры (прав. б.), когда-то одно из значительных «дворянских гнезд» бывш. Симбирской губ. Ундоры принадлежали в начале прошлого столетия П. Н. Ивашеву — адъютанту Суворова, от которого перешли к П. М. Языкову, брату известного поэта. Здесь лечился минеральными водами вице-президент Ака-

демии художеств Лабзин, отбывавший ссылку в Симбирске. Минеральные источники, открытые в Ундорах, подробно не обследованы. Ундорский район известен горючими сланцами. За Ундорами нагорный берег Волги красив. Не доезжая 8 км до Ульяновска, в красивой ложбинке, покрытой зеленью, расположено дачное место Поливный Враг.



Ульяновск, Стрелецкая ул., д. 15 (б. Прибыловского),  
в котором родился В. И. Ленин.

В 101 км от Тетюш, на правом нагорном берегу Волги, 165 м над уровнем реки, расположен г. Ульяновск, бывш. Симбирск ( $54^{\circ} 4'$  с. ш. и  $18^{\circ} 1'$  в. д.), ранее губернский город, ныне округ Средне-Волжского края. Имеет около 75 тыс. жителей. Ульяновск соединен Моск.-Каз. ж. д. с Москвой (894 км). В 1915 г. закончен постройкой железнодорожный мост через Волгу у города, и им Ульяновск соединяется через Бугульму и Чишму с Уфой, Уралом и Сибирью. Ульяновск расположен не только на берегу Волги, но и на берегу Свияги, которая течет параллельно Волге, но в противоположном ей направлении. Город, вследствие крутизны горы, когда подъезжаешь к нему от Казани, почти не виден: он раскинулся по скату к Свияже. Гора покрыта фруктовыми садами. Пристань соединяется с городом Петропавловским спуском. От пристани в город ходит автобус (расстояние 5 км). Вокзал от центра города в расстоя-

нии около 4 км. Для пешеходов от пристани имеется кратчайший спуск — Смоленский. Им можно в течение 20 минут подняться в город. Пароходы в Ульяновске стоят недолго. Чтобы успеть осмотреть хотя бы бегло город и вернуться обратно на пристань, необходимо около двух с половиной часов. Бульвар на гребне горы, с которого открывается чудный вид на Волгу, носит название Венец. В Ульяновске два Венца — Новый и Старый. Новый Венец правее, ближе к Петропавловскому спуску, любимое место ульяновской молодежи. Старый Венец ближе к Смоленскому спуску. От Старого Венца два шага до дома, где родился Владимир Ильич Ленин (Стрелецкая, 15). В конце этой улицы, ныне переименованной в ул. 25-го Октября, образовавшейся на том месте, где по преданию были разбиты войска Разина при их окончательном натиске на симбирских дворян, Никольская церковь, в которой крестили младенца Владимира Ульянова. Здесь же, почти рядом, — гимназия, где учился Владимир Ильич, ныне рабфак им. Ленина (бывш. Спасская улица). Гимназия эта, после Казанской, старейшая на Волге, основана в 1809 г., в ней учился Александр Ульянов и «герой» Февральской революции Керенский, отец которого в то время был директором этой и женской Мариинской гимназий. Напротив Карамзинский сад, небольшой, почти квадратный, тенистый, разросшийся. Еще в 40-х годах прошлого столетия в этом саду поставили памятник историку Карамзину. Ближе к Новому Венцу, среди зелени заросшей травы, другой памятник, поставленный в 1921 г. — памятник К. Марксу. В Ульяновске целый ряд интересных музеев. На Московской улице, д. 48 (бывш. Молчанова), где протекали гимназические годы Владимира и Александра Ульяновых, музей им. В. И. Ленина. Дом этот ныне реставрирован. Ему придан тот вид — внешний и внутренний, — который был, когда здесь жила семья Ульяновых. На этой же улице, немного ближе к центру, Художественный музей, открытый в 1918 г. в доме бывш. Перси-Френч (бывш. владельцы имения Киндяковка — место действия романа «Обрыв» Гончарова). В музей свезены художественные сокровища помещичьих усадеб со всей губернии. Он интересен, он воскрешает перед вами былую роскошь здешних «дворянских гнезд». Интересен естественно-исторический и краевой музей, находящийся в великолепном здании на Новом Венце. Уроженцы Симбирска и губернии В. И. Ульянов-Ленин, И. А. Гончаров, Н. М. Карамзин, П. и Н. Языковы (геолог и поэт), Д. И. и Д. Д. Минаевы (поэты), И. П. Тургенев (куратор Московского университета), Н. И. Тургелев

(декабрист), А. И. Тургенев (поэт)), Ал. И. Тургенев (крупный общественный деятель начала XIX века), Мод. Богданов (зоолог), А. Коринфский (поэт), К. И. Невоструев (архивовед), М. П. Баратаев (известный масон) и др. Бесславный герой Февральской революции А. Ф. Керенский также родился в Ульяновске. Память историка Н. М. Карамзина и И. А. Гончарова была увековечена в старом Симбирске двумя библиотеками, носящими имена историка и писателя; Карамзинская библиотека была основана в 1848 г., Гончаровская — в 1891 г.; ныне они слиты в одну, которая является гордостью Ульяновска — «Дворец Книги» (свыше 120 т. томов книг). К дому, где родился Гончаров (ул. К. Маркса), прибита мраморная доска с барельефом и соответствующей надписью. Торговое значение города невелико. В округе целый ряд суконных фабрик, выделяющих сукна, главным образом казенного образца. Между прочим, фабрика Протопопова, последнего царского министра внутренних дел, находилась в этой губернии. В городе есть несколько гостиниц — лучшая в помещении городского зимнего театра (бывш. Троицкая гостиница). В эпоху гражданской войны эта гостиница была штабом полковника Муравьева (1918 г.), благодаря измене которого был предательски захвачен Симбирск. В Ульяновске издаются две газеты. История старого Симбирска невелика. Он основан Богданом Хитрово в 1648 г. и назывался вначале Синбирск. В 1670 г. часть города — посад — была взята атаманом С. Разиным. В 1864 г. город пострадал от пожара — три четверти города выгорело. В гражданскую войну Симбирск был взят чехо-словаками, после чего город снова заняли советские войска. В 1924 г. Симбирск был переименован в Ульяновск. В окрестностях Ульяновска интересна Киндяковка в 6 км от города, первая остановка поезда по направлению к Москве (из города можно пройти пешком или взять извозчика). Здесь И. А. Гончаров писал свой «Обрыв». Еще недавно была цела и беседка, в которой происходили свидания Веры с Марком. Интересно пройти на самый обрыв: оттуда дивный вид на Волгу.

Из современных писателей Симбирск описан в художественных произведениях: А. Н. Толстого («Заволжье») и Е. Н. Чирикова (трилогия «Юность», «Изгнание» и «Возвращение»). От Ульяновска местные линии до Ундор, Белого Яра.

Отвалив от Ульяновска, пароход проходит через железнодорожный мост (длина более 2 км, 12 пролетов) и через несколько минут поворачивает к западу, имея и справа

и слева заливные луга. Волга здесь лентой извивается среди зелени лугов, кое-где покрытых кустарником и лесными зарослями. Правый нагорный берег отходит от русла Волги, возвращаясь к ней близ Шиловки. Волга здесь величественна и полноводна, весной ширина ее доходит до 5—8 км. Обычная ширина реки здесь не менее полутора километров.

Против Ульяновска, за песчаной отмелью Часовенского острова, расположен поселок Часовня. Поодаль станция Часовня Самаро-Златоустов. ж.-д. линии Ульяновск — Чишма — Уфа. Далее вниз по Волге, между селами Городище (лев. б.) и Кайбели (лев. б.), некогда находился древний болгарский Синбирский городище. На правом берегу обращает внимание с. Криуши, затон. Здесь находился древний татарский город Арбухим, упоминаемый Олеарием. Жители этих сел занимаются садоводством и огородничеством. Первая пристань за Ульяновском **Шиловка** (прав. б.). В крепостное время Шиловка принадлежала поэту Н. М. Языкову. Здесь разрабатывается мел. В 60 км от Ульяновска — **Сенгилей** (прав. б.). Город небольшой, расположен в лощине между гор, называемых Сенгилеевскими Ушами. Сенгилей — хлебная пристань, имеет паровые мельницы; разработка мела. В 1930 г. восстанавливается Сенгилеевский цементный завод, производительность которого будет доведена до 500 тыс. бочек в год. Сенгилей основан в начале XVII века; в конце XVIII и в начале XIX века был местом административной ссылки. В 5 км ниже Сенгилей — Белый Яр (лев. б.) — дачное место. Далее ниже, близ устья реки Б. Черемшан, расположено торговое с. **Хрящевка** (лев. б.); села с парохода не видно. Следующая пристань **Новодевичье** (прав. б.), ранее принадлежавшее Московскому Новодевичьеву монастырю. Из Новодевичья вывозят хлеб, яйца, овощи, фрукты. В районе яблоневые сады. От Новодевичья уже видны Жигулевские горы. Километрах в 17-ти ниже Новодевичья Волга встречает на своем пути горный кряж. Он заставляет ее изменить свой путь и круто повернуть на восток. Образуется так называемая Самарская лука, длина которой около 200 км. Если бы Волга не огибала Самарскую луку, перерезала бы горы приблизительно там, где протекает река Уса, расстояние было бы не более 25 км. Самара тогда осталась бы в стороне от Волги. Жигулевские горы начинаются от с. Надеина Усолья (прав. б.) крупнейшей вершиной — Карапульным бугром или Усольской светелкой. Отсюда видны Ульяновск, Новодевичье, Сенгилеевские Уши, многочисленные курганы. Рядом гора Кабацкая. Усолье — древнее село, существует с XVI века. В первой половине XVI века царем

Алексеем Михайловичем было пожаловано купцу Надею Светешникову (отчего и называется Надеиным), который здесь бок-о-бок с «лихими людьми» устроил соляные варницы. При Петре I село принадлежало Меньшикову, после ссылки последнего—Орлову-Давыдову. В 10 км ниже Усолья в Волгу впадает река Уса — знаменитая разбойничья жигулевская река, замечательная тем, что она течет с юга на север, поперек Самарской луки, кратчайшим расстоянием. Уса как бы соединяет оба конца луки, опоясывая Жигули с западной стороны. Понизовая Вольница очень удачно использовала эту реку: обходя по ней Самарскую луку, «лихие люди» намного опережали поднимавшиеся по Волге купеческие суда. Здесь, у устья Усы, они встречали их и грабили. В настоящее время, когда все подвиги Понизовой Вольницы в Жигулях отошли в область предания, о реке Усе можно говорить как об интересном водном пути для экскурсий. Из Самары надо отправиться вниз по Волге до с. Переволок (около 80 км). В Переволоках вашу лодку перевезут на лошадях к реке Усе, которая здесь от Волги на расстоянии около 3 км. По Усе спускаетесь вниз по течению на 20 км и снова на Волге у Усинского кургана около Ставрополя, откуда вниз по Волге до Самары (около 85 км). Вот и кругосветка — выехали из Самары с одной стороны, а вернулись с другой — все вниз по течению. Выходит действительно как будто турист побывал в настоящем кругосветном путешествии (маршрут кругосветки № 69). Для едущих вверх по Волге на пассажирских пароходах, особенно на 3-й линии (товаро-пассажирской), можно рекомендовать совершил часть этого пути, не прерывая своей поездки на пароходе. Необходимо заранее предупредить пароходную администрацию о высадке в лодку в Переволоках, так как пристани там нет. Турист, оставив свои вещи на пароходе, имея в кармане ключ от своей каюты, пока пароход будет огибать Самарскую луку, стоять в Самаре и ити в Ставрополь (приблизительно около 18 часов), может спокойно сойти с парохода в лодку в Переволоках, дойти до Усы, здесь на лодке вниз по течению или пешком по берегу он доберется до устья Усы. Переехав через Волгу на Ставропольскую пристань, турист еще будет иметь в запасе до прихода своего парохода в Ставрополь часа 3—4, так как весь путь из Переволок до Ставрополя, даже пешком по берегу Усы, займет не более 10 часов. Километрах в 4-х от устья Усы в живописном ущельи расположено с. Жигули (прав. б.). От села до Волги интересная дорога глубоким ущельем, Жигулевской трубой. Вправо разрушенная фабри-

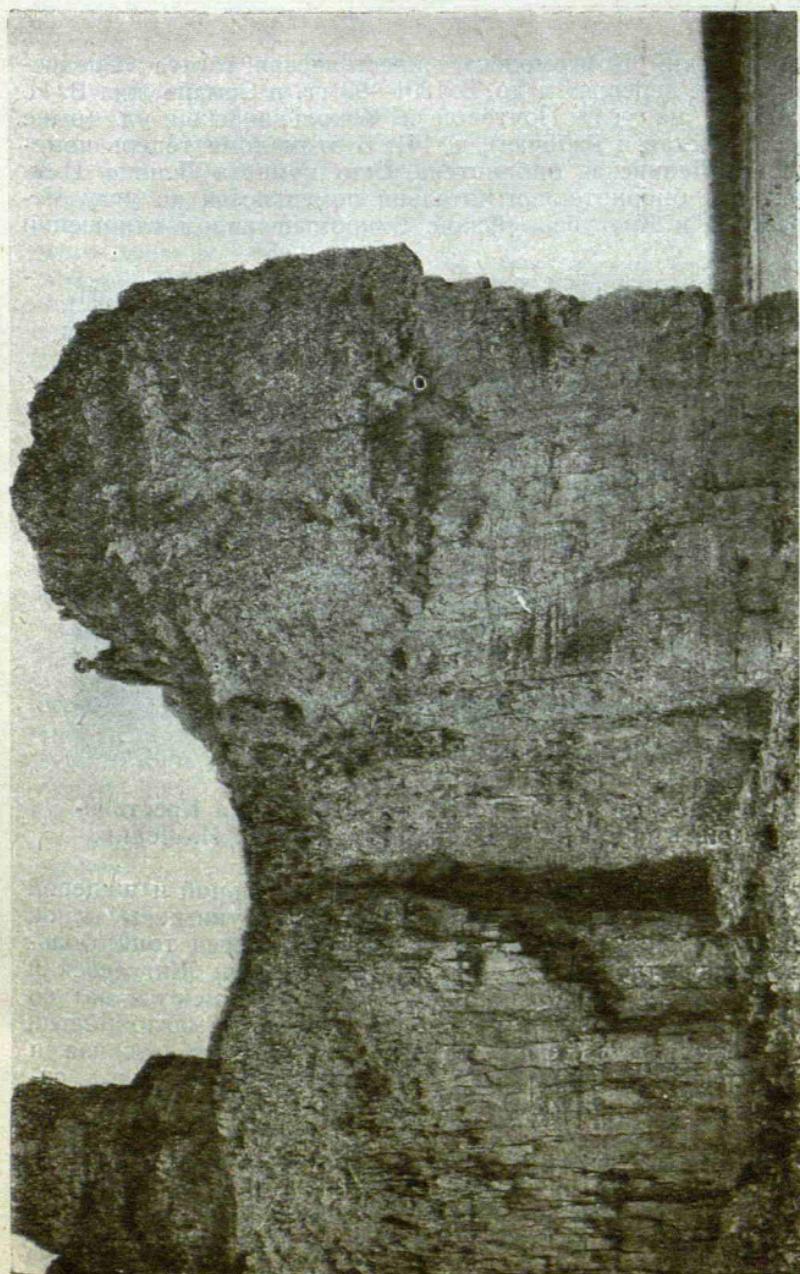
ка, далее пчельник, гора Лепешка, которая выходит уже на Волгу. Здесь у подножья Лепешки почти всегда имеются лодки местных лодочников из с. Жигулей, которые охотно перевезут вас в Ставрополь. С парохода гору Лепешку видно плохо, так как она расположена в стороне от судового хода. За Лепешкой, испещренной цветными надписями, — регистрация кругосветчиков, — крупная вершина Жигулей — Молодецкий курган. С него открывается чудный вид на луговую сторону, левобережные Жигули, Ставрополь и вдаль по направлению к Ульяновску. Почти напротив Молодецкого кургана — г. Ставрополь (лев. б.). Пристань весной ставится на воложке, летом несколько ниже и дальше от города (4 км). Ставрополь имеет дачи, кумысолечебные заведения, находящиеся в превосходном сосновом бору. Город основан в 1736 г. с целью устроить особое поселение для крещеных калмыков. В пьесе А. Н. Толстого «Касатка» место действия последнего акта — пароходная пристань в Ставрополе. Н. Н. Оглоблиным о Ставрополе написан интересный очерк «Курорт в Жигулях» (1917 г., 4 кн. Истор. Вестн.). От Ставрополя одна из главных красот Волги, доставившая ей исключительную славу, — редкие по живописности и художественной красоте Жигулевские горы. Начавшиеся Каравальным бугром у Усолья, они тянутся до Самарских или Жигулевских ворот (не доезжая Самары 20 км) красивой цепью высоких гор, порой отделенных друг от друга ущельями, оврагами (по местному «бараками»). Отдельные вершины достигают высоты до 260 м. Разнообразные вершины Жигулей причудливо перегибаются, то отвесно падают к Волге, то отлого отходят вдаль. Растительность могучая — дуб, липа, осина, клен, есть и вяз, встречается и сосна. Некоторые вершины лысые, большинство же покрыты лесом. Легенды связывают с этой частью Волги имена самых славных атаманов Понизовой Вольницы. До сих пор еще живут и в народных легендах, и в названиях сел и гор Ермак и Кольцо, Степан Разин и Шелудяк, Булавин и Залетаев. Все «гуляли» здесь, все побывали в Жигулях. Все, кому тесно и горько жилось под гнетом помещиков и царского режима в родных селах и городах, бежали сюда, на Волгу, в дебри Жигулевских гор, на потаенную речку Усу. Здесь загорались первые искорки народного гнева как бы в ответ на те зарницы, которые летними ночами освещают темные дали Заволжья. Почти посредине Жигулей, в глубоком буераке, расположено с. Морквashi. В 1928 г. Об'един. экспедиционным бюро Наркомпроса здесь была организована Жигулевская база



Жигули.

для экскурсантов и туристов. Остановка пароходов местной линии Казань — Самара. С правой стороны Моркваш—Лысая гора, на которой по преданию был Петр I, испещрена надписями туристов, экскурсантов. Немного ниже д. Бахилово (прав. б.); с парохода видно лишь несколько домов, остальные заслоняются лесом; асфальтовые и гудронные заводы. Далее в Ширяевом буераке — с. Ширяево (прав. б.) с известковыми заводами. Почти против Ширяева близ Царево-Курганской сл. (Царевщина) (лев. б.), у устья реки Сок, известной своими обильными серными ключами, одиноко высится шатрообразный Царев-Курган. Здесь была организована в 1905 г. Ст.-Буянская республика, просуществовавшая две недели. За Царевым-Курганом Волга встречает новое препятствие — Соколовы горы, отрог Общего Сырта. Происходит новое крутое изменение русла реки. Волга поворачивает вправо и проходит через узкое место, называемое Жигулевскими воротами. Отсюда недалеко и до Самары. Вся эта местность, прекрасная своими лесами, обрывами и горными кряжами, изобилует дачами, дачными городками, домами отдыха и санаториями. От Красной Глинки, расположенной в Соколовых горах, до Самары совершают рейсы несколько раз в день дачные пароходы местной линии ВГРП. За Жигулевскими воротами правый берег отходит от реки, открывая перед Самарой широкую пойму. В 7 км от Самары в 1850 г. доктором Постниковым было устроено первое в России кумысолечебное заведение — ныне санаторий для туберкулезных больных.

**Самара** ( $53^{\circ} 11'$  с. ш. и  $50^{\circ} 5'$  в. д.) краевой город Средне-Волжского края; имеет около 180 тыс. жителей. Самара связана Сам.-Злат. ж. д. с Москвой (1059 км), Ленинградом, Уралом, Сибирью. Самара расположена на левом берегу Волги, на мысу, образуемом реками Волгой и Самаркой, с Волги представляется медленно спускающимся амфитеатром. С парохода панorama города с его правильными широкими улицами привлекательна. Пристани расположены вдоль городского берега Волги, вокзал находится на окраине города, связан трамваем с пристанями. Всего в Самаре шесть линий трамвай, которые дают возможность быстро ознакомиться с городом. Есть целый ряд музеев: 1) Областной научный (Советская ул., 131); 2) Историко-революционный (Некрасовская, 62); 3) Музей краеведческого о-ва. Имеются сельскохозяйственный институт, рабфак и целый ряд техникумов. Издаются газеты — краевая «Средне-Волжская Коммуна», газета молодежи «Сред-



Жигули у Морквашей.

не-Волжский Комсомолец», крестьянская газета «Средне-Волжская деревня» и др. В 1891—93 гг. в Самаре жил В. И. Ульянов, на углу Почтовой и Сокольнической ул. (ныне Крестьянская и Рабочая), д. 141. В этом доме теперь помещается Ленинская библиотека. Есть комната Ленина. Центральная библиотека и читальня помещаются на углу Чапаевской и Красноармейской. В промышленном отношении



Самара. Дом б. Рытикова на угл. Рабочей и Крестьянской, в котором в 1891—93 г. г. жил В. И. Ленин.

Самара является крупным центром мукомольной и пищевой промышленности. Имеются более 10 крупных мельниц, мощный элеватор, вмещающий свыше 50 тысяч тонн, большое количество хлебных амбаров. Известный Жигулевский пивоваренный завод находится в Самаре. Имеются ватная фабрика ОСНХ, овчинный завод, макаронный, маслобойный, канатный и дрожжевой заводы, кондитерская, лыжная и пошивочная фабрики, фабрика гнутой мебели, завод си-лосных башен. Строится силикатный кирпичный завод ОСНХ. На реке Самарке устроены две искусственных бухты. На Волге, у самарских пристаней, производятся выпрямительные работы. Самарка вскрывается раньше Волги на 5—7 дней, что дает возможность грузить в баржи хлеб и отправлять их по Волге ранее других городов. Это имеет

большое значение для самарской хлеботорговли. В Самаре есть прекрасный Струковский сад, расположенный по спуску горы к Волге. Из Самары на пароходах местной линии Казань — Самара можно совершить интересную прогулку в Жигули с остановкой в Ширяеве, Морквашах и Ставрополе. Пароходная дачная линия соединяет Самару с Красной Глинкой (27 км), пароходики этой линии ходят несколько раз в день. В Самаре можно достать лодку для Жигулевской кругосветки (маршрут № 69). От Самары местная линия до Брусян. Имеется отделение О-ва Туристов, где могут оказать содействие в совершении экскурсии по Жигулям (ул. Фрунзе, д. 161). Гостиницы: «Националь», уг. ул. Фрунзе и Ленинградской, д. 91/37; «Гранд-Отель», Советская, д. 111; «Сан-Ремо», Советская, д. 106; 1-й Дом Советов, гост. «Бристоль», Советская, д. 86; главная почта, телеграф, радиостанция и телефонная станция, уг. Советской и Ленинградской, д. 90/24; городская станция Сам.-Злат. ж. д., Кооперативная ул., Базарная площадь, кор. 2; городской театр — на площади Парижской Коммуны, уг. Фрунзе и Рабочей; Госцирк, уг. Фрунзе и Льва Толстого. Главные улицы Ленинградская и Советская.

Самара основана в 1586 г., была вначале крепостью против кочевников и Понизовой Вольницы. В 1670 г. сдалась без боя Степану Разину. В 1851 г. была учреждена Самарская губерния. Гражданская война, чехо- словацкое восстание, поволжский голод неблагоприятно отозвались на Самаре. Уменьшилось количество жителей, задержался культурный рост города. Образование в 1928 г. Средне-Волжского края с центром в Самаре безусловно открывает широкие перспективы экономического и культурного роста города.

За Самарой Волга делает крутой поворот к западу. Берега Волги здесь ниже, однообразнее, сама река шире и величественнее. Селения редки, только берега около Сызрани оживленнее. В 40 км от Самары с. Ермаковка (прав. б.), получившее свое название от волжского атамана, покорителя Сибири, Ермака, гулявшего здесь до похода в Сибирь с Иваном Кольцо, именем которого названо нижележащее с. Кольцовка (прав. б.). В 48 км от Самары, на реке Екатериновке, расположено с. Екатериновка (лев. б.). Село в 5 км от пристани. Весной пароходы доходят до самого села. Хлебная пристань. Имеются несколько мельниц. Ниже с. Брусяны (прав. б.), за большой песчаной отмелью, расположено с. Переволоки (прав. б.), в 3 км от которого про-

текает река Уса, впадающая в Волгу близ Ставрополя, около с. Усолье. Здесь остановка туристов-кругосветчиков, переправляющих свои лодки с Волги на Усу. Туристы, едущие на пассажирских пароходах, могут здесь высадиться в лодку, немного выше села у поста. Лодка выезжает по свистку парохода. За Переволоками значительное с. Печерское (прав. б.) с большим асфальтовым заводом. За Печерским через Волгу перекинут Сызранский мост, длиной 1485 м. Мост балочной системы, имеет 13 пролетов. Длина каждого пролета около 110 метров. Мост этот, построенный в 1880 г. по проекту профессора Белебюбского инженером Березиным, в свое время представлял чудо техники. Ныне он устарел, длина пролетов узка для современных судов, высота его также неудовлетворительна. В большой разлив 1926 г. пассажирские пароходы не могли пройти здесь под мостом, что вызвало скопление судов и пересадку пассажиров. При восстановлении моста, после попыток колчаковцев его разрушить, когда частично были поставлены фермы (вторая и третья от Лугового берега) другой формы (арочной), несколько нарушилась общая картина ажурного воздушного тоннеля, каким мост представляется с палубы парохода. За мостом расположены села Нов. и Ст. Костычи (прав. б.), в нескольких км от них Батраки (прав. бер.), близ села Ст. Батраки Сам.-Злат. ж. д. Здесь товарная пристань ВГРП. За Батраками, на правом берегу Волги, расположен г. Сызрань (прав. б.), 50 тыс. жителей, ранее уездный город Ульяновской губернии, ныне округ Средне-Волжского края. Сызрань соединяется Моск.-Каз. ж. д. с Москвой (921 км), Сам.-Злат. ж. д. с Уралом и Сибирью и Сыз.-Вяз. ж. д. с центральными губерниями СССР. Город стоит поодаль от Волги на волоке, куда пристают пароходы только весной. По спаде вод пристань ставится у Ракового острова в 5 км от города. Сызрань является крупным железнодорожным узлом. Развито производство мукомольное, салотопенное, кожевенное, сапожное. В окрестностях залежи асфальта, горючих сланцев. Город основан в 1683 г. Быстрый рост Сызрани начался с освобождения крестьян. В городе есть несколько гостиниц, издается газета. Строится мощная электростанция «Сызраньстрой». За Сызранью Волга возвращается к южному направлению. Здесь обращает внимание с. Кашпур (прав. б.) — залежи горючего сланца. Жители занимаются хлебопашеством и садоводством. Первая пристань за Сызранью — **Приволжье** (Спасское-Васильевское) (лев. б.). Садоводство. Хлебная пристань. В 12 км отсюда распо-

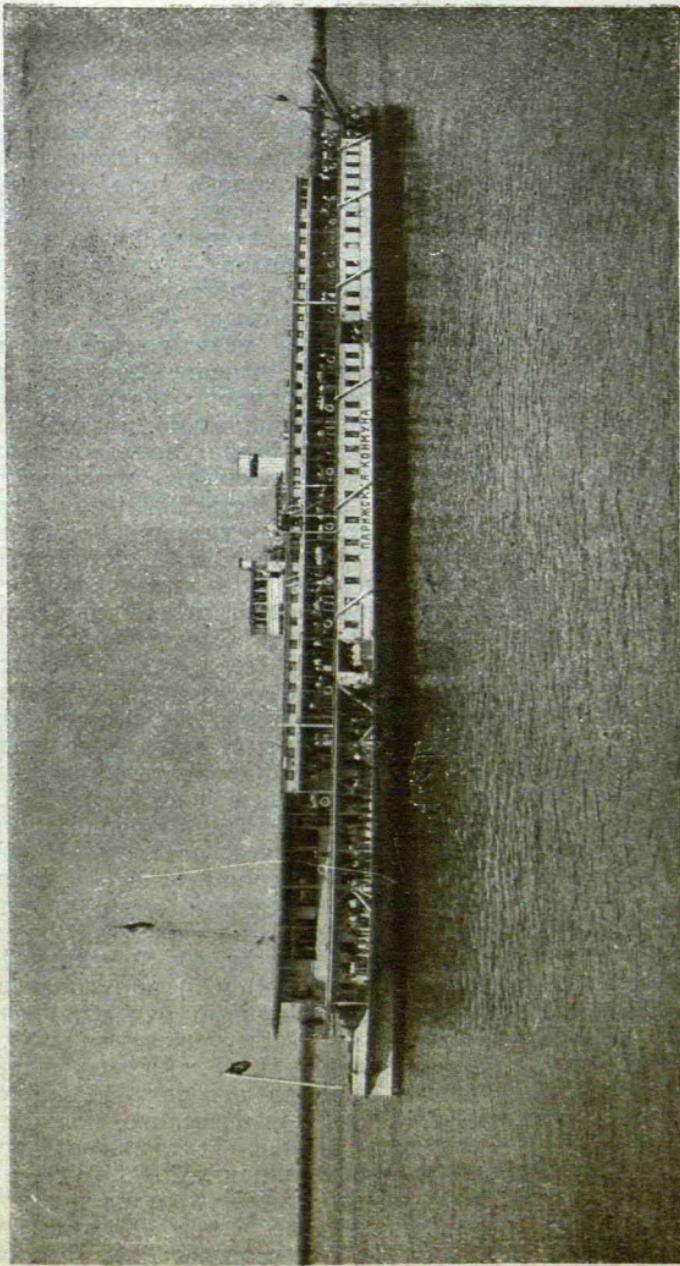
ложен совхоз Зернотреста «Волжский», быв. «Студенец», имеющий 26 тыс. га.

Следующая остановка **Хвалынск** (прав. б.). Город расположен в котловине среди меловых гор. Окрестности покрыты плодовыми садами и лесами. Есть много дач. Хвалынский Комтрест имеет дачи на окраине среди фруктовых садов и за городом в сосновом лесу. На этих дачах Комтрест сдает отдельные места с полным пансионом по доступным ценам. Пароходная пристань весной и в начале лета находится в городе, против бульвара; по спаде воды переводится ниже на 3 км. Город ведет торговлю хлебом, имеет несколько мельниц, маслобойный, кожевенный и лесопильный заводы. Хвалынск — один из центров старообрядчества. В нескольких км от города находятся знаменные Черемшанские скиты — центр «австрийского толка». Выше Хвалынска в с. Федоровка совхоз Ниж.-Волжск, СХТ № 68, зерновой; против Хвалынска, на левом берегу Волги, в Духовницком совхоз того же СХТ, зерновой. Следующая пристань в 26 км от Хвалынска — **Алексеевка** (прав. бер.), здесь один из больших затонов на Волге. При селе в имени бывш. Воронцова-Дашкова с большим яблоневым садом совхоз № 67 Н.-В. СХТ, садово-зерновой. От Алексеевки начинаются и тянутся до Вольска меловые горы, известные под названием «Девичьих», с именем которых связано много легенд. В 36 км от Алексеевки бывш. село, ныне город **Балаково** (лев. бер.) с населением 20 тыс. жителей. Балаково ведет весьма крупную хлеботорговлю, стягивая к себе хлебные грузы, преимущественно пшеницу, со всего прилегающего района. Балаково торгует также лесом. В городе целый ряд мельниц, махорочные фабрики, рыбные промыслы. ВГРП за последние годы здесь оборудовало затон и хорошие ремонтные мастерские. Ремонтируются главным образом теплоходы. В зиму 1928 г. часть товарных теплоходов бывш. Восточного о-ва (Кашгар, Маргелан, Байрам-Али) были весьма удачно переделаны на пассажирские для третьей Астраханской линии. В 1929 г. был капитально восстановлен пароход пассажирской линии «Социальная Революция». В навигацию 1930 г. выпускаются из капитального ремонта: «Волга», «Нева» (Камская почтовая линия) и «Бухара» (Астраханская пассажирская линия).

Балаково основано в 1782 г. раскольниками. Через Балаково можно проехать на минеральные воды, находящиеся на реке Кучум в 44 км от Балакова. В 12 км от пристани расположен колхоз «Борьба за урожай», об'единяющий

около 250 бедняцко-батрацких хозяйств; имеет 6387 га земли, 14 тракторов, электроустановку. Колхоз зерновой, интересен для туристов. В 31 км от Балакова находится город **Вольск**, ныне входящий в состав Нижне-Волжского края в качестве округа (прав. б.). Вольск соединен веткой Р.-Ур. ж. д. с Аткарском, лежащим на пути Москва — Саратов. В городе целый ряд заводов: пивоваренный, металлический, маслобойный и цементные. Выше города — «Коммунар» и «Большевик», ниже — «Красный Октябрь» и «Комсомолец» с общей производительностью до 3.600.000 бочек (600.000 тонн). Население занимается садоводством, бахчеводством, огородничеством. В городе имеется 2 музея, издается газета, есть несколько гостиниц. В Вольске встречается много старообрядцев. В XVII веке на месте Вольска было с. Малыковка, во время Пугачевщины примкнувшее к Пугачеву, за что и подверглось грозной каре от поэта Державина, одного из усмирителей восстания. В 1780 г. с. Малыковка было переименовано в г. Вольск. В настоящее время в Вольске около 40 тыс. жит. Отсюда начинаются по правому берегу Волги Змеевы горы, самые высокие между Сызранью и Саратовым. В 42 км от Вольска расположено большое с. **Воскресенское** (правый бер.). Село известно своими яблоневыми и вишневыми садами. Жители занимаются также хлебопашеством и рыболовством, есть много ветряных мельниц. Имеются лесопильный и маслобойный заводы. На противоположном левом берегу тянется группа колоний немцев Поволжья. У колонии **Марксштадт**, Баронск, бывш. Екатерининштадт (лев. берег) — пароходная остановка. Имеется табачная фабрика, завод сел.-хоз. орудий, мельница. Марксштадт основан в 1765 г. Административный центр республики Немцев Поволжья находится в городе **Покровске**, расположенном на левом берегу Волги против Саратова. Покровск соединен ж. д. с Астраханью, Уральском и Пугачевском.

**Саратов** ( $51^{\circ} 32'$  с. ш. и  $63^{\circ} 44'$  в. д.) расположен в котловине правого нагорного берега Волги, соединен Ряз.-Ур. ж. д. с Москвой (843 км) и Астраханью. Переправа производится паромом от пристани **Утек** (ниже Саратова). Вокзал Ряз.-Ур. ж. д. находится на западной окраине города в конце ул. Ленина (б. Московская); пристани обычно ставятся в городе, но во время мелководья их переводят ниже, на расстояние до 3 км от города. Саратов внутри хорошо распланирован. Начиная от берега Волги, к которой он как бы выходит окраиной, Саратов тянется красивым амфитеатром по склону крутой возвышенности и завер-



Теплоход „Парижская Коммуна“ ускоренной линии Нижний-Новгород—Астрахань.

шается плоскостью, на которой расположена большая часть города, богатого и нарядного. Возвышенность, занимаемая городом, окружена горами, частью покрытыми фруктовыми садами и лесом, частью обнаженными. В северной части города находится Соколова гора. По внутреннему благоустройству, чистоте, богатству и оживленности улиц, Саратов на Волге может соперничать только с Нижним-Новгородом. Ныне Саратов — краевой город Нижне-Волжского края, с населением 215 тыс. жит. и крупнейшей производительностью. В нем свыше 60 фабрик и заводов (мукомольное, маслобойное, механическое производство). Культурно-общественное значение Саратова для Поволжья весьма велико. Саратов имеет университет, который занимает целый городок специально построенных для него зданий (вблизи вокзала по бывш. Московской ул.), имеет рабфак, областной Коммунистический университет, целый ряд техникумов, Сельскохозяйственный и Ветеринарный институты. В Саратове много ученых О-в, из которых следует отметить Саратовское О-во Естествоиспытателей и любителей естествознания, а также Волжскую биологическую станцию, выпустившую целый ряд научных трудов. Интеллектуальная жизнь Саратова стоит довольно высоко. Саратов — это мозг Поволжья. В Саратове учились: в семинарии Н. Г. Чернышевский, в гимназии А. И. Пыпин (академик-историк), проф. Казанского университета Г. А. Захарьин (знаменитый врач 90-х годов прошлого столетия), П. Г. Яблочков (изобретатель в области электротехники), Д. А. Мордовцев (писатель). В Саратове жил в ссылке историк Н. И. Костомаров. Из многочисленных музеев Саратова следует отметить Нижневолжский краевой музей (канцелярия музея — Армянская, 32). В настоящее время он имеет в своем составе: 1) естественно-исторический отдел, М. Казачья, 5; 2) археологический отдел, ул. Сакко и Ванцетти, 40; 3) этнографический отдел, Армянская, 32 и 4) и 5) промышленно-экономический и историко-революционный отделы, Гимназическая, 17. В этом доме была 1-я мужская гимназия, в ней в 1851 году учительствовал Н. Г. Чернышевский. Н.-В. краевой музей имеет еще два отдела — Радищевский музей и дом-музей Н. Г. Чернышевского. Радищевский музей — пл. Революции (бывш. Театральная), принадлежит к крупнейшим сокровищницам СССР. Коллекции его разделяются на два главных отдела — отдел русского искусства и западно-европейского искусства. Одну из драгоценностей музея составлял пожертвованный Виардо

Тургеневский кабинет, ныне перенесенный в университет. Дом-музей Н. Г. Чернышевского — Чернышевская, 142 (бывш. бол. Сергиевская), вблизи пароходных пристаней, знакомит туриста с жизнью и деятельностью Чернышевского, как писателя и революционера. На доме прибита мемориальная доска с соответствующей надписью. Из музеев других организаций интересен музей Волгаря — Армянская, 32, основанный в 1921 году Саррайкомводом. Он знакомит с развитием волжского транспорта и современным состоянием его. Для туриста интересно одно из старейших зданий Саратова — Троицкий собор (1694—1695 г.г.) — Старо-Соборная пл. Новый собор оригинальной кубической формы по проекту Стасова (1815—1823 г.г.), расположен вблизи сада Липки (Коммунарная пл.) — любимое место отдыха не только саратовцев, но и приезжих туристов. В саду памятник журналу «Искра». В Липках лучшая часть, английский цветник. Около сада поставлен памятник-бюст Чернышевского. Туристу, желающему познакомиться с городом во время стоянки парохода (3—4 часа), рекомендуется осмотреть, в порядке, последовательном от пристани: музеи Чернышевского, Волгаря и Радищевский, затем трамваем от ул. Республики (бывш. Немецкой) проехать до вокзала, мимо университетского городка, и этим же трамваем вернуться к пароходной пристани. Можно совершить экскурсию по Саратову маршрутом № 62 (стр. 106). В Саратове издаются краевая газета «Поволжская Правда», комсомольская «Молодой Ленинец» и целый ряд журналов. Гостиницы: «Астория» — ул. Республики, 34 (при ней столовая), «Европа» — уг. Республики и Кооперативной, д. 30, «Центральная» — ул. Республики, 3. Главные улицы города — Ленинская (б. Московская) и Республики (б. Немецкая). На углу Ленинской и Ильинской расположена Нижне-Волжская краевая почтово-телеграфная контора. Дом работников просвещения и краевая экскурсбаза — Радищевская, 14. Зимние театры: им. Чернышевского — пл. Революции, 39 (опера и опера-ретта) и им. К. Маркса — Рабочая, 63 (драма). Имеется довольно густая трамвайная сеть — от пристаний прямое сообщение с вокзалом. Городская станция Ряз.-Ур. ж. д. — Ленинская, д. 71. За городом опытная сельскохозяйственная станция и совхоз № 3 Совхозстреста. Строятся: районная электростанция на донецком угле мощностью 22 тыс. квт. (для первой очереди) и завод комбайнов. С 70-х годов прошлого столетия создалась угроза благополучию саратовских пристаней. Саратовская водная проблема предста-

вляет одну из интереснейших и поучительнейших страниц русской гидротехники. Ныне производятся выпрямительные работы у Саратова, имеющие целью сохранение нормальных судоходных условий городских пристаней и приведение русла реки в районе Саратова в устойчивое положение для будущего жел.-дор. моста, к постройке которого приступлено в 1930 г.

Местность Саратова была обитаема еще задолго до русской колонизации края, на что указывает само название Саратова (по-татарски Сара — желтый, Тау — гора). Первоначально русский Саратов находился на левом берегу Волги, в 10 км выше, при впадении реки Саратовки. Впервые о Саратове упоминается в грамоте 1590 года. Первоначально город был крепостью против кочевых народов. В 1604 г. Саратов был разгромлен самозванцем, Брали его и Степан Разин, и Федька Шелудяк, и Пугачев. В 1672 г. Саратов был перенесен на правый берег к Соколовой горе. С особой быстротой город начал развиваться со второй половины XIX века, с усмирением Нижнего Поволжья и установлением на Волге правильного пароходства. В 60-х года в нем было жителей 70 тыс. человек, а по переписи 1897 г. уже 137 тыс. человек.

От Саратова имеются две ежедневные местные линии: вверх по Волге до Марксштадта, вниз по Волге до Зельман. За Саратовым Волга меняет совершенно характер своих берегов, особенно правого. Горы правого берега идут почти все время вдоль реки, изредка отступая от нее. Горы обнаженные, то отвесно обрывами падают к реке, то в виде холмов, покрытых растительностью, вдаются в реку. Зелень только в долинах, ближе к селениям. От Саратова до Камышина идут Уши Горы, которые местами возвышаются над уровнем Волги до 150 метров. Уши Горы в различных местах носят и разные названия: так, в 6 км ниже деревни Бабановки находится гора Семь Братов, в 4 км ниже Золотого — Осиновые Лбища, далее Меловые Горы, у села Лапоть — Бугор Стеньки Разина, почти рядом — гора Дурман, ниже села Щербаковки — Столбчи, Ураков Бугор и, наконец, ниже Камышина, около села Широкого — Стрелин Бугор. Все эти горы может точно указать лоцман парохода. Нагорный берег Волги в этих местах постепенно понижается и заканчивается незначительной возвышенностью, отделяющей волжское русло от долины реки Дона. Чем дальше от Саратова, тем меньше леса, — начинается степь. Волга на этом плесе широкая и могучая.

В 10 км ниже Саратова с. **Береговой Увек** (прав. б.) — толовная станция Ряз.-Уральск. ж. д.; здесь перевалка грузов с железной дороги на воду и обратно. Зимой ходит ледокол. Ныне приступлено к постройке моста через Волгу. В Увеке расположены склады Нефтесиндиката. Увек представляет огромный интерес в археологическом отношении. Здесь видны остатки земляного вала, каменных построек татарского города Увека, разрушенного Тамерланом в конце XIV века. Саратовская Архивная комиссия производит в Увеке исследования. Остановка пассажирских пароходов здесь необязательна. Первая пристань за Саратовым — **Мордовое** (прав. бер.), за ней **Ахмат** (прав. бер.). Подле села находится высокая Ахматская гора (около 280 м над уровнем моря). В конце XVIII и начале XIX в. в этой местности был притон «лихих людей». Организован колхоз «Имени 12 лет Октября». Следующая остановка — колония **Зельман** (Ровное) на левом берегу Волги — крупный заготовительный хлебный пункт. За колонией Зельман Волга делает кругой поворот на северо-запад. В 114 км от Саратова расположено громадное с. **Золотое** (лев. б.), затонувшее в фруктовых садах. Золотое славится своими вишневыми и яблоневыми садами. Здесь же разводят саженцы, которые расходятся по соседним губерниям, на Урал, Украину. От Золотого Волга постепенно возвращается к южному направлению. В 19 км от Золотого пристань **Нижняя Банновка** (прав. б.), жители занимаются садоводством и земледелием, выделкой веялок и сортировок. Организован колхоз «Батрак». В 15 км ниже, на правом берегу Волги, находится утес Стеньки Разина, со следами старинного укрепления. Утес имеет столообразный вид и отделяется от соседних возвышенностей оврагами (буераками); такие бугры называются здесь шиханами. По народному преданию, в одной из пещер бугра жил атаман Степан Разин. В бугре зарыт богатый клад, — говорит народная легенда, — только никто еще не мог его взять, потому что он заколдован. Внешне бугор этот ничем не замечателен, и без указаний его трудно отличить от ряда других утесов, — показать его может лоцман парохода. Несколько ниже бугра — громадная обнаженная гора Дурман или Стенькина тюрьма. Сюда, по преданию, добрые молодцы приводили пленных. Гора была окружена такой непроходимой чащей, что пленному некуда было выбраться; один конец был — кинуться в Волгу. Следующая пристань — с. **Щербаковка**. Здесь в августе 1923 г. был дерзко ограблен бандитами почтовый пароход «Володарский». За Щерба-

ковкой начинаются Столбчи, чрезвычайно живописные своими обрывами и утесами желтого и голубоватого цвета. Из воды выходят колоссальные столбы и колонны, издали похожие на развалины фантастических замков и башен. Здесь Волга принимает р. Еруслан — последний приток слева. На этом плесе за пристанью **Нижняя Добринка** (прав. берег) — ныне об'единивший в колхоз 550 хоз. старой немецкой колонии, электрифицированной — красавая Уракова гора, покрытая растительностью. Уракова гора — громадный бугор в 150 м высоты, спускающийся к Волге тремя террасами; у подножья нижней террасы утес, прорытый пещерами. Гора получила название от атамана Урака, предшественника Разина. Олеарий утверждает, что Урак был татарский князь, убитый в бою с русскими и похороненный на этой горе. В 1570 км от Нижнего расположен г. **Камышин** (прав. б.) — окружной город Нижне-Волжского края, с населением около 20 тыс. жит. Камышин соединен Ряз.-Уральской ж. д. с Москвой (939 км). В Камышине имеются несколько мукомольных мельниц, кожевенный и мыловаренный заводы. Издается газета «Коллективист». В городе и его окрестностях много садов, огородов и бахчей. Исключительной известностью пользуются камышинские арбузы. Река Камышинка, впадающая здесь в Волгу, представляет удобный путь с Волги на Дон через приток Дона Иловлю. Этой дорогой в XVI и XVII вв. пользовались «лихие люди» из донских казаков. Устье Камышинки в то время было для них таким же надежным убежищем, как устье жигулевской р. Усы для Понизовой Вольницы. Рекой Камышинкой еще в древности пользовались для переправы с одной реки в другую. Князь Игорь в X веке, совершая свой поход в Хвалынское (Каспийское) море, воспользовался путем через Камышинку. Несколько столетий позднее Селим — турецкий султан, собираясь войной на Персию и Астрахань, приступил к работам по прорытию канала между Камышинкой и Иловлей. Но предприятие это не удалось. Петр I в 1698 г. возобновил эти работы, поручив их некоему инженеру Беркелю. Последний работ не выполнил и скрылся заграницу. В настоящее время судьба Волго-Донского канала решена. Он будет прорыт в другом месте, ниже Сталинграда. Камышин основан во второй половине XVII века на левом берегу р. Камышинки. В 1697 г. Петр I поселил здесь полк для работ по соединению Волги с Доном. Тогда было построено на правом берегу Камышинки еще одно укрепление — Петровск. Затем возник на правом берегу Волги г. Дмитриевск, переименованный

в 1780 г. в г. Камышин. Напротив Камышина — г. **Николаевск** (бывшая Николаевская слобода, лев. б.). В нем имеются завод «Профинтерн», принадлежащий Стalingрадскому Маслоторству, мукомольные мельницы, лесопильный и кожевенный заводы. В 160 км от Николаевска, в степях бывш. Астраханской губ., расположено Эльтонское озеро, самое большое на земном шаре самосадочное соляное озеро. В 29 км от Камышина пароход подходит к большому с. **Антиповке** (прав. б.); жители занимаются садоводством, бахчеводством и рыболовством. Здесь также производят ломку камня. Село известно своими арбузами. Антиповка основана в половине XVII века, как казацкая станица Волжского войска. Во время пугачевского движения казаки примкнули к Пугачеву, за что после усмирения края были переселены на Северный Кавказ, а в Антиповку стали переселять крестьян из внутренних губерний. В 1737 г. в Антиповке были устроены каторжные работы в местных каменоломнях. Далее обращает внимание с. Караваинка (прав. б.). Множество валунов усеивают его окрестности. Формой своей валуны напоминают караваи. Ниже Караваинки, на левом берегу Волги, расположено большое с. **Быковы Хутора** (лев. б.). Село славится арбузами, которые считаются лучшими в Поволжье. Есть сельскохозяйственный техникум. Следующая пристань **Балыклей**, жители также занимаются бахчеводством. За пристанью **Пролейка** (правый берег), пароход пристает к посаду **Дубовка** (прав. б.). Название Дубовка, по преданию, произошло от дубового леса, когда-то росшего здесь. Жители занимаются садоводством и огородничеством, разводят яблони, арбузы, дыни и даже виноград. Местные женщины занимаются тканьем дешевых ковров. К приходу парохода на пристань выносят олеандры и другие декоративные растения, во множестве разводимые здесь. Достопримечательность Дубовки — дом Волжского атамана, прозванного, за поход при Петре I в Персию, Персидским. Дом этот, по внешнему виду похожий на мрачную крепость, расположен над Волгой, на юру. Хорошо виден с парохода. Год постройки 1775. В нем, по преданию, жил Пугачев во время своего пребывания в Дубовке. Дубовка основана в XVIII веке, в целях создания крепкого оплота против «лихих людей» и обеспечения торгового движения на Волге. Она была сделана главным городом волжского казацкого войска, но казаки не оправдали возложенных на них надежд. Их перевели на Северный Кавказ, а здесь стали селить крестьян внутренних губерний. Дубовка стала посадом. В 1848 г. она

была соединена с Доном конно-жел. дорогой и до проведения ж. д. между Царицыным (ныне Сталинградом) и Калачем играла большое торговое значение, ныне утраченное. В 32 км ниже Дубовки из Волги вытекает с левой стороны большой рукав Ахтуба, текущий параллельно Волге до впадения в Каспийское море. Весной воды Волги и Ахтубы сливаются в одно море воды.

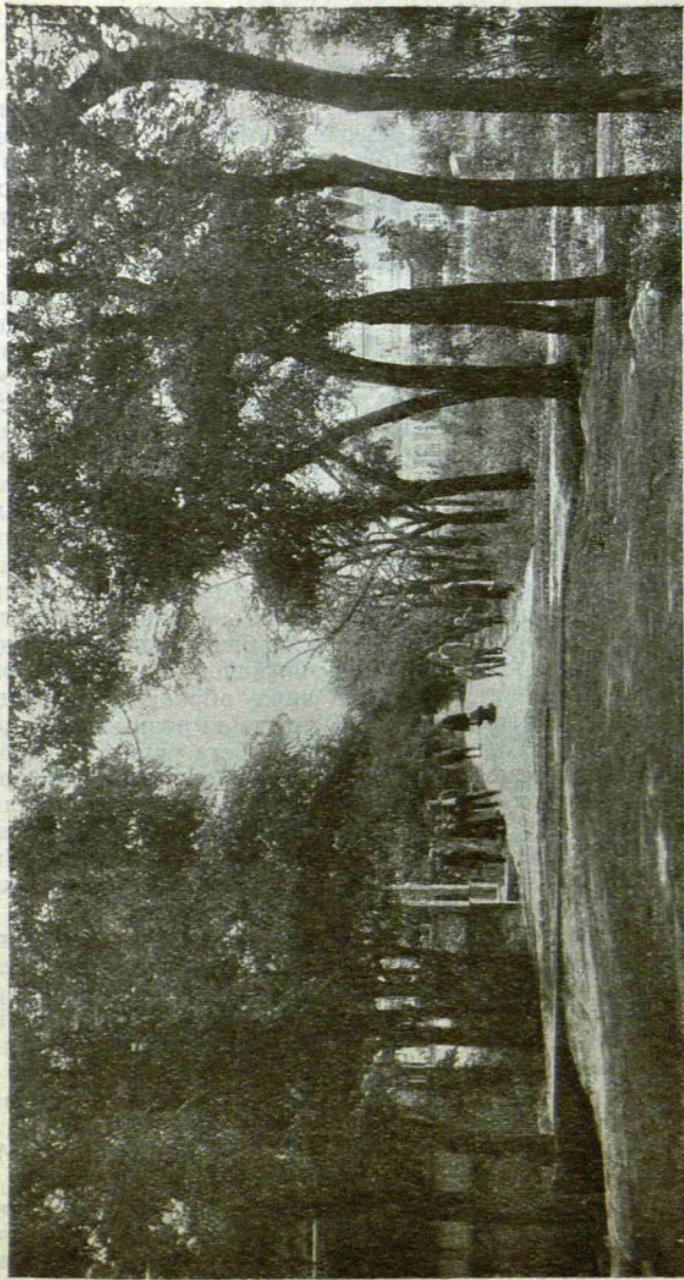
В 1750 км от Нижнего, на возвышенной равнине правого берега Волги расположен **Сталинград** ( $48^{\circ} 42'$  с. ш. и  $62^{\circ} 11'$  в. д.), бывш. Царицын, ранее губернский город, ныне округ Нижне-Волжского края, с населением в 150 тыс. жит. Сталинград через Грязи соединен с Москвой (1072 км) Юго-Вост. ж. д., Ростовом-на-Дону, Новороссийском и Владикавказом через стан. Тихорецкую, Сев.-Кав. ж. д. Со станции Донской (бывш. Калач) Сталинград соединяется Юго-Вост. ж. д. (расстояние 82 км). Вокзал Юго-Вост. ж. д., от которого идут поезда на Москву, Тихорецкую, находится близ центра города. Сталинград выстроен на песчаном берегу, мало привлекателен. Здесь часты ветры, которые летом несут с собой тучи песка, затрудняющего дыхание и ходьбу. Обыкновенно летом здесь утомляющий зной. Торгово-промышленное значение города благодаря его исключительно выгодному географическому положению огромно. С прорытием Волго-Донского канала, которое последует за пределами пятилетия, это значение еще более возрастет. Ныне Сталинград становится мощным промышленным центром СССР. Здесь в ближайшие годы вырастут пять крупнейших промышленных комбинатов: металлообрабатывающий, машиностроительный, в который войдут ныне отстраиваемый тракторный завод, металлургический — «Красный Октябрь», новый автомобильный, лесопромышленный комбинат, химический и резиновый комбинаты. С ростом этих индустриальных гигантов население достигнет 450 тыс. жителей. Будут построены пять соц. городков, применительно к 5 комбинатам (часть постройки начнется текущим летом); на месте старого Сталинграда будет лишь центр управления округом и культурный центр города. Сталинград является главным лесным рынком для всех лесных губерний Волжского бассейна. Отсюда лес идет на юг, в Ростов-на-Дону и далее. Имеются 14 лесопильных заводов. Крупнейший — «25 Октября». В Сталинграде перегружают керосин, приходящий сюда наливом из Баку. Отсюда он идет по жел. дор. в вагонах-цистернах. Для нефтяных операций построен целый городок бывш. Нобеля, ныне «Красная Баррикада». Городок этот расположен выше пристаний, на се-

веро-восток от города. При под'езде на пароходе сверху он обращает внимание вместе с металлургическим заводом «Красный Октябрь», выше которого заканчивается постройкой тракторный завод им. Дзержинского, с производительностью 50 тыс. тракторов в год. Окончание строительства намечено к июлю 1930 г. От города до конечной ст. Тракторстроя трамваем 15 км (30 коп. проезд). Строится электростанция мощностью до 66 тыс. кв. Маршрут по Сталинграду № 63, стр. 106. По торговле рыбой Сталинград также занимает значительное место. Отсюда железной дорогой рыба развозится в разные места СССР. Здесь также идет торговля солью, доставляемой сюда из Баскунчакского озера через пристань Владимировку. Сталинград торгует хлебом, имеет крупное горчичное производство (есть несколько горчичных заводов). Интересных зданий в городе мало. Дом «Науки и Искусства» и Краевой музей, помещающийся в бывш. церкви Преображения—уг. Большевистской и Пролетарской. В Сталинграде за время пароходной стоянки (4—5 часов) можно, воспользовавшись трамваем, подробно ознакомиться с городом и даже побывать на Тракторстрое. На обратном пути из Астрахани туристам, едущим на паротеплоходах третьей (пассажирской) линии, рекомендуется время стоянки парохода использовать на осмотр металлургического завода «Красный Октябрь». В городе издается окружная газета «Борьба». Кроме трамвая имеется автобус. Есть несколько гостиниц, лучшая «Люкс» на ул. Гоголя; на Тракторстрое имеется помещение для экскурсантов, — необходимо заранее договориться (письменно или лично). Из Сталинграда местные линии по Волге вверх до Балыклея и вниз до Солодников, по Ахтубе до Капустина Яра. О Царицыне упоминается в 1589 г., а ранее он был татарским селением. Описание Царицына встречается у Олеария. К описанию приложен вид Царицына. История Царицына — перечень нападений на него разных атаманов Понизовой Вольницы. С развитием пароходного движения Царицын стал гигантски расти. В 1841 г. здесь было  $6\frac{1}{2}$  тыс. жителей, в 1904 г. свыше 80 тыс., а теперь 150 тысяч. В 1925 г. Царицын был переименован в Сталинград. Под городом совхоз «Горная Поляна» (огородомолочный).

За Сталинградом начинается самая однообразная, но по своему очень интересная Волга. Берега резко меняются, горы кончаются, оба берега становятся низкими. Местность степная. Волга разделяется на множество продольных и поперечных протоков. Часто эти протоки,

называемые здесь ериками, сливаются в одно большое водное пространство, — берегов тогда не различишь. В разлив здесь Волга течет одним гигантским грозным потоком шириной до 40—45 км. Кругом море воды с пропавшими вдали берегами, со сложной системой воложек и протоков, понятных лишь лоцману парохода. Ночь здесь создает диковинную незабываемую картину таинственного очарования. Воложки, протоки в темную звездную ночь кажутся волшебными коридорами, кое-где блистающими огоньками встречных пароходов или ватаг и селений, изредко попадающихся на островах и правом берегу Волги. Интересна жизнь на реке. Попадаются постройки на сваях при рыбачьих промыслах, селения на островах, окруженные кругом водой. В разлив 1926 г. скот, домашний скарб беспомощно плыли здесь по Волге, выкинутые могучим потоком реки из изб и построек селений, которые были затоплены тогда до крыш. По берегам встречаются верблюды и буйволы. На реке видны пеликаны, летят гуси, утки, лебеди. Видны рыбакские лодки. Идет лов. Здесь население занимается главным образом рыболовством. Ближе к Астрахани попадаются калмыцкие молельни — хурлы (Тюменевка и Калмыцкий базар). На этом плесе наблюдается явление мглы.

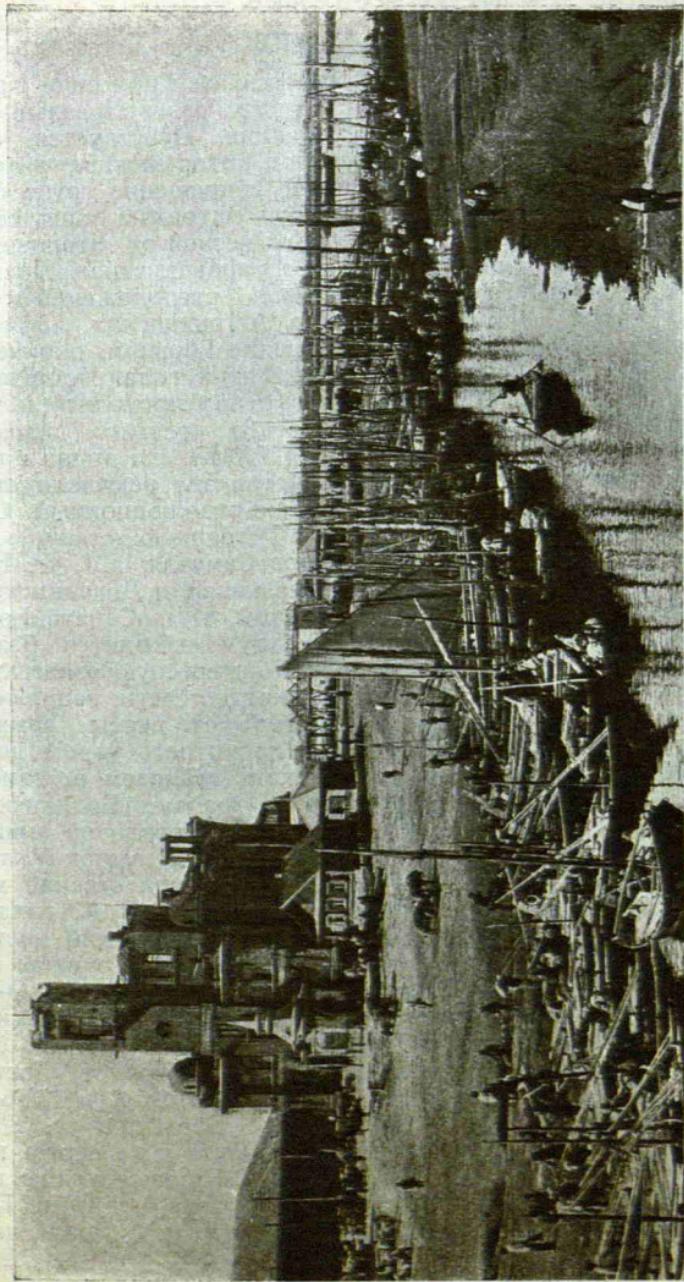
В 28 км от Сталинграда, близ устья р. Сарпы — последний приток Волги — немецкая колония Красноармейск, бывш. Сарепта (правый бер.), населенная гернгутерами. Жители Сарепты занимались выделкой горчицы и сарпинок. Известны сарептские пряники. Их продают в Сталинграде у пристаний. Сарепта — станция Сев.-Кавк. ж. д. (26 км от Сталинграда). С 1 июля т. г. здесь развертывает работу механизированная лесобаза. Проектируется постройка судостроительной верфи. С парохода Сарепта плохо видна, так как находится в стороне от ходового фарватера. Первая пристань за Сталинградом — **Каменный Яр** (прав. бер.), жители занимаются рыбным промыслом. В 58 км от Каменного Яра — **Владимировка** (лев. бер.), расположенная на Ахтубе, которая здесь блезко подходит к Волге, отделяясь от нее небольшим островком. Владимировка соединена ж. д. с Баскунчакским озером (длина ж.-д. линии 55 км). Запасы соли в этом озере неисчерпаемы. Верхний слой озера, рабочий, имеет ориентировочно около миллиарда тонн соли. С озера соль отправляется через ст. В. Баскунчак ж. д. на Саратов и далее или подвозится во Владимировку. Здесь она размалывается на одной из мельниц и отправляется в баржах по Волге. Следующая пристань — **Черный Яр** (прав.



Астрахань. Главная аллея курорта Тинаки.

бер.). В 90-х годах Черный Яр был местом административной ссылки. Черный Яр служит пристанью для большого с. Старицы, жители которого занимаются садоводством, скотоводством и земледелием (село в стороне от Волги), а также для с. Соленого Займища, лежащего вниз по Волге в 12 км. Через 46 км после Черного Яра пароход пристает к большому селу — **Никольское** (прав. бер.). В 1893 году здесь произошел обвал берега на протяжении более  $\frac{1}{2}$  км длиной. Жители занимаются рыболовством. За Никольским обращает внимание станица Ветлянская (прав. бер.). Здесь в 1878 г. открылась чума, ликвидация которой потребовала применения чрезвычайных мер. Следующая остановка парохода у пристани **Даниловка** (лев. бер.). Даниловка обслуживает большой район, жители которого занимаются садоводством и скотоводством. Здесь у ВГРП имеется небольшой пароходик, который занят подвозкой грузов, главным образом яблок из окрестных селений, расположенных как по Волге, так и по Ахтубе. В 29 км отсюда **Енотаевск** (прав. бер.), незначительный город, расположенный на Воложке, на которой пароходы пристают только весной. Летом пристань отводится к острову в 3 км от города. В 1745 г. в Енотаевске родился первый русский баснописец Хемницер. В 55 км отсюда станица **Сероглазинская** (прав. бер.); большое рыбачье селение. Немного ниже обращает внимание калмыцкий храм или хурул. Храм украшен разными священными предметами, вывезенными из Тибета еще при первом переселении калмыков. Следующая остановка **Замьян** (прав. бер.). Не доезжая Астрахани около 7 км близ с. Хохлатского пароход проходит мимо Жареных бугров, здесь была по преданию столица хазаров Итиль. Немного ниже Калмыцкий базар — пристань пароходов местного сообщения. Отсюда попадают в Тинаки. Туристам рекомендуется во время стоянки парохода в Астрахани совершив сюда поездку, осмотреть Тинакскую грязелечебницу, соленое озеро (длина 650 м, ширина 175 м) и небольшой изящный парк, попутно можно зайти в калмыцкий хурул. Вся эта поездка займет не более 7—8 ч. За Калмыцким базаром пароход поворачивает направо и перед вами Астрахань.

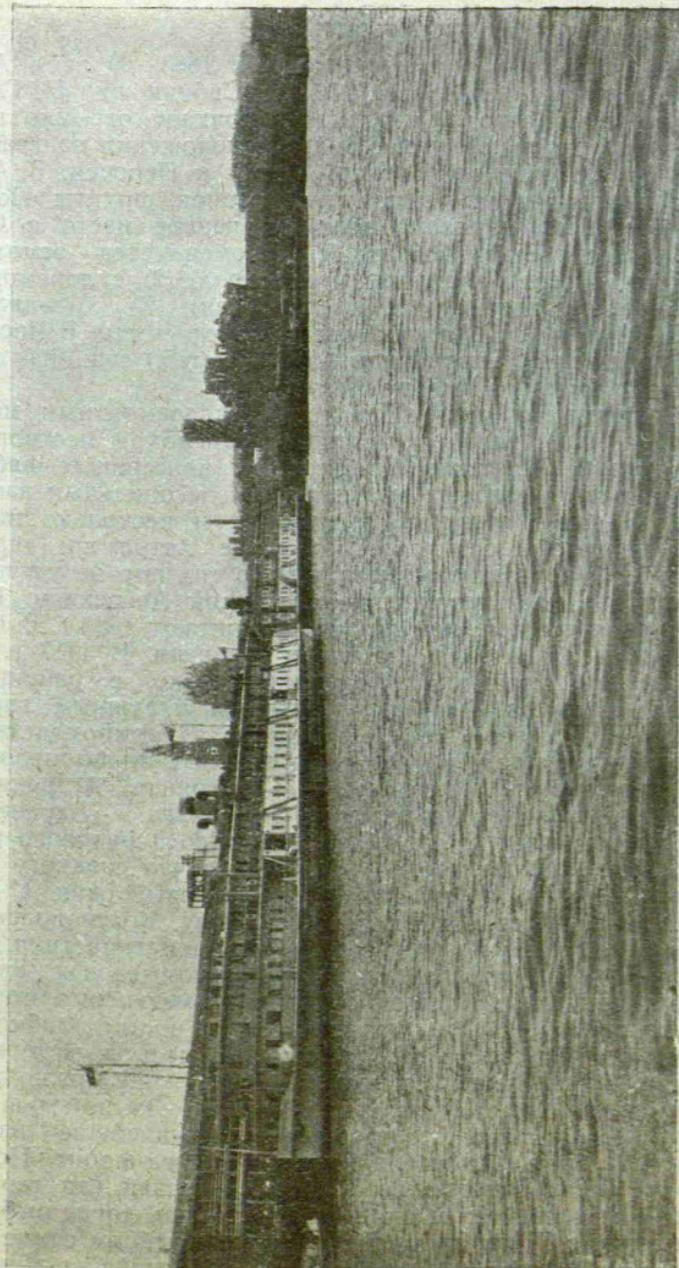
**Астрахань** ( $40^{\circ} 21'$  с. ш. и  $48^{\circ} 2'$  в. д.) лежит на левом берегу главного русла Волги на острове, образуемом Волгой и ее рукавами. Астрахань соединяется через Саратов с Москвой (1517 км) Ряз.-Уральской ж. д., имеет около 180 т. жителей. Город находится над уровнем Каспийского моря на 4,5 м. В самом городе протекает р. Кутум, которая делит Астрахань на две части. Параллельно Кутуму идет Варвар-



Астрахань. Река Кутум со стороны города.

циев канал. Астрахань с парохода красива. Громадное пространство у реки покрыто пароходами, разнообразными и разнохарактерными судами и баржами. Чувствуется, что перед вами большой портовый город, который живет интенсивной жизнью, несмотря на общее сокращение грузооборота и судоходства. Со всех сторон Астрахань окружена валами, которые предохраняют город весной от затопления. Этой же цели отчасти служит и Варварциев канал. Достопримечательность Астрахани — кремль, расположенный на Заячьем бугре, самом высоком из Астраханских холмов. Постройка кремля, начатая при Иоанне Грозном, окончена была при Борисе Годунове. В 40-х и 50-х годах прошлого столетия стены кремля капитально ремонтировались и теперь кремль уже не сохраняет своего древнего вида. В кремле интересен Успенский собор (1700 г.), его видно с парохода задолго до Астрахани. В Астрахани рекомендуется посетить: Краевой музей й Историко-революционный, Советская, д. 17; научную рыбо-хозяйственную станцию и Ихтиологический музей, ул. Теодора Самуэля, д. 1, уг. Набережной 1-го Мая, быв. Варварциев канал, и Догадинскую картинную галерею, уг. Свердловской, 81 и Саратовской.

У Красного моста через реку Кутум находится базар Большие Исады. Базар представляет интересную азиатскую картину. Вы встретите кибитки и иногда телеги, запряженные верблюдами и волами, тут торгуют персы, армяне и т. д. Большие Исады интересно посмотреть утром до 8 часов. К Бол. Исадам можно проехать трамваем от самых пристаней по Пристанской линии на трамвае Болдинской линии с пересадкой за мостом на трамвай круговой линии. Здесь же за мостом через Кутум расположен рынок Малые Исады. На Бол. и Мал. Исадах ныне преимущественно магазины ЦРК и кооперативных организаций. В Астрахани имеются высшее учебное заведение — Медицинский институт, рабфак, целый ряд техникумов. Издается окружная газета «Коммунист», имеется несколько научных о-в: О-во исследователей астраханского края, Научно-медицинское о-во. Ихтиологическая лаборатория изучает рыбные богатства края, издано несколько научных трудов. Гостилицы — «Коммунальник» (быв. Люкс), Братская, д. 3/16 и «Ново-Московская», уг. Советской и Братской, д. 8/18. Лучшая столовая ЦРК № 5. Главная почта и телеграф помещаются на уг. Братской и Почтовой. Главные улицы города — Советская (быв. Московская) и Братская (быв. Полицейская). Имеется трамвай от пристаней Волжского госпороходства (несколько участков). От участка № 3

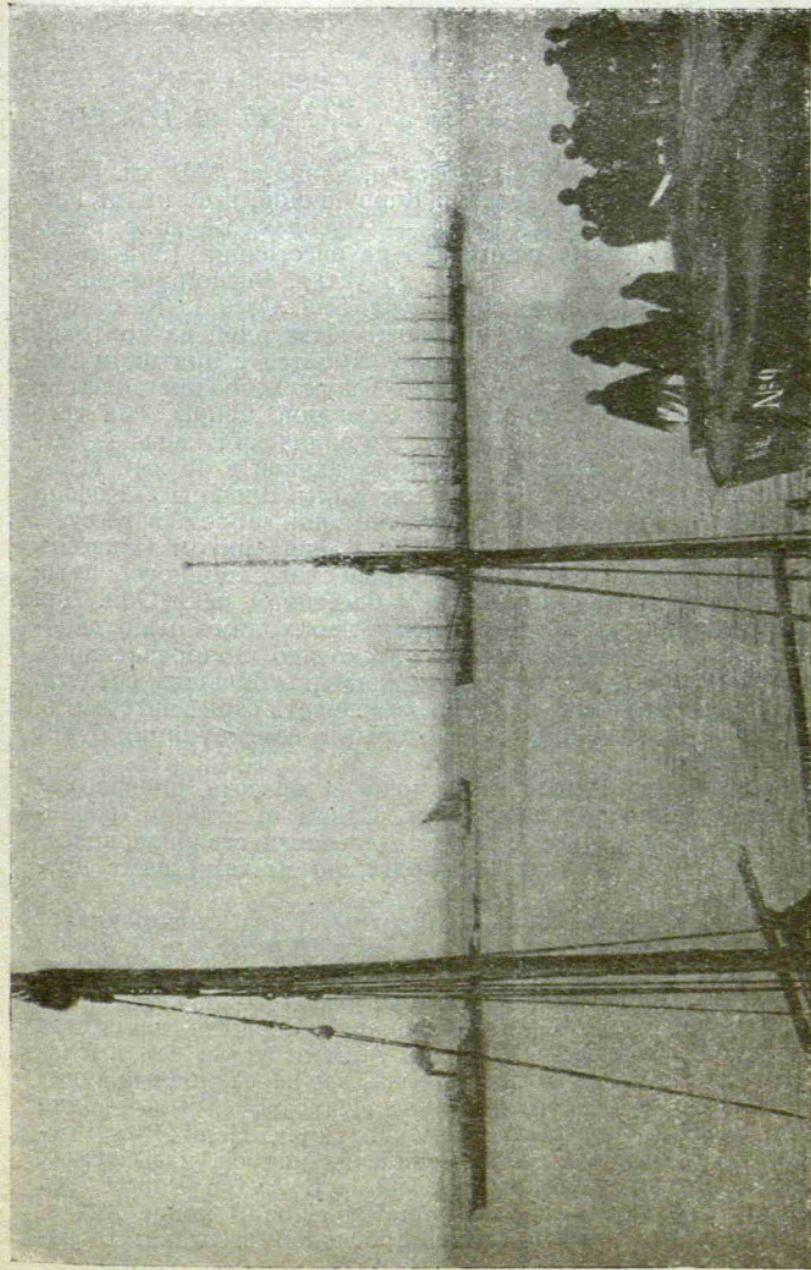


Поволжье.

Астрахань. Пристани УВГРФ.

отход пароходов вверх по Волге. В 1883—89 гг. в Астрахани в ссылке по возвращении из Сибири жил Н. Г. Чернышевский. Торговое значение Астрахани огромно вследствие нахождения в устье Волги и положения на границах с Кавказским краем, Средней Азией и Персией. В Астрахань доставляются: рыба, нефть, хлопок, фрукты. По торговле рыбой Астрахань занимает первое место в СССР. Из окрестностей Астрахани рекомендуется осмотреть: 1) село Черепаху (фрукты и виноград), 2) судоремонтные мастерские, Ленинские (быв. Нобеля), 3) холодильник, расположенный близ железнодорожного моста. В Черепаху можно съездить извозчиком (от 3—5 руб.) или на лодке, которую можно взять на Кутуме.

К пловучему доку (Ленинским судоремонтным мастерским) и холодильнику вас подвезет пароход местного сообщения. В Астрахани имеются две консервных фабрики, целый ряд бондарных мастерских и лесопильных заводов. Имеются пивоваренный, стекольный и несколько небольших кожевенных заводов. Прошлое Астрахани теряется в глубине незапамятных времен. До сих пор не установлено точное местонахождение татарской Астрахани. Годом основания современной Астрахани считают 1559 г. В 1667 г. Астрахань была взята Степаном Разиным. В 1717 г. была учреждена Астраханская губерния. Ныне, с районированием Поволжья, Астрахань является окружным городом Нижне-Волжского края. Волжское Госпороходство из Астрахани содержит целый ряд местных линий небольшими пароходами: Астрахань — Селитряное, Астрахань — Лагань, Астрахань — Бертьюль, Астрахань — Караптиное и др. Из Астрахани ходят пароходы до 9-футового рейда, там пересадка на морские суда. В случае сильного спада воды пересадка переносится на 12-футовый рейд. С рейда идут морские суда в Баку, Махач-Калу, Красноводск. Поездка по дельте Волги, мало посещаемой туристами, интересна. Здесь своеобразная Волга, промысловая, строгая, пустынная. Размах дельты Волги, вливающейся в море 200 протоков с бесчисленным количеством водных лабиринтов и ильменей, колоссален. В низовьях дельты заслуживает внимания заповедный ильмень Дамчик, где можно встретить редких птиц (белая цапля), лотос — каспийскую розу. В дельте Волги много промыслов; крупнейшие из них Оранжерейное (б. Сапожниковы) и Труд-Фронт. Поездки на промысла интересны во время весенней (до середины июня) и осенней (с конца сентября) путин, когда рыба массами идет в Волгу для икрометания. За рейдом самое большое соленое озеро на земном шаре — Каспийское море.



Астрахань. Отправка каравана за рыбой.

## КАМА.

*(Маршруты №№ 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46, 47 и 54).*

**Кама** главнейший приток Волги, длина ее 2707 км. Истоки Камы находятся у деревни Карпушиной, в 60 км от Глазова. Главные притоки Камы — Чусовая, Белая с рекой Уфой и Вятка. Кама судоходна на расстоянии 1.215 км от впадения в нее реки Вишеры до устья. Весной маленькие пароходы могут подниматься до с. Кай. Отсюда Кама пригодна для сплава. В верхней своей части один из притоков Камы — Южная Кельтма близко сходится с притоком Вычегды — Северной Кельтмой. Таким образом бассейн Камы соединяется с бассейном Северной Двины, для чего в 1822 г. был прорыт Северо-Екатерининский канал — между Северной и Южной Кельтмой (длиной в 18 км). Ныне этот канал бездействует. Приток Камы Вишера с Колвой соединяет в этой же части при помощи волоков Каму с бассейном реки Печоры. В XVIII в. академиком Палассом был предложен проект транс-уральского водного пути, которым Кама соединялась бы с бассейном реки Оби. Для осуществления указанного проекта необходимо было шлюзовать реку Чусовую, создать несколько водораздельных каналов и проч., что требовало, конечно, больших средств. Проект этот до сего времени сохраняет свой интерес и возможно в будущем, с некоторыми изменениями, будет осуществлен.

Кама по своей величавой мощи и красоте производит сильное впечатление на туриста. Своим простором, разнообразием видов и могучей растительности северная красавица не только не уступает Волге, но местами даже преисходит ее.

После впадения Южной Кельтмы Кама поворачивает на юг и принимает приток — реку Вишеру, по которой уже существует правильное пассажирское движение от Чердыни до Перми. Пароходы этого плеса — двухэтажного типа, вполне удобны по помещению. Чердынь находится на притоке Вишеры — Колве (в 7 км от устья ее). Когда-то этот город играл большую роль как перевалочный пункт для товаров, идущих с Камы на Печору. **Чердынь** — одно из древнейших поселений Камского края. Неподалеку отсюда, на Каме, была столица финских племен, называемых пермью. Страну называли Биармией. В XVI в. город был перенесен на место современной Чердыни. В конце XIX в. Чердынь была местом административной высылки. В на-

стоящее время — это небольшой город Верхне-Камского округа. В Чердыни имеется музей им. Пушкина. В 40 км от города вверх на Вишере находится горный кряж — Полюдов Камень (525 м) — место интересное для экскурсий. Выше Чердыни древние села Ныроб и Искор. После спада воды пароходы останавливаются ниже Чердыни, у с. **Серегова**. Следующая пристань уже на Каме. На реке Усолке, впадающей слева в Каму, расположен г. **Соликамск**. Окружной город Верхне-Камского округа, Уральской области. В районе Соликамска и нижележащих Березниках открыты громадные залежи калия — минерала, употребляемого в промышленности и сел. хозяйстве. Ныне по левому берегу Камы проложена жел. дор. от Усолья до Соликамска (30 км). Устанавливается высоковольтная магистраль электропередачи от Губахинской районной электростанции, которая осветит весь округ. Главная промышленность Соликамска пока солеварение, центром которого является **Усолье** — районный город. Имеется музей, экскурсионное бюро с общежитием. В Усольи солеварение завели Строгановы в 1606 г. Ныне здесь находится трест «Пермсоль», об'единяющий все соляные промыслы. Напротив Усолья расположены **Березники** — пароходная остановка. В Березниках солеварни, садовый завод бывш. «И. И. Любимова и Сольве». Березники соединяются Чусовской линией Пермской ж. д. с Пермью—Свердловском. Здесь две станции — Усольская и Соловарня. От Усолья пароходы до Перми идут уже ежедневно. Из пристаний до Перми обращают внимание: **Орел** — одно из старейших селений на Урале, ниже в 45 километрах — **Усть-Пожва**, вблизи которой находятся: Майкорский завод (в 16 км), Елизавето-Пожевский завод (8 км), вырабатывающий оцинкованную и железную посуду. Основан в 1798 году Всеволожским. В 6 км от пристани на реке Пожве Пожевский железноделательный завод (не работающий). Завод этот основан Строгановым в 1759 г., затем он был передан Всеволожскому; здесь в 1817 году им были построены первые два парохода в России — 36 и 6 сил, впоследствии эти пароходы погибли на Каме против села Тихие Горы. Здесь же был построен первый русский паровоз для первой русской железной дороги (Царскосельской) в 1839 году. От пристани Пожва прямая дорога на Кудымкор — окружной город Ками-Пермятского округа. Следующая пристань — **Чермоз**, — против устья реки Косьвы. Вблизи пристани железноделательный завод (бывш. князя Абамелик-Лазарева). Далее — **Слудка** — родина камских капитан-

нов и лоцманов. Слудка была пожалована Иваном Грозным Строгановым в награду за поддержку Ермака при завоевании Сибири. Всего Строгановы получили здесь по особому акту около 3 мил. десятин. В настоящее время в Слудке свыше 3.000 жителей. Следующие пристани — Добрянка, Полазна с железоделательными заводами, которые когда-то принадлежали также Строгановым. Далее обращает внимание **Хохловка**, расположенная в чрезвычайно живописной дачной местности. Затем пароход минует Заозерский затон, ниже которого в Каму впадает река Чусовая близ Левшина. Здесь в 1919 г. Колчак «сжег свои корабли» — он велел загнать в устье Чусовой 52 парохода и 30 номеров барж, которые зажег керосином, выпущенным из нефтехранилищ \*). Чусовая (777 км длины) — живописнейшая река, особенно в верхнем своем течении от Коуровки до Чусовской. Берега ее полны дикой, нетронутой красоты. Кругом скалы, знаменитые камни — «бойцы», о которые много раз разбивались плоты и барки. Туристские организации устраивают экскурсии по Чусовой на лодках. Для туристов и экскурсантов «Советский Турист» имеет базы в Коуровке и Усть-Утке (на полпути до Чусовской). Пароходного движения по Чусовой в настоящее время нет. Ранее, лет 20 тому назад, существовала товаро-пассажирская линия по Чусовой и Сылве от Перми до Кунгуря; линия эта закрылась ввиду невозможности конкурировать с жел. дор., соединившей кратчайшим путем Пермь с Кунгуром; Левшино — товарная пристань Перми. Далее пароход минует громадный машиностроительный завод Мотовилиху, близ станции Мотовилиха Пермской ж. д. Рядом с заводом на горе расположен большой рабочий поселок с населением около 40 т. жителей. Мотовилихинский завод основан в 1736 г., работает с 1738 г. На заводе интересен гидравлический пресс с силой ударов до 3000 т. На основании решения ВЦИК Пермь и Мотовилиха считаются единым городом.

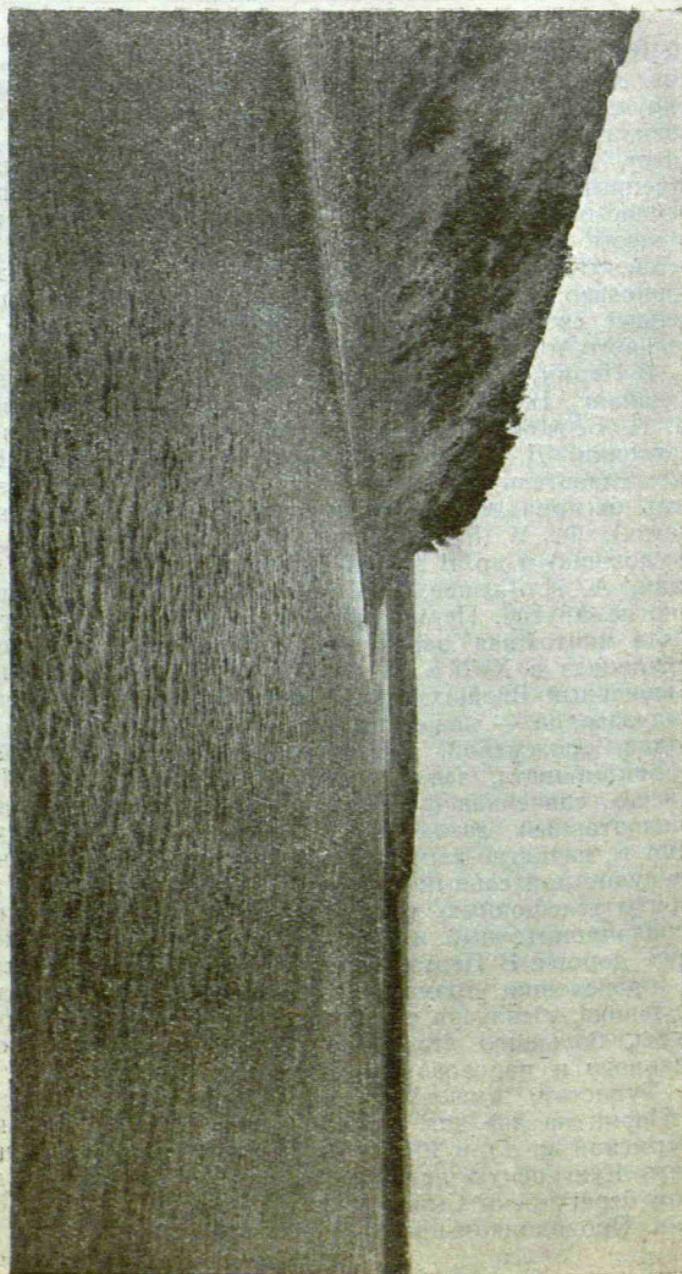
**Пермь** ( $58^{\circ}1'2''$  северной широты и  $25^{\circ}56'28''$  вост. долг.) расположена на левом берегу Камы, с которого открывается красивый вид на лесистое Закамье и самую реку,

\*) Всего на протяжении от устья Камы до Усолья белогвардейскими войсками было уничтожено огнем: 61 пароход, 43 баржи, 10 дебаркадеров, потоплено 10 пароходов, 9 баржей, 4 дебаркадера, выброшено на берег и посажено на мель: 13 пароходов, 60 баржей, 17 декабаркадеров (Краткие очерки из истории союза работников вод. тран.).

Пермской ж. д. соединяется с Москвой (1.437 км), Свердловском, Сибирью. Пермь по районированию Урала стала окружным городом Уральской области. Имеет вместе с Мотовилихой свыше 130 тыс. жителей. В Перми есть университет, 10 техникумов (Водного транспорта, сельскохозяйственного, медицинский, жел.-дор. и др.), биологический научно-исследовательский институт, целый ряд научных обществ (общество по изучению Северного края, научно-педагогическое о-во и др.). Имеется интересный музей с горнозаводским отделом. В художественном отделе музея ценные собрания местной деревянной скульптуры (Трудового и паровозо-строительного заводов).

В Перми родились — художник В. П. Верещагин, проф. ботаники В. В. Сапожников, получили образование — И. Н. Березин (проф. ориенталист), П. Н. Крылов (проф. ботаники), Д. Н. Мамин-Сибиряк (писатель), И. И. Носилов (исследователь севера Азии), проф. А. С. Попов (изобретатель беспроволочного телеграфа), М. И. Первушин (математик), Ф. М. Решетников (писатель), проф. Сведомский (художник) и др. В Перми отбывали ссылку: М. М. Сперанский, А. И. Герцен, В. Г. Короленко, Я. М. Свердлов и многие другие. Пермь основана в 1781 г., до этого здесь была ничтожная деревушка Строгановых — Брюханово, возникшая в XVII в., а затем был открыт казенный медеплавильный Егошихинский завод. В городе имеется целый ряд заводов — кожевенный, кирпичный, несколько лесозаводов, дрожжевой, два пивоваренных, гвоздарный Пермепромкомбината, завод восковых свечей Т-ва «Пермская Свеча», спичечная фабрика «Труд», единственный в СССР сепараторный завод им. Дзержинского, основанный в 1924 г., плакатно-картонажная фабрика, колбасный, ремонтно-судостроительный заводы, главные мастерские по ремонту телефонных, телеграфных и др. ж.-д. аппаратов, шпалопропиточный и деревообделочный заводы Пермской ж. д. дороги. В Перми автобусное сообщение; приступлено к проведению трамвая, проектируется постройка ходильника, элеватора емкостью в 6 тыс. тонн, дома физкультуры, большого стадиона, речной гавани, мосто-строительного и паровозо-строительного заводов.

Туристам, имеющим возможность сделать остановку в Перми на два дня, рекомендуется съездить в Кунгур (по Пермской ж. д.), в 101 км от Перми (3 часа езды), и осмотреть Кунгурскую ледяную пещеру, находящуюся на правом берегу реки Сылвы, близ с. Банного, в 2-х км от станции. Проводником-инструктором при осмотре этой пещеры

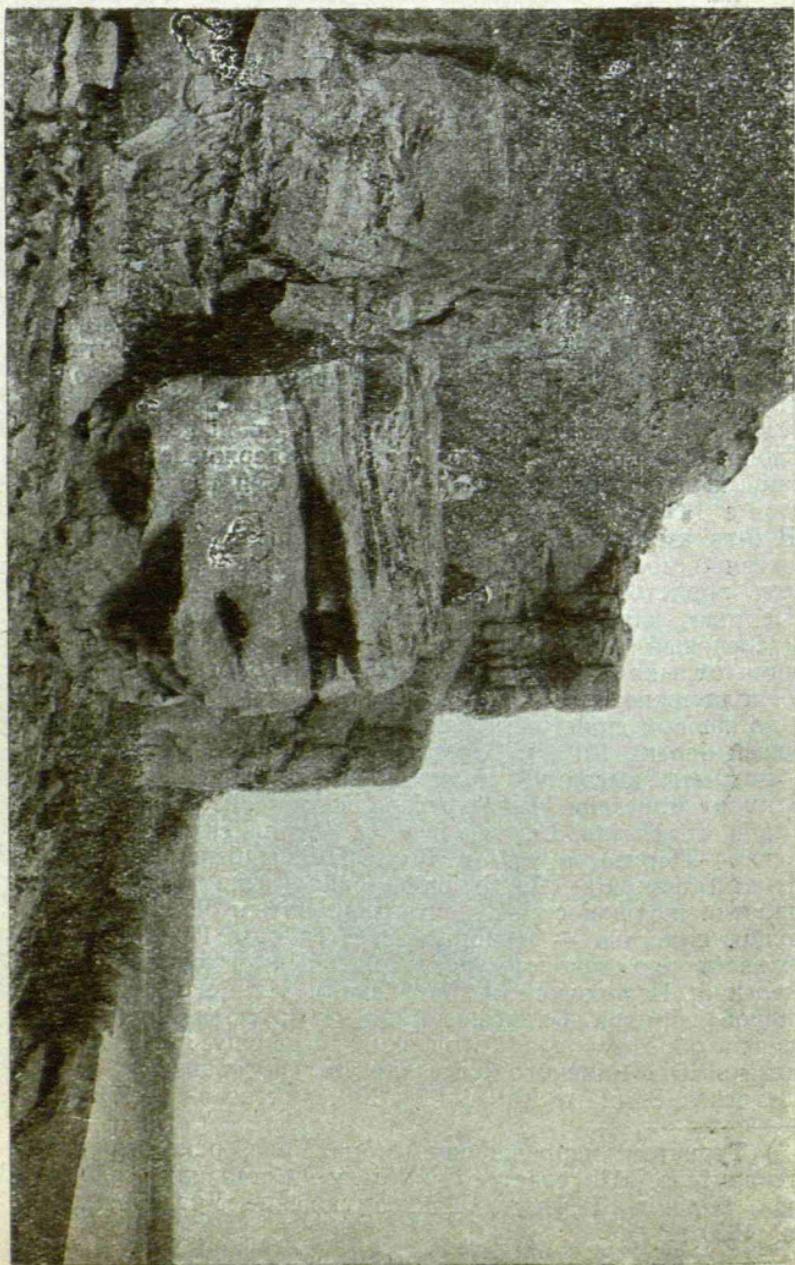


Кама. Частинский перекат у среднего семафора.

можно пригласить А. Т. Хлебникова — местного краеведа и геолога, хорошо знающего исследованную часть пещеры (адрес его можно узнать на вокзале в Кунгуре). Поездка и осмотр пещеры займут целый день. В Перми есть несколько хороших гостиниц, лучшие: «Заря» и «Северные Номера». Имеется окружная экскурсионная станция с общежитием для туристов (Трудовая, 12). От Перми до Нижнего Волжского Госпороходства имеет две беспересадочные линии — почтовую и пассажирскую. Лучшие пароходы на этом плесе — почтовой линии, они быстроходны и роскошно отделаны. Вообще камские пароходы немногим уступают пароходам Астраханского плеса. С открытием навигации и до спада вод на Рыбинском плесе пароходы почтовой линии идут от Перми сквозным беспересадочным рейсом до Рыбинска. От Перми местные линии до Н. Кури и Табор. Сообщение с Мотовилихой поддерживается автобусами, жел. дорогой, моторными лодками и трамваем (построен в 1929 г.) \*).

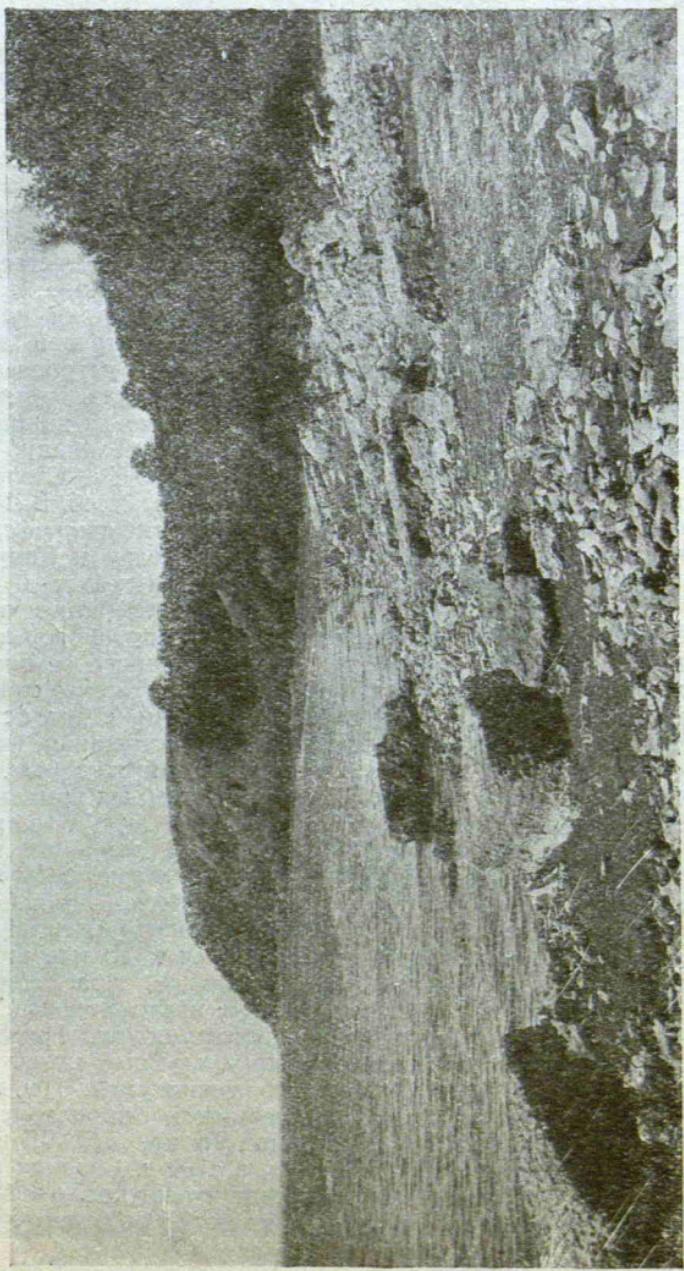
В 6-ти км от Перми через Каму перекинут ажурный, кружевной мост Пермской ж. д. Построен в 1899 г., имеет восемь пролетов, длина — 900 метров. Правый берег Камы за Пермию является дачной местностью пермяков. Роскошный сосновый бор близ Ниж. Кури — дачный поселок с домами отдыха и детскими коммунами. Сообщение с Пермию поддерживается дачными пароходами (14 км). От Перми до первой пристани транзитных пароходов — **Нытва** (правый берег), 101 км. Берега Камы на этом плесе красивы, покрыты высокими холмами, встречаются ель, пихта. В 8 км от пристани Нытва расположен железноделательный завод и ст. Нытва, Пермской ж. д. (линия Нытва — Чайковская — Пермь). В 1907 г. выше Нытвы был остановлен почтовый пароход «А. С. Любимова» (ныне «Печора») и ограблена шедшая с ним почта знаменитым Лбовым. Следующая пристань — живописное с. **Таборы**. Пристань обслуживает ряд заводов, расположенных в окрестностях (Очерский, Павловский и Зюкайский). Немного ниже небольшой городок **Оханская**, до войны отсюда грузились, главным образом для отправки заграницу яйца. Далее пристань **Юго-Камского железноделательного завода**, находящегося в 8 км от Камы. Юго-Камский завод — родина

\* ) Туристам, направляющимся на Урал, рекомендуется путеводитель. «По советскому Уралу». Составили Анфиногенов, Баранов, Гензель, Ляшков, издание Уралоблисполкома 1930 г.

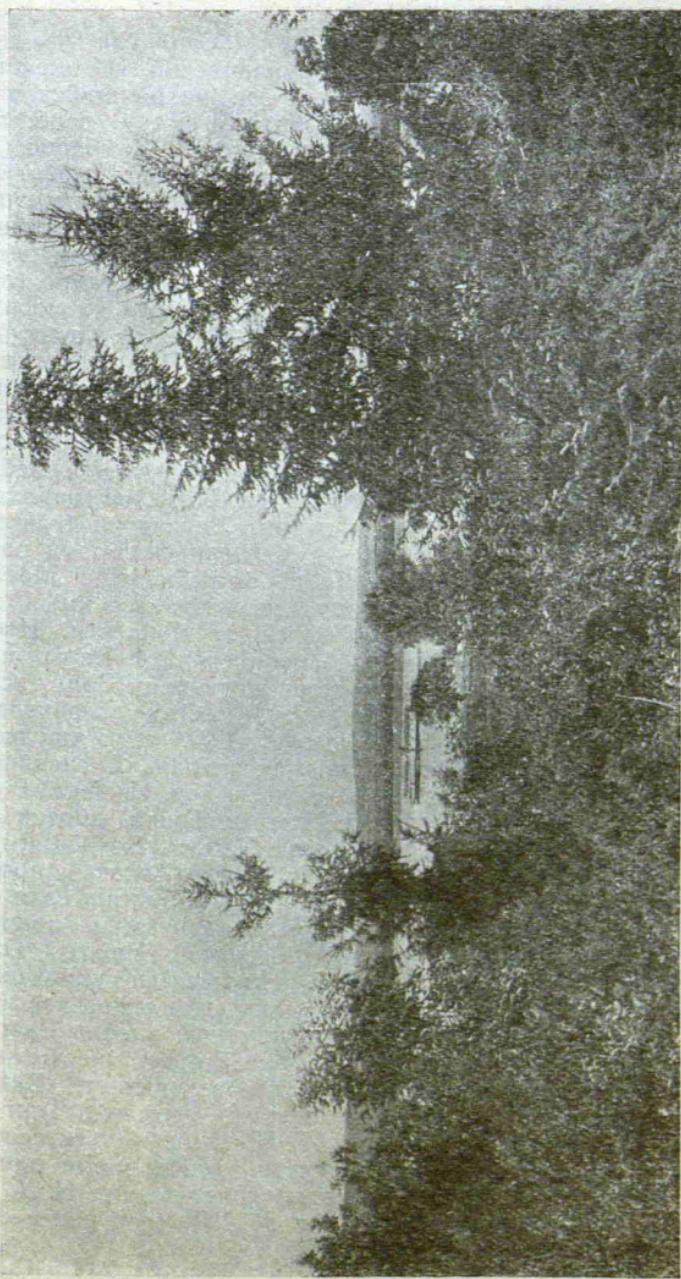


Кама, Горный берег у устья Белой.

И. Н. Березина — проф. ориенталиста. Затем пароход останавливается у **Беляевки**. Пристань отправляет рожь, овес, яйца. Имеется краеведческий кружок. В 20 км отсюда, на левом берегу Камы, находится районный город **Оса**, входящий в состав Сарапульского округа Уральской области. Жители занимаются скипидарным, тележным промыслами и производством мочалы и рогож. Есть два кожевенных и один лесопильный завод. Оса основана в 1591 г. Имеются общество изучения местного края и естественно-исторический музей (уг. ул. К. Маркса и Урицкого, д. 35). Ниже, около Частых (прав. б.), Кама разделяется на несколько рукавов; ходовой ход проходит по правой, весьма узкой, воложке, с обеих сторон которой устроены семафоры, указывающие днем сигналами, ночью цветными фонарями — занят или свободен ход. У нижнего конца воложки пристань **Частые** — имеет паровую мельницу, вывозит хлеб и кудель. Следующая остановка **Елово** — хлебная пристань. **Толстик** — также вывозит хлеб. В 41 км отсюда **Галево** (прав. б.) — пристань Воткинского судостроительного завода, выпустившего на Волгу и Каму не мало пароходов. Воткинский завод соединяется ж.-д. веткой с Моск.-Каз. ж. д. В Воткинске родился композитор П. И. Чайковский. Галево расположено у крутой горы, заросшей лесом. Красива отсюда Кама, оба берега ее принимают горный характер. Крутые обрывистые холмы сплошь заросли густым лесом, в котором, как свечи, стоят островерхие пихты. Встречается сибирская лиственница (ниже Костовацких гор). Следующая пристань **Сайгатка** (лев. б.). Лесопильный и маслобойный заводы, хлебная пристань, за ней **Гольяны** (прав. б.), ныне Раскольниково, быв. пристань Ижевска, с включением Ижевска в жел.-дор. сеть утратившая свое значение. В 33 км от Гольян **Сарапул** (прав. бер.), 26 тыс. жителей, соединен Моск.-Каз. ж. д. с Москвой (1172 км), Уралом. Сарапул красиво расположен на крутой горе, живописно спускающейся к долине р. Сарапулки. В городе кожевенные, канатный, краскотерочный, чугунно-литейный, механический и масло-олифный заводы. Строится механическая фабрика обуви. Имеются окружное бюро краеведения, окружной научный музей (ул. Раскольникова, 70). Есть несколько техникумов. По всей Каме славился черный хлеб сарапульского производства. Точное основание города неизвестно. До конца XVIII века здесь было богатое дворцовое село, в 1780 г. Сарапул был сделан городом. Слово Сарапул древне-чувашское, означает стерлядь. Ныне Сарапул входит в качестве окружного го-

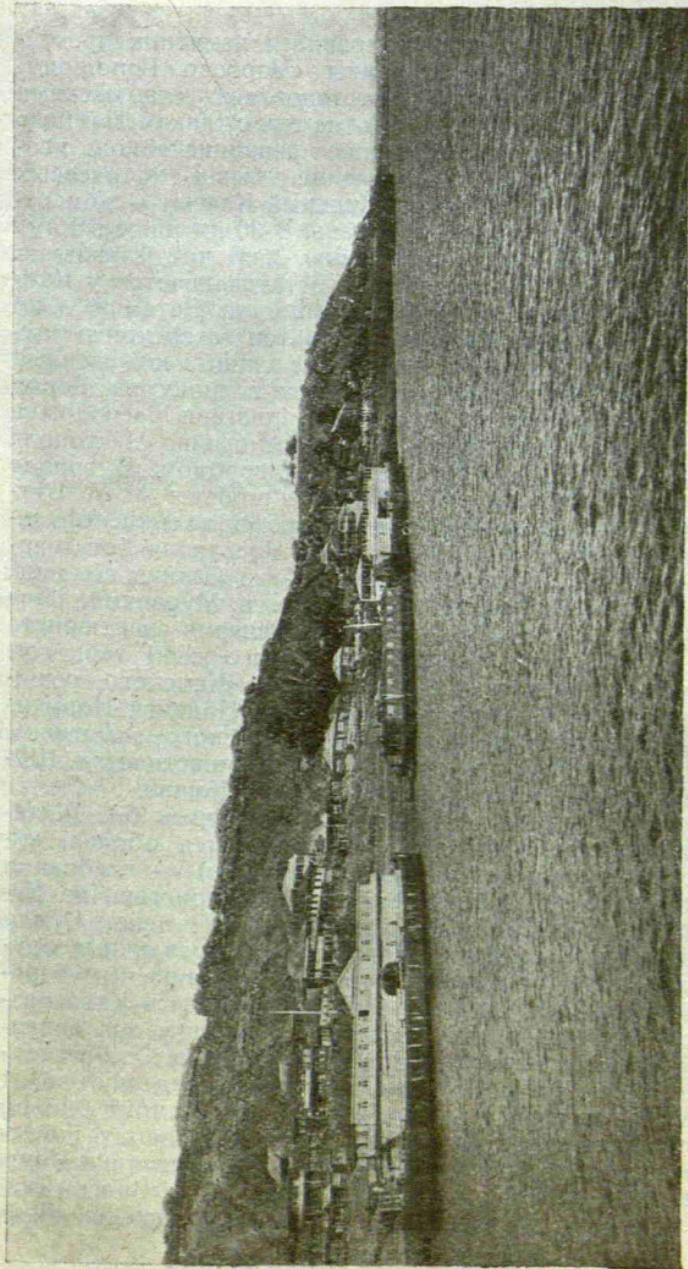


Кама у гор. Елабуги.



Кама у пристани „Красный Ключ“.

рода в Уральскую область. Уроженцы Сарапула художник П. П. Беркутов и зоолог Л. К. Круликовский. Из окрестностей Сарапула интересен хвойный лес, находящийся в западной стороне города. За Сарапулом Каму пересекает мост Моск.-Каз. ж. д. Следующая пристань **Камбарка** (лев. б.), ст. Моск. Каз. ж. д. — производство телег, тарантасов, веялок, колес, близ с. Камбарский завод, бездействующий, основанный в 1761 г. Демидовым. В 18 км **Николо-Березовка** (лев. б.) — хлебная пристань, имеются лесопильный завод, паровые мельницы. Следующая пристань **Каракулино** (прав. бер.), ведет крупную хлебную торговлю через кооперативные, государственные организации. В 16 км от Каракулина в Каму впадает с левой стороны р. Белая. Против устья Белой — с. Чеганда (прав. б.). Здесь в отвесных берегах находятся глубокие интересные пещеры, вблизи которых находится Чегандинское городище. В 22 км отсюда с. **Красный бор**, бывш. Пьяный бор (прав. б.) — ведет крупную хлебную торговлю. Пересадка пассажиров на Бельские пароходы. В 35 км отсюда расположен курорт Варзиятичи (грязевые ванны). Следующая пристань — **Мензелинск**. Город расположен в луговой стороне вдали от Камы на реке Мензели (приток Ика). Далее в Каму впадает р. Иж (225 км). В полкилометре от дер. Ижевки, в 8 км от пристани, **Икское устье** у подножья высокого правобережья Камы находится Ижевский Спиридовский источник. Вода источника прозрачная, на вкус соленая, слегка горьковатая. Эксплоатация источника начата с 1908 г. В последние годы здесь имелся небольшой санаторий. С навигации 1929 г. пристань Икское Устье стоит у дер. Ижевки. В верховьях Ижа расположен гор. Ижевск. Ниже, против впадения в Каму Ика — село Икское Устье. Ик (450 км) не судоходна. Красоты ее верховьев описал Аксаков, проведший там свое детство. Икское Устье — пристань для Сугинского стекольного завода. Далее в 19 км на повороте Камы расположен химический завод бывш. Ушкова. Около пристани **Тихие Горы** (прав. б.) начинается удивительно красивый лес, по правому берегу Камы. Ниже на левом берегу пристань **Береговые Челны**, крупный хлебный заготовительный пункт с огромным элеватором, несколькими мельницами и амбарами. В 12 км от них г. **Елабуга** (прав. бер.) с населением в 12 тыс. жителей. Торговля хлебом. В Елабуге родился И. И. Шишкин (известный пейзажист), похоронена знаменитая в свое время одна из первых русских писательниц кавалерист-девица Н. А. Дурова. Настоящий город создался в 1780 году, ранее здесь



Кама. Соколки.

было село. Подле пристаней сохранился памятник древне-болгарской культуры — развалины «Чортово Городища» с круглой башней. Башня восстановлена елабужскими жителями по почину Шишкина (отца художника). Немного ниже Елабуги обращает внимание живописнейший уголок Камы — великолепное имение бывш. Стажеевых «Святой Ключ» (лев. б.), ныне «Красный Ключ» — дом отыха водников. Пароходная пристань. В 30 км ниже в Каму справа впадает р. Вятка, пристанью для нее служит с. **Секолки** (прав. б.). Далее пароход останавливается у **Камских Полян и Берсута** — хлебные пристани. Затем в 34 км остановка у **Чистополя** (лев. б.) — кантон татарской республики, 18 тыс. жителей. Имеются мельницы, кожевенный и механические заводы. Есть несколько техникумов. Город находится недалеко от пристаней, у пристани расположен липовый парк, имеется затон. Время основания Чистополя неизвестно. С 1781 г. Чистополь стал городом. В городе есть несколько гостиниц. В Чистополе родился А. М. Бутлеров (химик). В окрестностях встречаются залежи асфальта, кости мамонта. Левый берег ниже Чистополя богат археологическими остатками, их много близ Савина городка, Мурзихи и особенно между Лайшевым и Мурзихой, близ с. Шурана (пр. б.), прославившегося подвигами авантюриста капитана А. П. Нормацкого, величавшего себя герцогом Нормацким (XVIII век). Отряды этого «Камского рыцаря» долгое время грабили суда на Каме. Подвиги Нормацкого дали содержание повести Марлинского «Латник». П. А. Пономаревым установлено, что в окрестностях Шурана в XIV в. находился город болгар — Кашан.

Следующая пристань **Рыбная слобода** (прав. б.). Жители занимаются рыболовством. Изготавливаются ободья, кули, дуги. В 18 км отсюда **Мурзиха** (лев. б.) — хлебная и лесная пристань. Следующая и последняя пристань на Каме **Лайшев** (прав. б.). Город основан в XVI веке. Около города нередко выпахивают древние вещи, различные оружия, насчитывающие несколько веков. За Лайшевым берега Камы низкие, кругом бесконечные луга, здесь Кама разбивается на рукава и становится уже. В Волгу она впадает двумя рукавами на 909 км от Перми. Темные с металлическим отливом камские воды рельефно отделяются от мутно-желтых вод Волги. Километров на 200 идут они по Волге отдельной резкой полосой. По этому поводу имеется не мало легенд, утверждающих, что ниже слияния Камы с Волгой река должна называться Камой, а не Волгой (такое же мнение существует по поводу Оки—Рагозии «Вол-

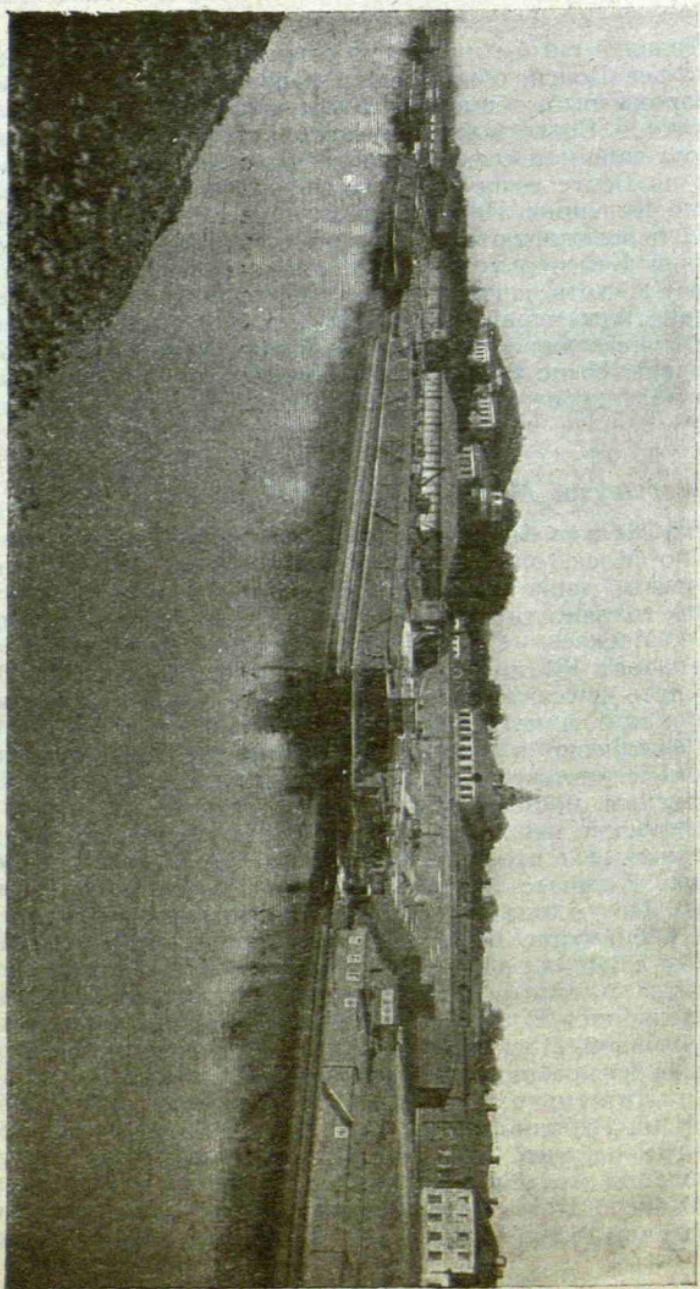
га»). В связи с этим интересно отметить, что рыба, идущая с низовьев Волги, обыкновенно направляется в Каму; многие породы рыб, общие для Камы и Нижней Волги, не попадаются в Волге выше Камского устья. Камские пароходы почтовой и пассажирской линии с Камы поворачивают вверх по Волге и идут: почтовые до Рыбинска, пассажирские до Кинешмы. Пассажиры, едущие с Камы на Нижнюю Волгу, пересаживаются в Казани или Нижнем, так как на пристани Камское устье классным пассажирам (I и II кл.) трудно достать каюты на Астраханский пароход. В последние годы перед германской войной предполагалось создать пассажирскую беспересадочную линию Пермь — Астрахань. Ныне ВГРП имеет лишь товарную линию, один раз в неделю, от Перми до Астрахани.

### МОСКВА-РЕКА.

(Маршруты №№ 1—4, 22, 28, 30, 37, 43, 45, 46, 50).

Река Москва берет начало в Западной области и протекает по Моск. окр. на расстоянии 448 км. Судоходна от г. Москвы, движение пароходов устанавливается в конце мая по готовности плотин и открытии шлюзов. Водный путь р. Москва — Ока 1066 км, из которых на долю р. Москвы падает 181 км (от г. Москвы до впадения в Оку). Этот путь пассажирские пароходы от Москвы до Нижнего проходят в четверо суток. Пароходы отходят из Москвы ежедневно в 6 ч. вечера. Пристань ВГРП находится на Комиссариатской набережной, между Устинским и Краснохолмским мостами (ближ. №№ трамваев А, Б, 19, 23). Пассажирские пароходы на этом плесе типа волжских, т.-е. двухэтажные с отдельными каютаами I и II классов, имеют салоны, столовые и пианино (вновь переделанные имеют ванны). По отходе парохода от Московской пристани обращает внимание бывш. Симонов монастырь (лев. бер.), взорван в 1930 г.; здесь живут рабочие ближайших заводов «Динамо» и «Амо». В монастыре похоронены С. Т. Аксаков, декабрист Н. А. Васильчиков. Далее идут кусочки индустриальной Москвы — завод «Динамо» (лев. б.), немногого ниже на правом берегу обращает внимание Данилов монастырь, в нем похоронены Н. В. Гоголь, поэт Н. М. Языков, Н. Г. Рубинштейн и др. Ныне в монастыре также обожжитие рабочих. За Даниловым монастырем пароход, пройдя под мостом Окружной ж. д., минует села Верхние и Нижние Котлы. Здесь находятся фабрика Даниловской камвольной мануфактуры, 2 кожевенных завода Москожа

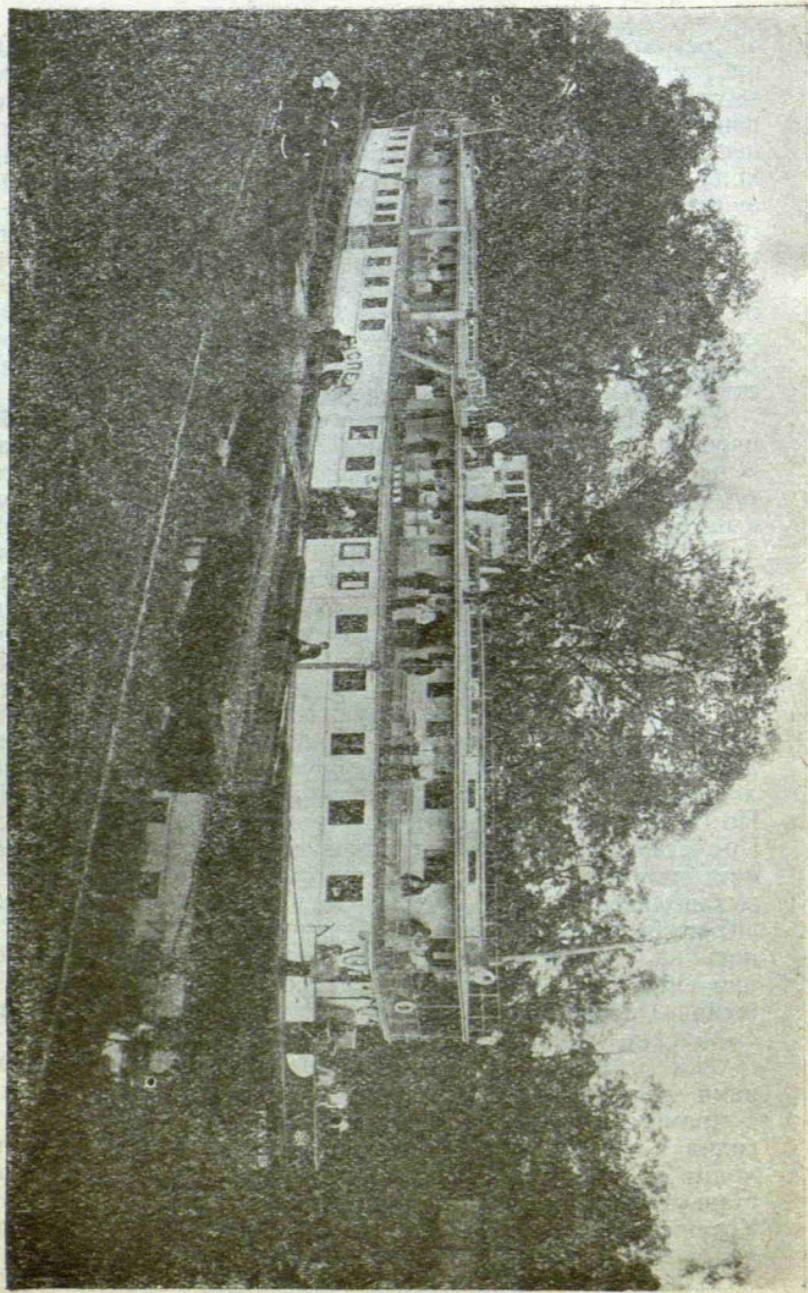
Москва-река. Товарные склады УВГРФ в гор. Москве.



и Государственный кожевенный завод. Далее пароход минует воздушный кабель Каширской электростанции. Река выходит из города и входит в область садово-огородного района. Показывается деревня Кожухово (лев. б.). В 4 км от нее — **Перерва** — первый шлюз и первая остановка парохода. Река Москва в 70-х годах прошлого столетия была шлюзована частной французской компанией, взявшей на себя эксплуатацию этого пути. Шлюзование дало возможность судам, идущим с Оки до Москвы, без перегрузки перевозить товары при осадке до 0,9 метра. Шлюзы по р. Москва: в Перерве, Беседе, Андреевке, Софьине, Фаустове и Северке. В 1836—37 гг. в Москве была устроена Бабьевгородская плотина и в отводном канале Краснохолмский шлюз, что также поддерживает глубину.

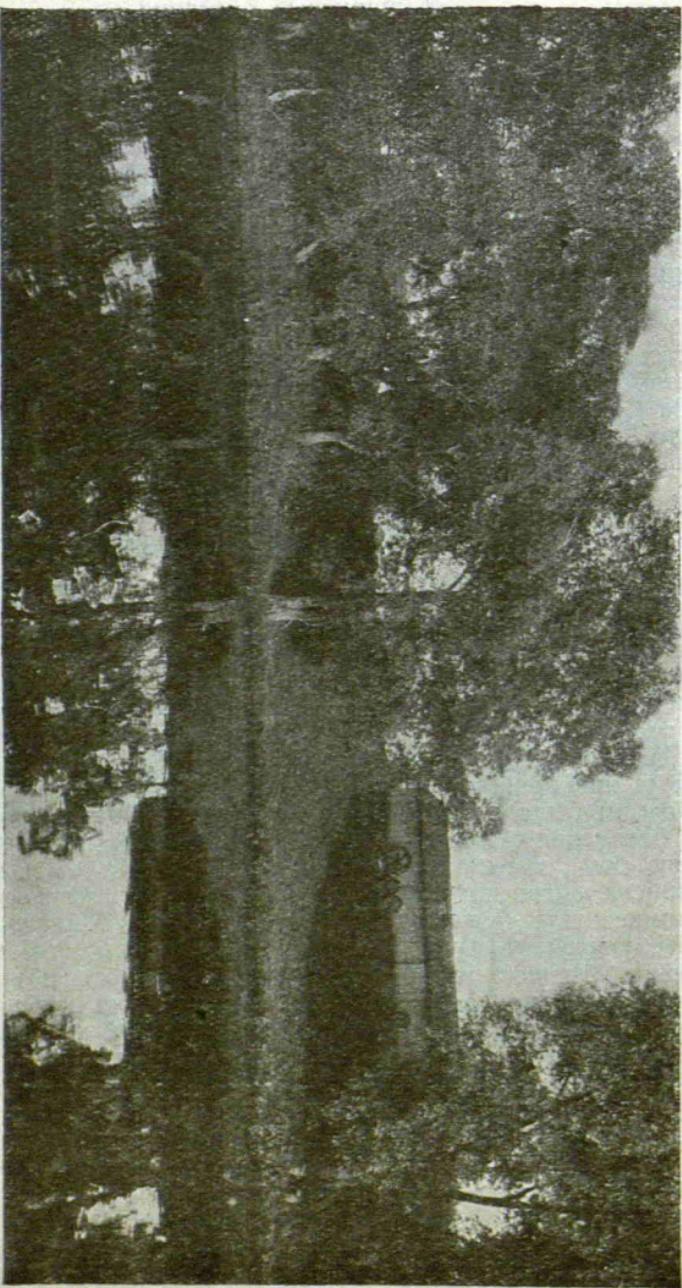
Ниже Перервы расположено с. Коломенское (прав. б.) — царская усадьба XVI—XVIII вв. с ее садами и постройками. «Соколиная башня», «приказная палата», «кормовые» и «сытные дворы». Здесь было образцовое хозяйство, рыбные сажалки, пасека. Ныне это исторические памятники далекого прошлого, овеянные легендами и преданиями. Здесь имеется музей. Обращает внимание изумительная по архитектуре церковь Вознесенья (1531 г.). Сохранилось и царское сидение на церковной террасе, с которого Иоанн Грозный любовался на «потехи» — дикие забавы, кулачные бои, обливание живого человека на морозе водой до тех пор, пока от него не получался ледяной столб. При царе Алексее Михайловиче здесь стрельцами была произведена жестокая расправа над торговыми людьми, боярскими холопами и крестьянами, участниками восстания 1662 года. По преданию, в Коломенском родился Петр I. Общество Грометарского Туризма организует в Коломенское в течение навигации ежедневные экскурсии, сопровождаемые руководителем, на специально оборудованном баркасе «Красная звезда», который буксирует пароход ВГРП. Запись на эти экскурсии принимается в Московском отделении Общества. Жители Коломенского, так же, как и с. Кожухова, занимаются огородничеством. Здесь осенью пассажирские пароходы, идя вверх, останавливаются для выгрузки огурцов, которые засаливаются местными крестьянами для Москвы. Далее обращает внимание с. Дьяково с храмом, послужившие прообразом для постройки Василия Блаженного в Москве. За Дьяковым пароход проходит под мост Московско-Курской ж. д. Следующая пристань **Беседа** — шлюз, за которой расположен Николо-Угрешский монастырь, совхоз ОГПУ. К югу отсюда

Р. Москва. Пароход „Успех“ (до перестройки 1930 г.) пассажирской линии Москва—Рыза и в шлюзе.



с. Остров, здесь каждое лето открывается база Акц. Госуд. О-ва «Советский Турист», которое организует сюда экскурсии (справки по адресу: Столешников пер., д. 16). Ниже в 7 км **Андреевский шлюз**, за которым обращают внимание села Верхнее и Нижнее Мячково (известные своими каменоломнями). Из мячковского «мрамора» строилась белокаменная Москва. Здесь впадает в Москву-реку с правой стороны Пахра. Пароход идет в подмосковном луговом районе; у крестьян развито молочное хозяйство. Наиболее грандиозные луговые пространства — бронницкие и фаустовские луга, дающие для Москвы колоссальное количество сена, отправляемого большей частью водой в барках. За **Софийским шлюзом** пароход останавливается в **Бронницах**. В 124 км от Москвы пристань **Фаустовский шлюз**, вблизи которого ст. Фаустово Моск.-Казанской жел. дор. За с. Марчуги, бывш. вотчиной князей Пожарских (прав. б.), р. Москва делает 18 беспрерывных крутых колен и зигзагов, что препятствует судоходству, часто задерживая пароходы при встречах. До Северского шлюза (последнего на р. Москве) обращает внимание бывш. имение Орлова-Давыдова, ныне детская колония. Против шлюза виден красивый дом отдыха Наркомздрава. За Северским шлюзом видна уже **Коломна**, расположенная на правом берегу реки со своими старинными башнями Кремля, из которых особенно выделяется башня Марины Мнишек. Коломна до XIV века входила в состав Рязанского княжества. Она выделялась под стенами полчища Батыя, в 1237 г. вслед за Рязанью она им была опустошена и разрушена. Ее раззоряли орды Тохтамыша (1328 г.) и Махмед Гирея (1525 г.). В XVII веке она была в руках Болотникова, занимали ее и польские войска Лисовского и самого Лже-Дмитрия. Здесь же в Коломне жила бежавшая из Калуги Марина Мнишек со своим маленьким сыном Иваном. В Кремле, кроме башни Марины Мнишек, интересны Пятницкие ворота и подземная церковь. Против Коломенского исполнкома расположены «Красные могилы». К 10-летию Октябрьской революции сюда был перенесен в 8 гробах прах расстрелянных на ст. Голутвин в 1905 году карательной экспедицией Римана 24 революционеров железнодорожников и рабочих Коломенского завода.

Пароход здесь стоит достаточно долго; можно успеть побывать в городе и сделать беглый осмотр Кремля. Туристам, едущим из Москвы до Коломны и возвращающимся обратно поездом в Москву (маршрут № 4), рекомендуется садиться на станции Голутвино, где имеют остановку



Москва-река. Тихая заводь.

все дальние поезда. От исполкома Коломны до Голутвина ходят автобусы (не регулярно). Коломна от Москвы по ж. д. в расстоянии 115 км, езды около 3½ часов. По последней переписи в Коломне насчитывается около 32 тыс. жителей. Известны коломенские яблочки (знаменитая коломенская пастила, изготавляемая здесь в XVIII—XIX в.). Прежде в Коломне была развита торговля хлебом (зерновым-рязанским). Ныне в базарные дни на Жигтной, ныне Советской, площади можно встретить местную кустарную продукцию из окрестных сел — гончарные изделия, горшки, кувшины, тазы, изделия из рога и кости, плетеные ивовые корзины и лапти. За пристанью находится мост Моск.-Каз. ж. д. (2 пролета). Мост открыт в 1863 г. За мостом вдоль правого берега р. Москвы расположен Коломенский машиностроительный завод, принадлежащий ныне Об'единению Гос. Мет. заводов (Гомза). Завод основан в 1863 г. для сборки железнодорожных мостов через р. Москву и Оку. В 1869 г. здесь был построен первый паровоз, а в 1878 г. первый пароход. С 1907 г. Коломенский завод стал строить теплоходы. Большие пассажирские теплоходы, совершающие рейсы в ускоренной Астраханской линии ВГРП, были сконструированы и построены здесь. Товарные теплоходы (бывш. Восточного о-ва), ныне переделанные на товаро-пассажирские (3 линия), были построены также в Коломенском заводе. В настоящее время завод изготавливает тракторы. Общее число рабочих 10.000 чел., в рабочем поселке, расположенным рядом с заводом, число жителей достигает 17 тыс. Ниже завода обращает внимание Голутвин монастырь. В нем находился в ссылке монах Авраамий, обличавший Петра Великого (1697 г.). Вблизи отсюда расположена ст. Голутвино Моск.-Каз. ж. д. В 1905 г. семеновцы во главе с полковником Риманом здесь расстреливали рабочих. За Голутвиным монастырем р. Москва впадает в Оку.

### ОКА.

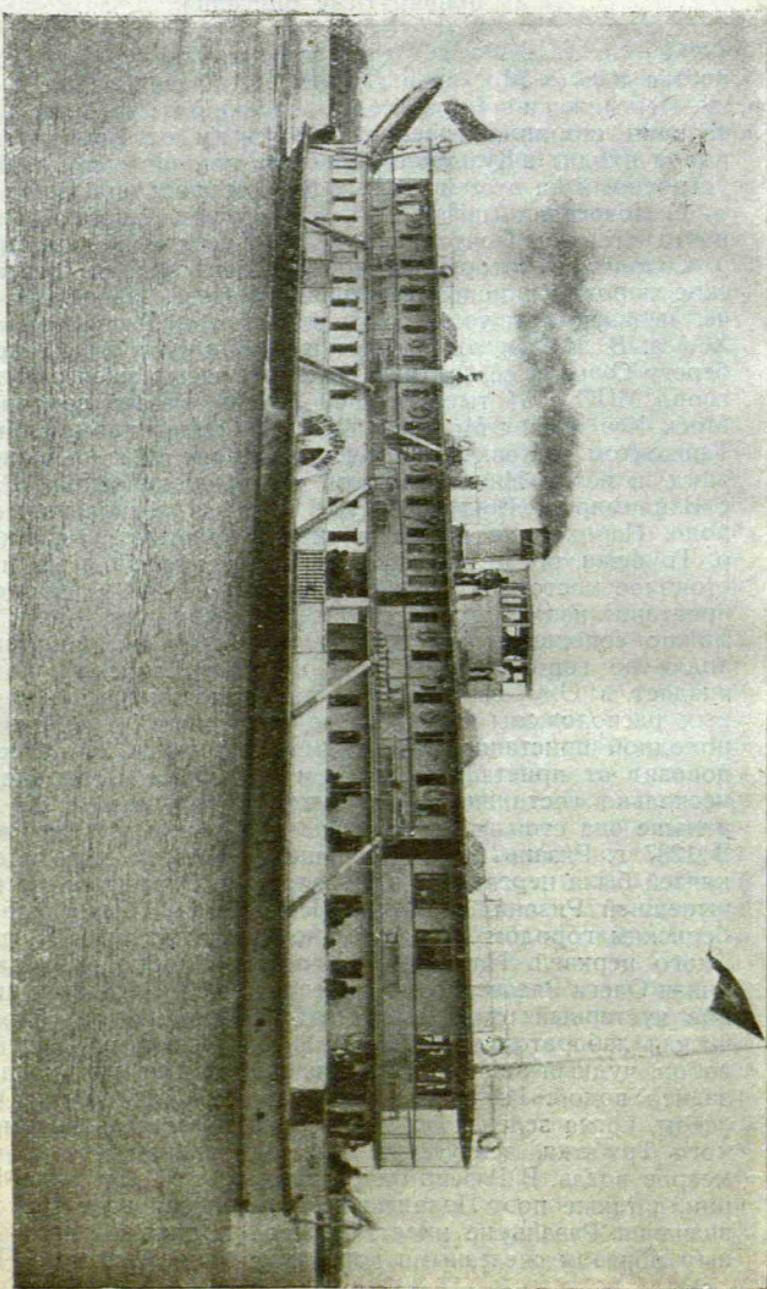
(Маршрут №№ 22, 24, 28, 30, 37, 43, 45, 46, 50).

Ока берет начало в бывшей Орловской губ. близ селений Ильинское и Очко. Ока вытекает из лесистой местности маленьким ручьем, к которому затем присоединяется другой ручеек; эти ручейки сливаются между собой в одну речку, которая у Орла представляет собой уже реку около 70 метров ширины. От Калуги Ока уже судоходна.

В довоенное время весной здесь устанавливалась пассажирская линия Калуга — Серпухов. ВГРП в прошлые годы также посыпало сюда пассажирский пароход на время весеннего половодья. Правильное пассажирское движение по Оке совершается, как указано выше, линиями Москва — Рязань — Нижний-Новгород с пересадкой в Рязани на расстоянии 880 км, длина Оши 1465 км. Она после впадения в нее р. Москвы протекает среди низких берегов, на которых расположены обширные поэмные луга. По обеим сторонам довольно часто попадаются села и деревни, по реке встречаются небольшие островки, то поросшие сочной зеленью, то имеющие вид длинных обнаженных песчаных кос.

В 31 км ниже Коломны по обойм берегам Оки расположено с. **Дединово**. Дединово упоминается в грамотах XV в. В 1667 г. здесь был построен корабль «Орел», впоследствии сожженный Степаном Разиным в Астрахани (1670 г.). В Дединове Петр I построил ботик, хранящийся под именем «дедушки русского флота» в Ленинграде, при домике Петра I. В Дединове в 1885 г. умер поэт-крестьянин И. Т. Тарусин, служивший половым в московском трактире. Ныне в Дединове имеется огородно-молочный совхоз «Гигант» с площадью в 17.500 га пахотной земли. На строительство «Гиганта» вкладывается 13 млн. руб. В 7 км отсюда, на левом берегу Оки, Любич (прежний Любутск XV в.), здесь родился в 1735 г. П. Д. Ларин, известный поборник просвещения, вышедший из крестьян, сын пастуха и сам в детстве пастух. Здесь на родине им была основана школа и банк. В Ленинграде на его средства устроено несколько зал Публичной библиотеки и Ларинская гимназия. За Любичами с. **Ловцы** (лев. б.); жители этого села, так же как и Дединова, имеют обширные заливные луга. Занимаются рыболовством; когда-то это село было дворцовым и доставляло вместо податей ко двору рыбу. Отсюда в Москву доставляется молоко, сыр, масло. Имеются несколько сыроваренных заводов. Дальше по Оке обращает внимание Белоумотовский шлюз и плотина, ныне бездействующие. Плотина вскоре после открытия (1914 г.) была снесена водой. В настоящее время заканчиваются работы по восстановлению ее. Ниже Белоумотовского шлюза два смежных села **Верх.** и **Нижн.** Белоумут, принадлежавшие в свое время поэту Н. П. Огареву, соратнику Герцена по «Колоколу». Жители этих сел занимаются луговодством, рыболовством и кустарным портняжеством. Изготовленное здесь

платье идет в Москву и Ленинград. Далее по Оке с. Горки, Перевижский Торжок (древний город Перевижск) с остатками старинной крепости. В 43 км от Белоомута пароход входит в **Кузьминский шлюз**, лучший и самый благоустроенный на этом плесе. За Кузьминским шлюзом в 12 км — с. **Новоселки** (прав б.) — пароходная пристань. Родина поэта Есенина. Почти напротив Новоселок в Оку впадает р. Солодча, в которую весной в разлив заходят пассажирские пароходы линии Коломна — Рязань. На реке Солодче, недалеко от устья, расположен старинный монастырь XIV в. В 344 км от Москвы по водному пути на правом берегу Оки (на ее притоке Трубеже) расположен окружный город МПО с 51 тыс. жителей **Рязань**. Рязань соединяется Моск.-Каз. ж. д. с Москвой (198 км), Ленинградом, Сибирью, Ташкентом и Кавказом. Здесь проходит Рязано-Уральская ж. д. и ветка Нижегородской ж. д., соединяющая Рязань с Владимиром. Вокзал Моск.-Каз. ж. д. расположен в городе. Пароходная пристань весной ставится у собора на р. Трубеже, после спада вод в межень переводится на постоянное место в 3 км от города. Сообщение с городом от пристани: извозчики, автобусы (нерегулярно). Кроме того можно совершить интересную прогулку от пристани на лодке до города (до собора) по реке Трубежу, которая впадает в Оку выше пристаний. Лодочники, лодки которых расположены около разводного моста, т.е. близ пароходной пристани, берут за место в лодке 25—30 коп. и довозят от пристани до собора в полчаса. В городе есть несколько гостиниц. Рязань упоминается еще в XI веке, раньше она стояла ниже по Оке на месте с. Старая Рязань. В 1237 г. Рязань была разрушена Батыем и резиденция князей была переведена в Переяславль Рязанский, на место нынешней Рязани. В 1778 г. Переяславль был сделан губернским городом и стал именоваться Рязанью. В городе много церквей. Интересен Успенский собор. Во дворце князя Олега Рязанского — краевой музей. Обращает внимание кустарный отдел его. Здесь же помещается биологическая лаборатория. С балкона, окаймляющего Успенский собор, чудный вид на Заочье, особенно в разлив, когда все залито водой. Интересно полюбоваться оттуда на Оку и летом, когда зеленая долина реки, прорезанная водами тихого Трубежа, вся усеяна стогами сена на десятки километров вдаль. В Рязани одно время жил М. Салтыков-Щедрин, а также поэт Полонский. Промышленного и торгового значения Рязань не имеет. Таковое поддерживается главным образом железными дорогами и пароходством. Пасса-

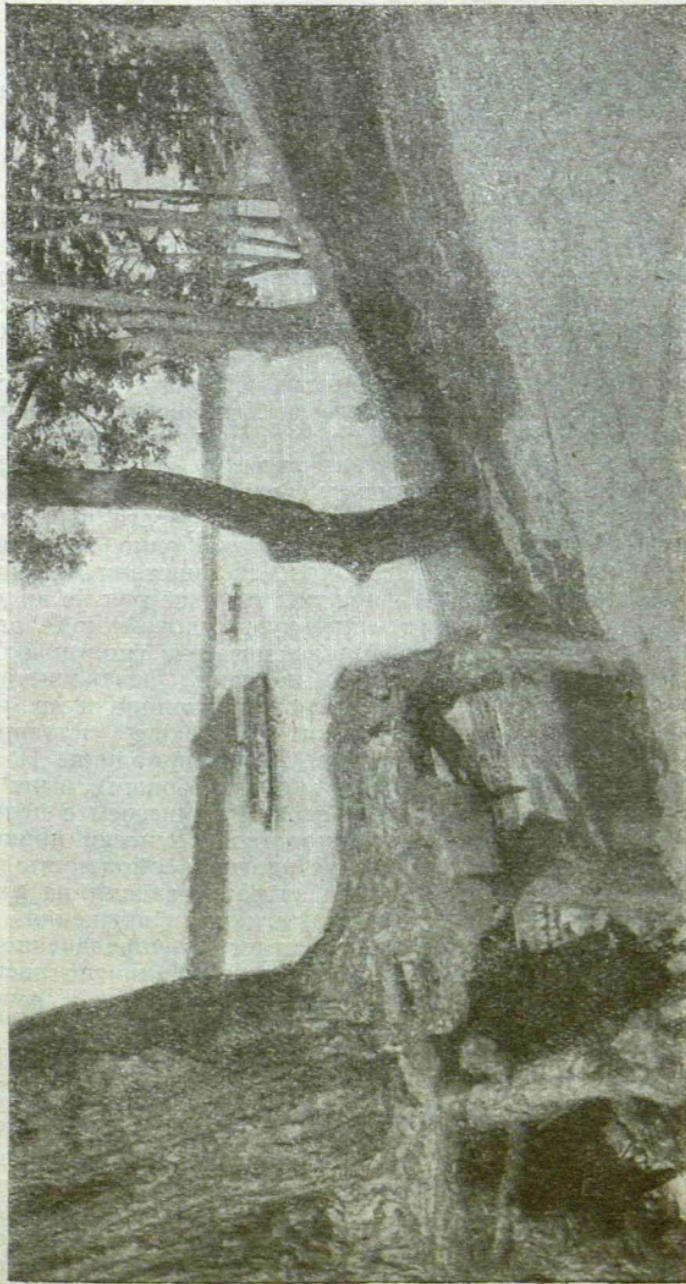


Пароход „Луначарский“ почтовой линии Рязань—Нижний-Новгород.

жиры, прибывающие из Москвы в Рязань, здесь пересаживаются на пароход линии Рязань — Нижний-Новгород, размером больше московорецкого.

За Рязанью Ока течет по довольно широкой ровной долине; все время делает многочисленные изгибы, причудливо извиваясь по малахитовым лугам. Ока здесь узка, села редки. В 23 км от Рязани, на правом возвышенном берегу, расположен Льговский монастырь (Ольгово), где в XIII веке Всеялод Сузdalский разгромил рязанские войска. На кладбище похоронен поэт, рязанский уроженец, Я. П. Полонский. Далее обращает внимание с. Вышгород (древний город Ожск), ст. Моск.-Каз. ж. д. и Троице-Паленица, близ ст. Ясаково (51 км от Рязани поездом, на правом берегу Оки). От Троицы-Паленицы до города Спасска по шоссейной дороге 7 км, по Оке же свыше 30 км, так как река образует здесь большую луку. Первая пристань от Рязани **Спасск** (лев. б.), напротив которого Старая Рязань. Это древняя Рязань, основанная в XI веке и бывшая столицей Рязанского княжества до 1237 г., когда была разрушена Батыем. Старая Рязань в былое время была обнесена валом, следы которого сохранились и доныне. Город Спасск расположен в Староречье — протоке, соединяющем Оку с озером Спасским, бывшим когда-то руслом Оки. В Спасске имеется музей. В Спасском уезде родился композитор Мусоргский. Следующая пристань **Киструс** (лев. б.), грузит большое количество лесного материала. Далее обращает внимание с. Исады (прав. б.), вотчина Прокофия Ляпунова. Одно из красивейших мест на Оке. Исады в настоящее время с парохода не видны, так как остаются в стороне от транзитного водного пути. Здесь судовой ход проходит по Санской воложке, обращенной в 1926 г. в ходовое русло, что сократило путь парохода в этом месте почти на 20 км. Пройдя Санскую воложку, за с. Юшта, — место ремонта гусин, пароход поворачивает вверх по Оке к с. Шилову, которое ныне, как и Исады, осталось в стороне от ходового русла. **Шилово** (прав. б.) находится у ст. Моск.-Каз. ж. д. того же названия. В древности на месте Шилова стоял город. До революции в окрестностях его было много крахмально-паточных заводов. Ныне имеются небольшие сенопрессовальные заводы. Организуется молочный совхоз на 5 тыс. голов скота. Совхоз будет иметь несколько тысяч га земли под огородами. Молоко и овощи пойдут на снабжение Москвы. Следующая пристань **Тырновская** слобода (прав. б.), грузит лесные материалы,

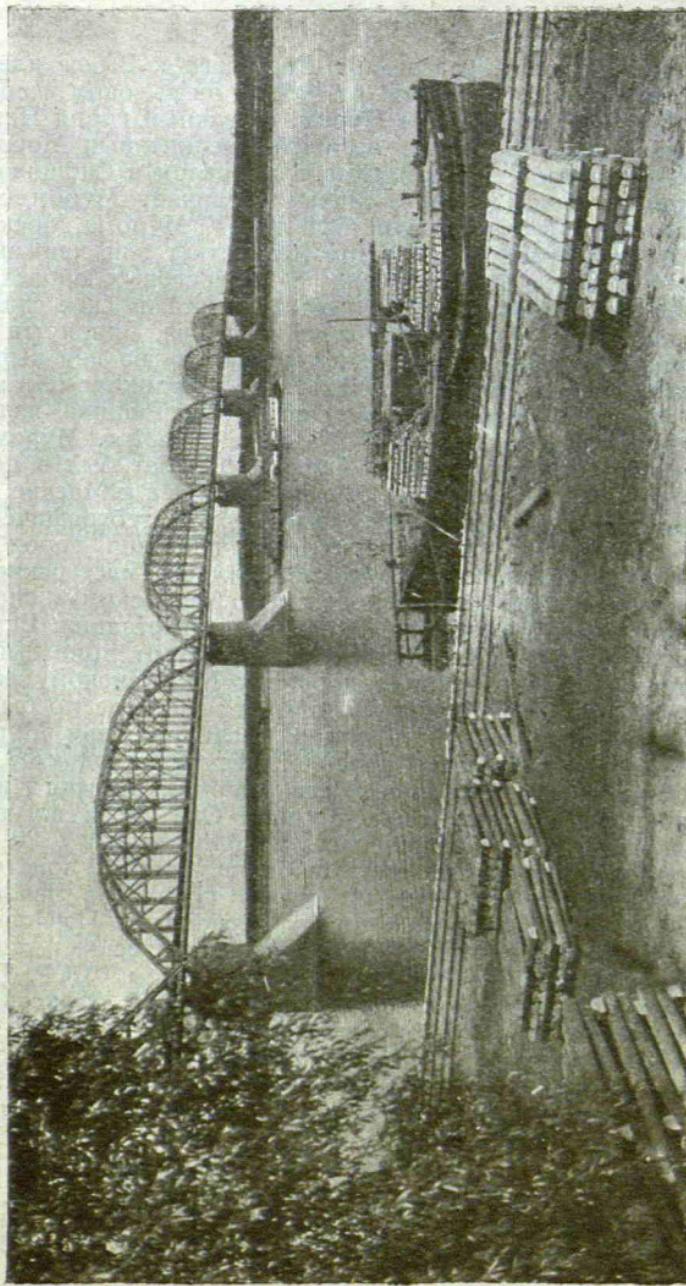
хлеб. В 20 км с. **Копаново**. Жители занимаются земледелием. За Копановым Ока извивается среди пойменных лугов. Справа и слева видны далекие селения. Интересен здесь Добрынин остров, поросший лесом. Немного ниже слева в Оку впадает р. Пра, мало исследованная, в верховьях которой целая система озер, во времена Петра I была судоходной. До с. Рубецкого Ока идет лугами, далее леса, которые тянутся по правому берегу. Это остатки когда-то знаменитых Муромских лесов, тянувшихся на сотни верст. Ниже, при впадении р. Гуся, расположена д. **Забелино** (лев. б.). Здесь ранее развито было деревянное судостроение. Строились так называемые «гусиные». Забелино — пристань и для исторического завода Гусь (железоделательного), находящегося в 8 км отсюда. Гусь — завод, принадлежал когда-то наследникам легендарного Баташева, о котором рассказывают Мельников-Печерский, Салиас и французский писатель Де-Вогюе. Ему приписывают необыкновенные дела. Набеги со своими уланами на соседей, замуравливание живых людей в заводскую плотину для прочности. В 23 км от Забелина, ниже Касимовского затона ВГРП (зимовка и ремонт судов) и фабрики б. Зайцева (льнопрядильной), расположен на левом берегу Оки **Касимов** с населением в 17 тыс. жителей. За время пароходной стоянки (свыше 2 часов) можно успеть довольно подробно осмотреть город. В центре старинный гостиный двор — торговые ряды с аркадой. На этой площади обращает внимание собор Вознесения в готическом стиле, близ которого местный музей, недавно возникший. После посещения музея интересно пройти в татарскую часть города (направо от музея), туда ведет живописная улица вся в зелени деревьев. Касимов основан в 1152 г. и назывался Мещерским городцом. В 1367 г. он был разорен татарами. Впоследствии город был восстановлен и пожалован в удел Ордынскому царевичу Касиму (1452 г.), по имени которого и называется Касимовым. С тех пор в Касимове образовался интересный восточный уголок. Памятниками этой эпохи являются в настоящее время минaret старой мечети и мавзолей-текия, в которой похоронены касимовские ханы Шах-Али и Арслан. Посещение мечети и башни вполне свободно. С вышки башни живописный вид на заокские просторы. В Касимове похоронен шут Балакирев, могила его до последнего времени сохранялась. Кроме льнопрядильной фабрики б. Зайцева, есть несколько кожевенных заводов. Существует кустарное производство железных и жестяных изделий. Известны касимовские колокольчики.



Ока у гор. Касимова.

В Касимове железной дороги нет, ближайшая станция в 60 км. Летом пароходы соединяют Касимов с железнодорожной сетью через Муром.

Ниже Касимова Ока делает снова крутой поворот. Ее лука в этом месте доходит до 100 км, а расстояние между концами не более 25 км (Касимов — Елатьма). В 12 км от Касимова обращает внимание с. Перья (прав. б.), где когда-то была усадьба Рафа Всеиводского, отца касимовской красавицы Фимы Всеиводской — невесты царя Алексея Михайловича. Вс. Соловьев в своем романе-хронике «Касимовская невеста» талантливо описал историю этой неудачной женитьбы. Первая пристань за Касимовым **Балушевы починки** (прав. б.). Ниже на левом берегу обращает внимание с. Щербатовка, известная своими каменоломнями. За Щербтовкой Окский перекат Каменка — гряда-порог. В настоящее время здесь вдоль правого берега через порог прорыт канал, в котором могут свободно разойтись два встречных парохода. Не доходя до пристани **Ватажки**, в Оку впадает р. Мокша. С парохода слияние рек не видно, так как Мокша впадает в «старицу», судовой ход здесь идет по новому руслу. Река Мокша известна своими дубовыми лесами, русло ее засорено корчами, валежником и черным дубом, который идет на рояли, пианино и др. музыкальные инструменты. Он лежит в Мокше сплошным пластом. В 1925 г., по инициативе писателя-водника П. А. Оленина-Волгара, Мокша и Цна (приток Мокши), ныне не судоходные, были обследованы особой комиссией с целью установления возможности судоходства. Комиссия пришла к положительным результатам, установив возможность после проведения некоторого ряда затрат создания на этих реках правильного товаро-пассажирского движения. За гристанью Ватажка пароход пристает к упраздненному ныне городу **Елатьме** (лев. б.). Елатьма живописно расположена, превосходное дачное место. Летом здесь живет несколько сот дачников, главным образом москвичей. Напротив Елатьмы большой заповедный бор. Имеется музей. Следующие пристани: **Дмитревы горы**, **Ляхи** и **Шиморский затон**, огни которого ночью задолго видны до пристани. Ниже в Оку впадает р. Железинка, текущая из обширных Муромских лесов по местности, богатой железной рудой, и изобилующая целой группой прудов, на которых спускающимися террасами к Оке расположены известные Выксунские заводы Горного об.-ва. Из пяти заводов Выксунской группы на Оке расположен **Досчатинский завод**, изгото-



Жел.-дор. мост через Оку у гор. Мурома.

ляющий листовое железо. От Досчатого к Выксе идет узкоколейная ж. д. В 506 км от Рязани на высоком левом берегу красиво раскинулся **Муром**, окружный город Нижегородского края с 23 тыс. жителей, соединенный Моск.-Каз. ж. д. с Москвой (288 км), Казанью, Уралом и Сибирью. Нижегородская ж. д. через Новки соединяет Муром с Москвой (364 км) и Нижним (324 км). У Мурома Моск.-Каз. ж. д. пересекает Оку мостом, открытый для движения в 1912 г. Мост имеет 6 речных и 2 береговых пролета. От Мурома до Нижнего существует 2-я пассажирская ежедневная линия с отвалом парохода в 12 ч. дня. Линия эта весьма удобна для москвичей, желающих на два дня вырваться из душного города и проехать на пароходе (см. маршрут № 24). Муром существует со времен Рюрика, издревле считался важным торговым пунктом. В 1232 г. Муром был почти уничтожен татарами и около 150 лет был в полном упадке. В XIV веке город был присоединен к Москве. В настоящее время, благодаря выгодному географическому расположению, двум ж. д., пароходной пристани, город сильно растет. В Муроме крупные жел.-дор. мастерские, где производятся ремонты паровозов по «японскому» способу; имеются краевой музей и биологическая станция. Есть номера (Профсоюз. ул.). Напротив города от пристани Ока-Липня идет узкоколейная дорога к Кулебакскому заводу. В двух км выше Мурома находится известное по былинам с. Карабарово (лев. б.), родина богатыря Ильи Муромца. Здесь сделано не мало археологических находок. В оврагах Карабарова находили кости мамонта, носорога и орудия каменного века. Ниже Мурома Ока снова вступает в луга. Близ с. Благовещенского, приблизительно в 20 км от Мурома, видна чернеющая ложбинка, остаток доисторического озера. Здесь находят много предметов неолитической эпохи. Долина Оки между Муромом и Павловым по богатству геологических и палеонтологических остатков древности одна из самых замечательных в СССР. Первая пристань за Муромом **Монастырек**. За ней **Александрово**, после которого пароход останавливается у **Жайска**. Район этот занимается кустарным производством сундуков. За пристанью Пожоги остановка у **Варежа**. Население занято кустарным производством топоров и ножей. Имеется отделение ф-ки стальных изделий «Труд». В 11 км от Варежа на прав. бер. Оки расположен город **Павлово**, до 1923 г. село, соединенное через Кудьму вновь отстроенной железной дорогой с Нижним (95 км). Павлово — советский Золинген, столица кустарей слесарного промысла. Павлов

ские металлические изделия известны с XVII века. До 25 тыс. кустарей в районе занято изготовлением ножей, замков, ножниц, хирургических инструментов. Осмотр Павлова интересен в базарные дни. В городе, близ пристаний, есть номера, имеется недурной сад, откуда открывается вид на далекие окрестности: хорошо виден Вареж с пароходной пристанью. Вечером можно с бульвара проследить отвал от варежской пристани парохода муромской линии. Павлово известно с XVII века; в XVIII веке принадлежало Шереметьевым — владельцам подмосковных Кускова и Останкино. Им же принадлежал весь этот район вместе с с. Ворсма (находящимся в 5 км от Павлова), известным своими «завьяловскими» стальными изделиями.

Между Павловым и Горбатовым в Оку впадает судоходная р. Клязьма, за которой в 8 км ниже, на высоте 80 метров над уровнем реки, расположен бывш. уездный город **Горбатов** (прав. б.), дачное место. Внизу по берегу Оки расположено с. Избылец. Горбатов чрезвычайно живописен, весь в садах, славится своими вишнями. Ведет торговлю пенькой, веревками, канатами. Имеется канатная фабрика, принадлежащая кооперативному т-ву. Следующая пристань **Черноречье** (лев. б.), близ ст. Дзержинск (бывш. Растворино) Моск.-Ниж. ж. д. Здесь строится новый город по последнему слову техники. Имеется несколько заводов (Химический им. Калинина и др.). Строится химтехникум, универмаг, фабрика-кухня, целый ряд школ и т. д. Намечена теплофикация города. На первоочередные работы по строительству города ассигновано 8.700 тыс. рублей. Будут также проведены крупные работы по устройству берега Оки. В Черноречье строятся мелкие суда для Каспийского моря, имеются лесопильные заводы, канатная фабрика. За Черноречьем Ока делает крутую излучину влево, затем направо и подходит к с. **Дуденево** (прав. б.), которое расположено близ затона, у подножья высокой горы. В Дуденеве затон для зимовки судов ВГРП. В затоне находится несколько «кладбищенских» пароходов. Пройдя Оленинскую воложку, пароход минует Доскинский затон — место ремонта и зимовки пассажирских паротеплоходов. Отсюда правый возвышенный берег покрыт сплошным тенистым лесом и зеленеющими садами, среди которых уютно расположились пригородные дачные места. На реке больше оживления. Здесь несколько раз в день ходят маленькие дачные пароходы специальных линий Нижний — Доскино, Нижний — Новинки.

На левой стороне Монастырка (Автострой), «Затон 25-го Октября» у Молитовки — ремонт и зимовка буксирных пароходов, затон им. Смирнова (бывш. Слудинский) — ремонт и зимовка пароходов местного сообщения, заводы «Двигатель Революции», «Красная Этна» и, наконец, Канавино.

Справа полотно Моск.-Каз. ж. д. (Ромодановская ветка), вокзал и окская пристань, напротив Главного ярмарочного дома, в нескольких метрах от плашкоутного моста. Водный путь Москва — Нижний кончен. Перед нами красавец Нижний.

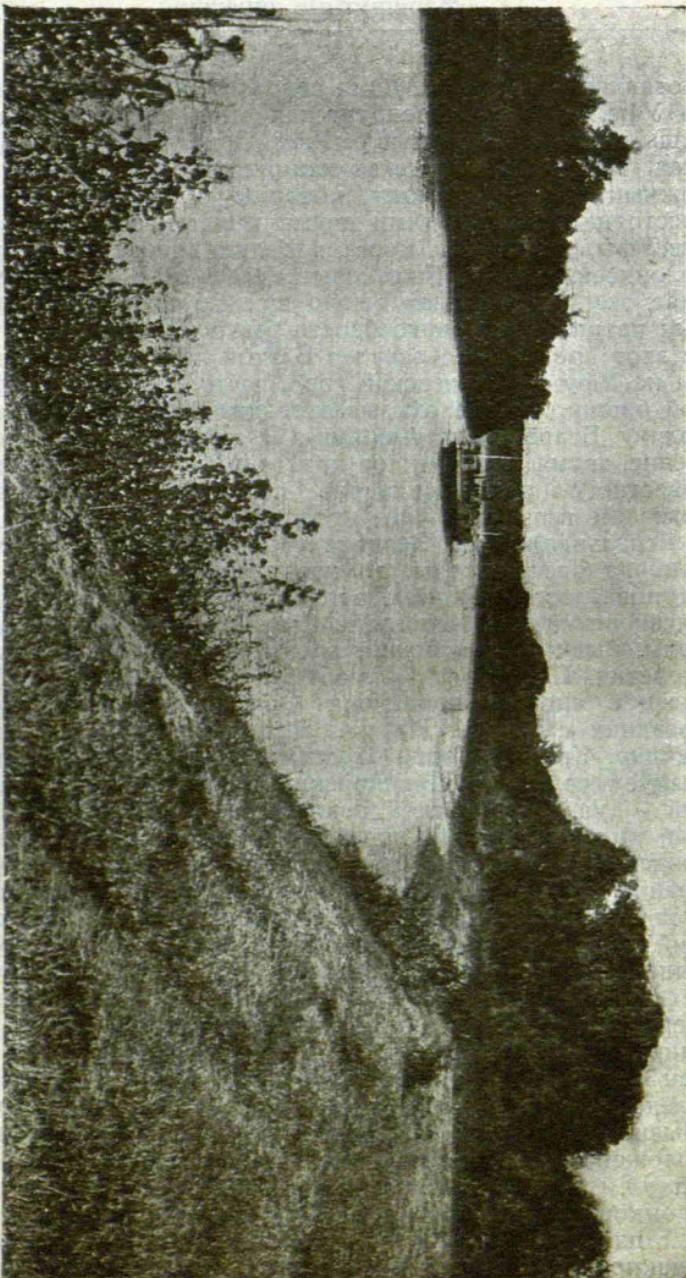
### БЕЛАЯ.

(Маршруты №№ 35, 45).

Красавица Башкирии — река Белая, Ак-исыл по-башкирски, значительный левый приток Камы. Начало свое Белая берет в Златоустовском округе Уральской области. Там она двумя холодными ключами выбивается из-под утеса горы Иремель. Верхняя Белая быстра, узка, течет в скалистых берегах. Берега ее здесь красивы, напоминают «камни» Чусовой («Камнями» здесь на Урале называют скалы и береговые утесы). На 60 км течения Белой расположен г. Белорецк с Белорецким чугунно-литейным заводом. Белорецк узкоколейной ж. д. соединен со ст. Вязовые Сам.-Злат. ж. д. От Белорецка туристы начинают лодочные поездки по Белой. Отсюда до Стерлитамака лодкой надо ити около 2 недель.

Стерлитамак расположен на 614 км по течению Белой. В 1919—1920 гг. был столицей Башкирии. В настоящее время имеет свыше 25 тыс. жителей. От Стерлитамака до Уфы существует автобусное сообщение. Проектируемая ныне железная дорога Уфа — Оренбург пройдет через Стерлитамак. По Белой от Стерлитамака до Уфы (426 км) ходят пассажирские пароходы до спада воды. Этот плес весьма живописен и интересен для туристов. Правильное движение пассажирских пароходов беспрерывно в течение всей навигации, начинается от Уфы. В 5 км выше г. Уфы в Белую впадает р. Уфа (длина 837 км) с правой стороны. Уфа (прав. б.) с 1922 г. центральный город Башкирской АССР, имеет около 100 тыс. жителей, Самаро-Злат. ж. д. соединена с Москвой (1581 км) и Сибирью. Город расположен в виде подковы на полуострове, омываемом с обеих сторон Белой. В Уфе у Волжского госпароходства две пристани — Уфа Софроновская близ вокзала Сам.-Злат. ж. д. — привал

и отвал пароходов, идущих вверх и вниз по Белой и вверх по Уфе, и Уфа Оренбургская для пароходов, идущих лишь вверх по Белой и р. Уфе. Пристани Уфа Софроновская и Уфа Оренбургская находятся почти на противоположных концах подковы, которую образует здесь Белая; расстояние между этими двумя пристанями 12 км. Напротив Уфы, у жел.-дор. моста, в Белую впадает Дема, поэтично описанная С. Т. Аксаковым. Здесь жел.-дор. мост Сам.-Злат. ж. д. пересекает Белую шестью пролетами, из которых первый от правого берега был взорван Колчаком. Ныне этот пролет восстановлен. В этой части реки лучшие виды на Уфу — Случевская гора, часть города у Водонапорной башни, откуда открывается дивная панорама на Дему, долину Белой, заливные луга. В городе автобусное сообщение двумя линиями: от пристани по улице Зенцова (имя известного революционера) и круговая — пристань — вокзал и главные улицы города — Е. Сазонова (бывш. Центральная) и ул. Зенцова (бывш. Успенская). По улице Зенцова расположены, по направлению от пристани, сад Якупова, дом Ленина, Дворец Труда и Искусства (бывш. Аксаковский дом), постройкой незаконченный, и Парк Свободы, бывш. Ушаковский, насаженный в 70-х годах прошлого столетия. Парк этот — любимое место гуляний уфимцев; здесь в апреле происходит национальный башкирский праздник сабантуй. На ул. Сазонова находится памятник Ленину. Кроме Дворца Труда и Искусства в Уфе туриstu следует осмотреть Башкирский центральный краевой музей — ул. Октябрьской революции, д. 10 и Государственный художественный музей, ул. Гоголя, д. 27. Этот музей создан при советской власти. Основой его послужило собрание картин художника-уфимца М. В. Нестерова. Имеется интересный отдел — Башкирия. В Уфе имеются Высший институт народного образования, преобразованный ныне в вуз, рабфак и несколько техникумов. Издаются газеты и журналы на башкирском и русском языках. Центральная газета — «Красная Башкирия». Лучшие гостиницы — «Россия» на ул. Е. Сазонова, при ней ресторан Башнапита, и «Астория» на ул. К. Маркса (бывш. Алексеевская). Почта помещается на ул. Чернышевского (бывш. Уфимская). Лодочная станция профсоветов расположена у Случевской горы, близ разводного моста. На ул. Зенцова центральный книжный магазин Башпромкниги. Туристу интересно посетить базар на Торговой площади, близ ул. Сазонова, на который съезжаются башкиры и русские из далеких окраин. Иногда встреча-



Белая. Соловьиное горло.

ются местные произведения башкир — войлочные шляпы и деревянная посуда. В Уфе сосредоточена крупная мукомольная промышленность. Экспорт хлеба. В городе и его окрестностях имеются лесопильные заводы, фанерная фабрика, кожевенные, винокуренные и пивоваренные заводы, канатный, чугунно-литейный и механический заводы (Башпрома). Развито пчеловодство (уфимский липовый мед) и изготовление кумыса. Среди уроженцев Уфы и губернии следует отметить С. Т. Аксакова. Уфа основана в 1586 г. на месте какого-то легендарного татарского города. С 1802 г. стала губернским городом. В эпоху гражданской войны Уфа пережила тяжелые месяцы.

Весной и в первую половину лета можно проехать беспрепятственно из Уфы на пассажирском пароходе, однотажном, типа «Вест», вверх по Белой до Стерлитамака и по р. Уфе до Шаффеева. Река Уфа на этом плесе живописна, протекает в высоких берегах. У местных жителей этот участок реки носит название Швейцарии. Вниз по Белой от Уфы до Казани беспересадочная пассажирская линия. Идут двухэтажные пароходы, весьма удобные по размерам и помещению (имеют салон, пианино и ванны), по типу похожи на окские — линии Рязань — Нижний. В навигацию 1930 г. в эту линию введены бывш. «самолетские» пароходы Рыбинского плеса «Месть Пролетария», «Пролетарий» и «Капитан Маматов».

К сожалению, путешествие по Белой до сего времени не завоевало широкого внимания трудящихся. Между тем и сама река (природа, быт, экономика) и условия путешествия дают здесь туристику не только здоровый отдых, но и необычайно интересную красочную поездку. Пейзаж Белой, идущей от Уфы у правого нагорного, весьма живописного берега, по которому параллельно реке вьется линия железной дороги, мягкий ласкающий ландшафт, убегающие вглубь от реки степные пространства лугов и абсолютная тишина на реке, как-то особенно успокаивающие действуют на жителей больших городов, уставших после напряженной зимней работы.

От Уфы до устья Белой пароход останавливается у двенадцати пристаней, из которых наиболее важны — Топорнино, Бирск, Дюртюли и Азякуль. От Уфы до Дюртюлей правый берег почти все время возвышен. В 7 км от Уфы обращает внимание «Вислый камень», одно из красивых мест на Белой. По Белой, на плесе Уфа — устье, находится несколько крупных перекатов. Из них наиболее серьезные: Красноярский, не доходя Благовещенского за-

вода, Топоринские у Топорнина, Бирские за Бирском и Золотовский за Дюртюлями. В навигацию 1929 г. в августе уровень воды на некоторых из этих перекатов доходил до 70 см. **Благовещенский завод** в 65 км от Уфы на правом нагорном берегу (10.000 жителей). Завод изготавливает сельскохозяйственные орудия, главным образом веялки. Ниже **Дуваней** (прав. б.) пароход проходит узкой воложкой Соловьевое горло — место гнездования соловьев. Это ливный уголок Белой — одно из узких мест реки на этом плесе. В 150 км от Уфы **Топорино** (лев. б.) — крупная хлебная пристань. Паровая мельница. Электростанция, освещая не только Топорнино, но и ряд окрестных сел. Перед Бирском пароход после **Ежово-Ямской** сл. пристает не всегда, в **Березовке** (лев. бер.), где имеется винокуренный завод б. Лансберг. **Бирск** (прав. бер.), в 246 км от Уфы, имеет мукомольные мельницы, ведет крупную хлебную торговлю. Есть пештхникум, имеется музей. В Бирске в настоящее время насчитывается около 12 тыс. жителей. Основан Бирск на месте древнего Чортова Городища в 1663 г. Ниже **Казанцева** (прав. б.) пароход проходит узкой воложкой — «гусиным горлом». В 390 км от Уфы расположены **Дюртюли** (лев. бер.), крупная торговля хлебом. За **Измайловым** (лев. бер.) с правой стороны в Белую впадает река Быстрый Танып. После пристани **Андреевка** (лев. бер.), славится стерлядью, пароход останавливается у **Азякуль** (лев. бер.) — хлебная пристань. Здесь Белая идет уже в низких берегах среди бесконечных лугов. Следующая пристань — **Ямалы** (лев. бер.). Чем ближе к устью, тем интереснее и причудливее ландшафт реки. Селений почти нет. Разливы не позволяют им приближаться к берегу. Масса птицы. Изредка встречаются и лебеди. Перед самым устьем взор туриста приворывает с правой стороны покатая возвышенность, покрытая зеленью, — Казачья гора. В устье Белой затон **Дербешка**. С навигации 1930 г. здесь остановка пассажирских пароходов. Интересное зрелище — впадение Белой в Каму, — ее светлые воды резко отделяются от камских.

### В Я Т К А.

(Маршрут №№ 39—40).

Вятка берет свое начало в районе б. Глазовского уезда, близ деревни Колеваевской. Истоки Вятки и Камы близко сходятся, — расстояние менее 50 км, затем реки расходятся в противоположные стороны: Кама забирается на север и находит там подспорье в могучих притоках (Вишера, Чусо-

вая с Сылвой); Вятка же, отправившись сперва на север, не встречает помощи и бежит к югу бедной маловодной рекой.

«Милая и красивая Вятка, обезображенная мелководьем, привлекательна, интересна и жалка, как милая, несчастная женщина, пробивающаяся в жизни среди трудов и ненастий, не получая ниоткуда никакой помощи»\* (Никонов Б.).

Поездки по Вятке, ввиду сильного мелководья реки, часто, особенно после спада воды, сопряжены с неудобствами, почему ее редко посещают туристы. Красивыми видами Вятка не богата. Недурные виды на плесе Котельнич—Медведка. Вятка течет одним руслом. Лесов мало. Преобладают хвойные. Вятка большей частью жмется к правому берегу своей долины; берега, подходя к ней высотами, представляют не горы, а края плоскогорий, спускающихся к реке. Длина Вятки 1093 км, река судоходна от **Мулина**. От Мулина до Слободского и далее до Вятки пассажирские пароходы ходят до спада вод. От Вятки до Соколок — в течение всей навигации; во время мелководья пассажиры перевозятся на баркасах (по особому расписанию). Пароходы одноэтажные. В довоенное время здесь ходили весной двухэтажные пароходы. Ныне они переброшены на Оку и Волгу. Город **Слободской** соединен веткой с Пермь-Котласской ж. д. В 2 км от города имеется спичечная фабрика «Якорь» и несколько небольших кожевенных заводов. От Слободского до Вятки три остановки, наиболее крупная **Чепца**. Здесь впадает в Вятку ее главный приток — р. Чепца. В селе имеется спичечная фабрика и кооперативное т-во «Чепцакартофель» с заводом, перерабатывающим картофель. Жители занимаются огородничеством и кожевенным производством, в 43 км отсюда расположена **Вятка** (лев. бер.), 63 тыс. жителей, округ Нижегородского края. Вятка соединена Сев. жел. д. с Москвой (958 км), Уралом, Сибирью. В Вятке для туриста интересно осмотреть: 1) гауптвахту (бывш. приказная изба); 2) Александро-Невский собор (построен А. Л. Витбергом); 3) Художественный музей. Уроженцами Вятки и губернии являются В. М. Бехтерев (психиатр), А. и В. Васнецовы (художники), Ф. И. Шаляпин, Е. И. Костров (крестьянин-поэт эпохи Екатерины II). Долгие годы Вятка была местом ссылки. Здесь находились в изгнании: А. И. Герцен, М. Е. Салтыков-Щедрин, увековечивший современную ему Вятку под именем Кругогорска, А. Л. Витберг — архитектор-создатель чудного собора в Вятке, В. В. Воровский, Андриоли (художник) и др. Среди революционных деятелей, вышедших

из Вятской губ., необходимо отметить Степана Халтурина и А. И. Рыкова. В Вятке имеются педагогический институт им. Ленина, рабфак, несколько техникумов. Вятка торгует: хлебом, льном, пушниной, кустарными изделиями (валеные, деревянные, главным образом мебель, игрушки). Имеется спичечная фабрика «Красная Звезда». В 1929 г. в Вятке построена бэконная фабрика. В связи с ростом города и промышленности предполагается постройка электростанции с мощностью до 20 тыс. квт. Расширяется электростанция при лесозаводе № 1. Из интересных современных зданий в Вятке следует отметить дом, занимаемый ГПУ. Древнее название Вятки Хлынов. Вятка была основана во второй половине XIV века. В Вятке издаются две газеты. Вблизи Вятки организуется в районе Бахтинской луговой дачи крупный колхоз, об'единяющий около 7.000 хозяйств. От Вятки до устья 16 пристаней, из них представляют интерес для туриста **Халтуринск**, б. г. Орлов (прав. бер.). Город имеет незначительную пристань; здесь родился революционер Степан Халтурин, отбывал ссылку В. В. Воровский (1899—1901 г.г.). Далее, в 150 км от Вятки, г. **Котельнич** (прав. бер.) — округ Нижегородского края, соединен Сев. жел. дор. с Москвой (872 км.), Уралом, Сибирью. Вновь построенной железной дорогой Нижний—Котельнич город соединен с Нижним-Новгородом (367 км.). В Котельниче имеется музей. Здесь Сев. ж. д. пересекает Вятку мостом. Следующая крупная пристань **Советск**, бывш. слобода Кукарка (прав. бер.), жители занимаются кустарным промыслом — валяный, скорняжный, шорный, плетением кружев. Имеются школа кружевниц, лесной и педагогический техникумы, научно-художественный музей. Близ города интересные Жерновые горы с каменоломнями и Пижемское городище. В 645 км от Вятки крупная пристань **Вятские Поляны** (прав. бер.), с жел.-дор. станцией Моск.-Каз. ж. д., линии Москва—Свердловск. До Москвы поездом 963 км. Жители занимаются земледелием, садоводством и кустарными промыслами (скорняжным и валяным). Здесь через Вятку перекинут жел.-дор. мост. За Вятскими Полянами до устья Камы две остановки — **Лубяны** и **Мамадыш**. В Лубянах уже появляется дуб, которого нет севернее, самая пристань затерялась среди прекрасного леса, правый берег здесь горист и необыкновенно живописен. Мамадыш небольшой городок, основан после разорения Тамерланом города Болгар и получил свое имя от первого жителя Мамадыша. Еще немного, и турист прощается с Вяткой, пароход подходит вплотную к крутой горе, поворот реки, Вят-

ка остается сзади, перед вами Кама. Так как устье Вятки стеснено с левой стороны отмелями, слияние Вятки с Камой не производит впечатления. Пассажирские пароходы линии Вятка—Соколки оканчивают свои рейсы у пристани Соколки на Каме (в 5 км от устья). Здесь пересадка с вятских пароходов на камские.

### К О С Т Р О М А.

(Маршрут № 38).

Р. Кострома берет свое начало в районе бывш. Костромской губ. в Солигаличских лесах. В своем верхнем течении принимает стоки из озер Чухломского и Галицкого. От г. Буя (лев. б.) судоходна. **Буй** связан Сев. ж. д. с Москвой (452 км), Вяткой, Уралом, Сибирью. В Буе интересен музей местного края. От Буя до Костромы 169 км, 7 пристаней, пароход идет вниз по реке около 18 часов, вверх 20 часов. Пароходы, совершающие здесь рейсы, одноэтажные. Во время мелководья движение прекращается.

### У Н Ж А.

(Маршрут № 38).

Унжа берет свое начало в лесах бывш. Костромской губернии. Длина реки 585 км. Она протекает в самой лесистой части Заволжья. Весной по Унже идут беляны, плоты. От Юрьевца на Волге (устье Унжи) до Кологрива (330 км) ходят пассажирские пароходы весной. **Кологрив** небольшой город, имеет музей и картинную галерею. После спада вод пароходы доходят до **Мантурова** (319 км), а иногда только до **Макарьева** (110 км); с. Мантурово связано Сев. ж. д. с Москвой (654 км), Вяткой, Уралом, Сибирью. В Мантурове имеется несколько лесопильных заводов. Г. Макарьев ведет торговлю лесом, имеет техникум (педагогический), несколько школ, есть газета. Весной по Унже ходят пароходы, двухэтажные. По спаде воды пассажиры по Унже перевозятся на баркасе, буксируемом небольшим пароходом.

### С У Р А.

(Маршрут № 31).

Сура берет начало в Ульяновском округе Средне-Волжского края. Длина реки 1340 км. Главный приток Суры река Барыш. На Суре стоят гг. Пенза, Алатырь, Курмыш, от которого начинается правильное пароходное движение до

Васильсурска (107 км). В 80-х годах прошлого столетия пароходы доходили до Алатыря, известного своими мельницами. Курмыш, ныне село, имеет несколько мукомольных мельниц и лесопильный завод. От Курмыша до Васильсурска 4 остановки: **Маслобойный завод**, небольшой город Ядрин, Выла и Дубиха. Пароход по р. Суре ходит небольшой, одноэтажный, но весьма удобный для поездок — «Чайка»; построен специально для Суры бр. Таланцевыми, имевшими по Суре маслобойные заводы. К навигации 1930 г. «Чайка» заново отремонтирована.

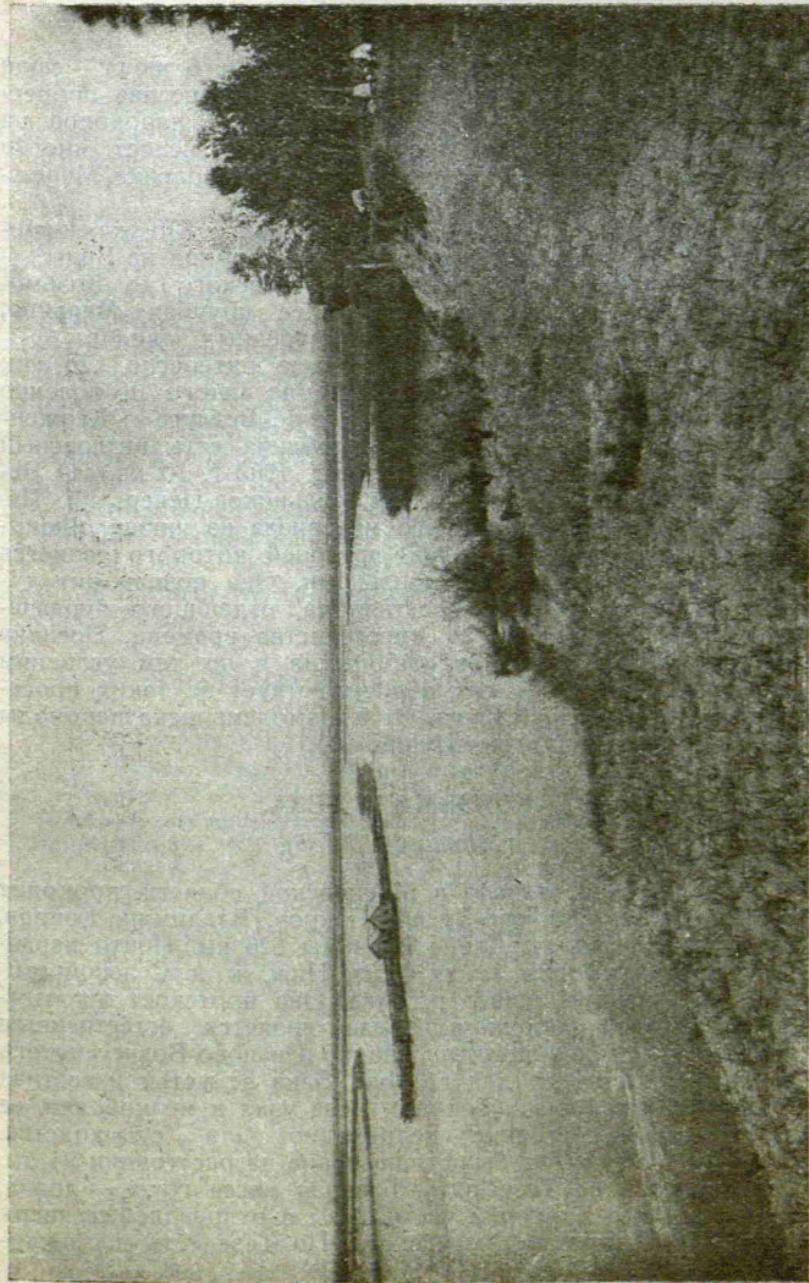
Об условиях судоходства на Суре много интересного материала у Шубина «Волга и волжское судоходство» и у Н. Н. Оглоблина в очерках, пом. в «Истор. Вестнике».

### ВЕТЛУГА.

(*Маршрут № 37, 67.*)

Р. Ветлуга берет свое начало в Котельническом округе, Нижегородского края. Длина реки 800 км. По меткому выражению Сидорова, Ветлуга — «река лесов и глухих дебрей, река плотовщиков и баржей, река сектантов и мнимых кладов, полная таинственности и сказаний, река чудес и легенд, с ее дивными озерами, в которых слышится колокольный звон и скрыты незримые города, на берегах которой постоянно ютились разбойники и куда скрывались недовольные и беглые». От впадения реки Вохмы Ветлуга становится сплавной рекой, а от Шары судоходной до устья (550 км). От Ветлуги до Козьмодемьянска на Волге 11 остановок. Город **Ветлуга** (прав. б.) почти весь виден с реки, откуда он довольно живописен. Жители занимаются обработкой леса и лесных материалов (лыко, рогожа). В городе картонная фабрика, пивоваренный и кожевенный заводы, лесной техникум. В 179 км **Варнавино**, незначительная пристань. Ниже, в 40 км, **Баки**. Здесь через Ветлугу проходит жел.-дор. мост вновь отстроенной линии Нижний—Котельнич. Следующая пристань село **Благовещенское**. Здесь Короленко ожидал перевозчика Тюлина («Река играет»). Пристань **Воскресенское** большое село. Здесь остановка туристов, направляющихся на оз. Светлояр \*), близ села Владимирского в 25 км от пристани.

\*) Озеро Светлояр — вулканическое озеро на реке Люнде. С ним связана легенда о невидимом граде Ките же («Сказание о граде Ките же» Н. А. Римского-Корсакова).



Вегла. Сплав леса грузовыми плотами (в соймах).

Оз. Светлояр интересно посетить накануне 6 июля — сюда сходится много паломников, проходит интересная процесия вокруг озера. В это время движение пароходов на Ветлуге не всегда прекращается — река мелеет иногда позже. Из писателей Светлояр посетили Короленко, Мережковский, Гиппиус.

От озера Светлояра — «града Великого Китежа» начинается легендарная Батыева тропа до Городца на Волге — «града Малого Китежа». От Воскресенского до Козьмодемьянска четыре пристани; наиболее крупная **Марьино**, в районе которой несколько стекловаренных заводов.

Проехать по Ветлуге на пароходе интересно. До сих пор уцелела поэзия этого края, описанного Короленко «В пустынных местах» (из поездок по Ветлуге и Керженцу), «Река играет». У Н. Н. Оглоблина есть интересный очерк «На реке Ветлуге» (Ист. Вест. 1902 г. 10 кн.). О Ветлужье много и красиво писал Мельников-Печерский. Пароходная поездка дает много материала из жизни обширного лесного царства, живой артерией которого является Ветлуга с ее сплавными притоками. Она познакомит туриста с типом бурлака-крестьянина, отдающего бурлачеству часть свободного от крестьянства времени. Поездка на ветлужском пароходе любопытна и по тем условиям плавания, которое до сих пор существует на таких проселочных реках, как Ветлуга. От Козьмодемьянска пароходы на Ветлугу отходят ежедневно.

### КЛЯЗЬМА И ТЕЗА.

(Маршрут № 36).

Клязьма берет начало в Московской области, проходит через города: Орехово-Зуево, Покров, Владимир, Ковров, Вязники, Гороховец. Длина Клязьмы 626 км. Почти параллельно Клязьме идет линия Моск.-Ниж. ж. д. С левой стороны в Клязьму впадает р. Теза. Она протекает по местности, богатой фабриками. Теза является естественным водным путем для промышленного Иваново-Вознесенского района, в частности для г. Шуи. Близ ее устья известная фабрика **Южа** (бывш. Балина). Теза узка и мелководна, ее естественное состояние непригодно для судоходства. В 1834—1836 гг. Теза была шлюзована на расстоянии 94 км. Всех шлюзов на Тезе пять. Главная масса груза — дрова, заготовляемые в нижней части Тезы и отправляемые вверх для Шуи и Иваново-Вознесенска. По Тезе есть пассажир-

ская линия, ходят маленькие пароходики с пассажирскими баркасами, на которых имеется только III кл. Тезянская линия начинается от Шуи и кончается у пристани «8 февраля», где пересадка на пароход, идущий в Нижний. С навигации 1928 г. открыта пассажирская линия от Вязников до Коврова (96 км). За последнее время выдвинута проблема клязьминского водного пути, взамен Московско-Окского (Москва—Рязань—Нижний).

Этот вариант предусматривает соединение Москвы с рекой Клязьмой и Окой, что сократит водный путь Москва—Нижний на 460 км, против ныне существующего Москва—Ока. По проекту, новый водный путь пойдет по реке Оке от Нижнего-Новгорода до устья Клязьмы (88,5 км), далее по Клязьме на протяжении 562 км до ж.-д. станции между Щелковым и Богородском, отсюда каналом до Москвы на протяжении 21,5 км. Все протяжение пути с испрямлением извилистых мест течения реки составит 607 км. Ширина канала предположена 30 м, глубина пути 182,5 см., так что большие волжские пароходы пойдут от Астрахани без перегрузки и пересадки пассажиров до гор. Москвы.

### КРАТКИЙ УКАЗАТЕЛЬ ЛИТЕРАТУРЫ.

1. «Поволжье». Путеводитель по Волге, Оке, Каме, Вятке и Белой. Изд. ВГРП и Транспечати НКПС. 1926 г.
2. Милановский С. В. «Геологические очерки Поволжья». Путеводитель по Среднему Поволжью. Изд. Сабашниковых. 1927 г.
3. Шубин И. А. «Волга и Волжское Судоходство». Изд. Транспечати. 1927 г.
4. Лариса Рейснер. «Фронт». Изд. 1922 г.
5. Короленко В. Г. «В пустынных местах». (Из поездок по Ветлуге и Керженцу), т. V, изд. 1914 г. А. Ф. Маркса.
6. Алексеев, В. и Швер, А. Семья Ульяновых в Симбирске (1869—1887). Изд. ГИЗ. 1925 г.
7. М. Горький в Нижнем-Новгороде. Изд. Ниж. ГубОНО. 1928 г.
8. Преображенский П. А. Поездка по Волге. Самара—Царевщина—Ширяево. Изд. Высш. Курсов Краеведения Сам. О-ва Археол. 1926 г.
9. Илларионов, В. Т. Революционный Нижний-Новгород. Изд. Ниж. Губ. Политпросвета. 1927 г.

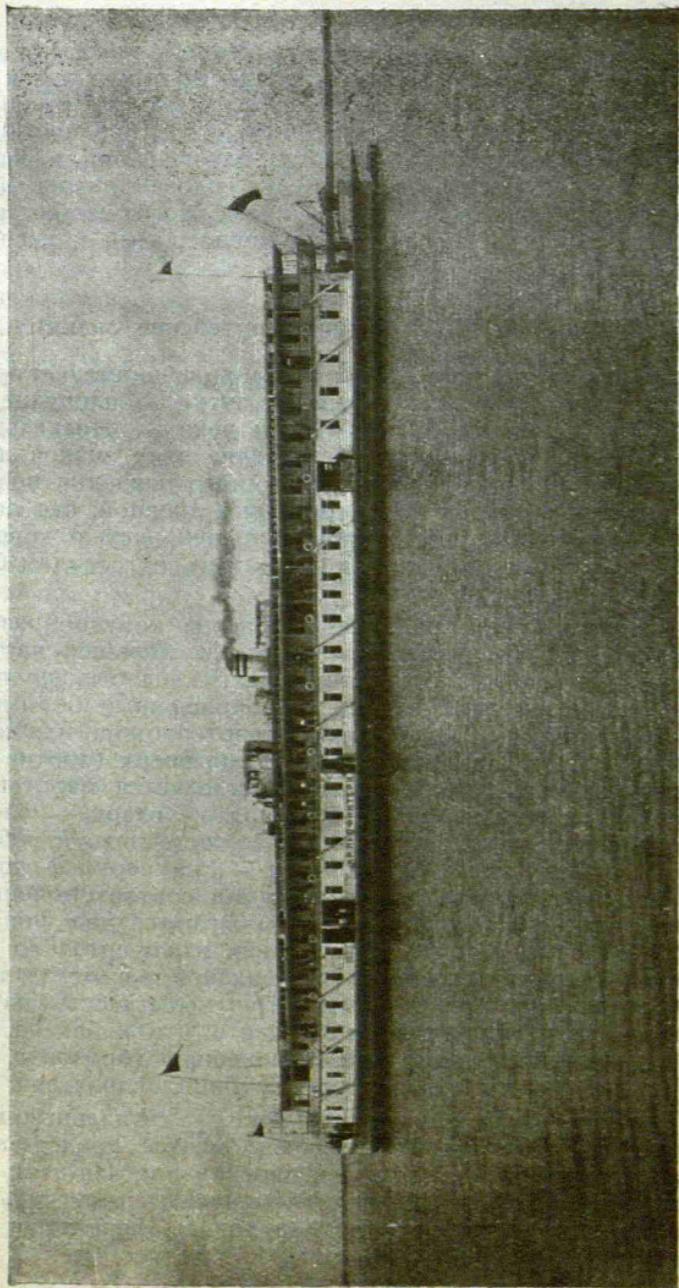
10. Мельников А. Нижегородская старина. Изд. «Культура» 1923 г.
11. 1905 г. в Нижегородском крае. (Рабочее и професиональное движение). Изд. Истпрофа. Н.-Новг. 1926 г.
12. Гай. Война за Симбирск. Ульяновск. 1928 г.
13. Борьба за Казань. Сборник. Казань. 1924 г.
14. Самарский А. Партизаны Волги. Изд. «Молодая Гвардия». 1925 г.
15. Эсмонт и Аксаматон. Волга—Дон—Азовское море. Изд. «Планов. Хоз-во». 1925 г.
16. «Там, где рождается Волга». Очерк Н. Дунина. «Всемирный Турист». 1928 г. № 1.
17. «Жигулевская кругосветка». Очерк И. И. Феденко. «Всемирный Турист» 1928 г. № 5.
18. «По Москва-реке и Оке». Очерк В. Ульянинского. «Всемирный Турист» 1928 г. № 3.
19. «Там, где прошла юность Ильича». Очерк Ю. М. Бочарова. «На вахте» 1924 г. №№ 204, 214, 219.
20. «Весь СССР». Изд. Трансреклама. «НКПС» 1929 г.
21. «По Московскому краю». Сборник, сост. Н. С. Елагиным, изд. ГИЗ.
22. «В дельте Волги». Очерк. В. Ветова, «Всемирный Турист». № 6. 1929 г.

### СУДОВЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА.

На всех паротеплоходах на случай крушений или аварий имеются следующие спасательные средства: 1) спасательная шлюпка, 2) спасательные круги и 3) спасательные нагрудники.

При пользовании спасательными шлюпками необходимо беспрекословно подчиняться распоряжениям администрации судна, т.-е. капитана и его помощников, в строго установленном ими порядке. Женщины, дети и больные садятся на шлюпки первыми.

Спасательные круги, развешенные по паротеплоходу, сделаны из пробковой коры или пробковой крупы. Они применимы как на спокойной воде, так и при всяком волнении. Кругом надо умело пользоваться, иначе он не только бесполезен, но даже опасен. Взяввшись рукой за плавающий в воде круг, ставят его вертикально, продевая сначала одну руку и голову в круг, а затем и другую руку. Тогда круг окажется подмышками у спасающегося и в нем спокойно можно оставаться на воде при любой



Теплоход „Красный Профинтерн“ пассажирской линии Нижний-Новгород—Астрахань.

погоде, ни в коем случае не перемещая его ниже поясницы. Спасательные нагрудники, имеющиеся в каждой каюте паротеплохода по числу мест каюты, делаются из пробковой пластины, обшитой парусиной и соединенной вместе, или из размельченной пробки, заключенной в парусину. Нагрудник одевается на грудь, голова должна быть просунута в петлю нагрудника, кроме того необходимо обязать себя вокруг туловища прикрепленными к нагруднику двумя лентами.

### ОБСТАНОВКИ РЕКИ (речные, путейские знаки).

Во время путешествия на паротеплоходе внимание туриста безусловно привлекут путейские знаки — пловучие на реке бакана и береговые по берегам реки — перевальные столбы и сигнальные мачты. Назначение этих знаков дать необходимые условия для бесперебойного плавания по рекам. Обстановка может быть не только дневной, без освещения, но и ночной, освещаемой большей частью керосином. Ночная обстановка дает возможность итти судам безостановочно в течение суток.

1) Пловучие знаки на реке — бакана конусообразной формы небольшого размера — делаются большей частью из листового железа, реже из ивняка. Бакана бывают трех цветов: белые, красные и пестрые, окрашенные белыми и красными полосами. Белый бакан паротеплоход, идя вниз (по течению реки), оставляет влево, идя вверх (против течения) — вправо. Красный бакан оставляется паротеплоходами, идущими вниз по реке, вправо, вверх — влево. Пестрый бакан паротеплоход может оставлять с обеих сторон. Ночью бакана освещаются — на верхнем конце конуса зажигается фонарь со стеклами соответствующего окраске бакана цвета, на пестром зажигаются два фонаря, красный и белый. На маленьких реках исключительно для дневной обстановки ставят вместо баканов, за отсутствием таковых, пловучие вехи. Торчащие из воды шесты на таких вехах окрашиваются в те же цвета, что и бакана. Бакана перемещаются при всех изменениях горизонта воды, увеличении или уменьшении глубины судового фарватера.

2) Береговые знаки по берегу реки — сигнальные мачты, перевальные вехи. Сигнальная мачта представляет столб, имеющий в верхней части перекладину. На этой реи при помощи блока и веревок вывешиваются сигнальные знаки для обозначения глубины судового фарватера сле-

дующих родов — черные продольные доски, черные шары и красные шары. Продольная доска равна одному метру, черный шар двадцати сантиметрам, красный шар пяти сантиметрам. Из сочетания этих знаков, вывешенных на реи столба, и складывается глубина хода. Так, если на столбе висят одна доска, два черных круга и один красный, то глубина равна одному метру сорока пяти сантиметрам или сто сорока пяти сантиметрам. Если на сигнальной мачте висит красный крест, то глубина более 4 метров. Когда выведен красный конус, то судовой ход закрыт. Если от сигнального столба идут два хода, то один из концов реи означает глубину правого по течению хода и окрашивается в красный цвет, левый ход на другом конце реи, окрашенной в белый цвет. Сочетание всех знаков, вывешенных на сигнальной мачте, носит у лоцманов название вывески. Перевальные вехи столбы имеют в нижней части подкосы, обыкновенно освещаются фонарем с рефлектором. Столб и подкосы окрашены полосами — белыми и красными для правого берега (по течению реки) и зелеными и белыми для левого берега. Перевальные вехи указывают перевал — переход фарватера с одного берега на другой, что облегчает лоцману ведение судна. Обстановка реки после спада весенних вод носит название меженой. Весенняя обстановка существенно отличается от меженой — весной важно знать не столько глубину реки, сколько ширину и размер разлива ее. Плавучие знаки — бакана весной на реке не расставляются, за исключением воложек, ставятся главным образом на незатопленных берегах деревянные или железные вехи, освещаемые (не всегда и не все) ночью фонарями особой системы — Далена или Лежена. За обстановкой реки следят специальные служащие, живущие на постах, которые расположены на реке, на определенном друг от друга расстоянии.

Все суда, находящиеся в пути, стоящие на якорях, у пристани обязаны иметь ночью отличительные знаки на мачте — один белый огонь для судов, идущих без буксира, и два огня для идущих с буксиром. Кроме того паровые суда имеют боковые огни — зеленый на правом борту и красный на левом. Плоты, лодки и другие непаровые суда также должны иметь свои отличительные знаки.

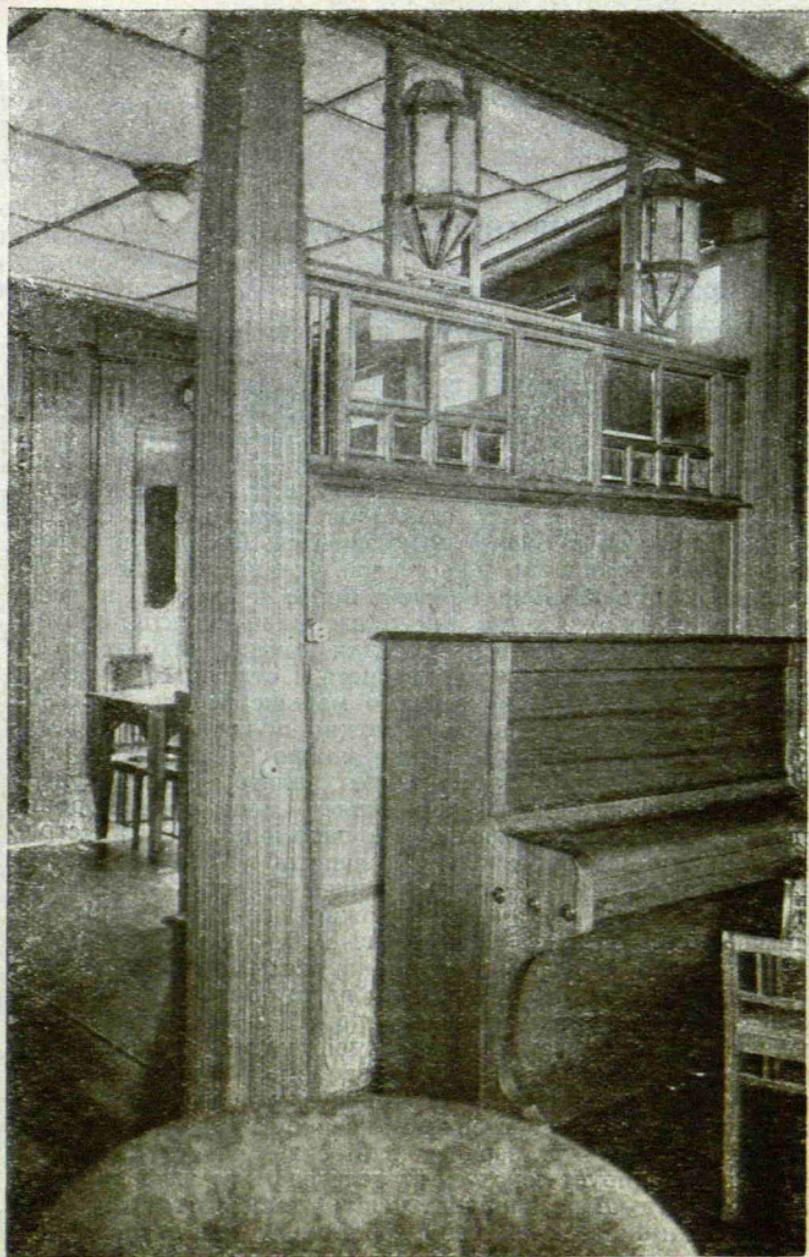
**АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ**  
**населенных мест, помещенных в справочнике - путеводи-  
 теле „Поволжье“.**

---

Стр.	Стр.		
Азякуль . . . . .	226	Волга пристань . . . . .	120
Алексеевка . . . . .	173	Волгино Верховые . . . . .	111
Александрово . . . . .	220	Вольск . . . . .	174
Андреевка . . . . .	226	Воскресенское на Волге .	174
Антиповка . . . . .	181	Воскресенское на Ветлуге	230
Антоновка . . . . .	157	Воткинский завод . . . . .	199
Астрахань . . . . .	186	Выксунский Завод . . . . .	218
Ахмат . . . . .	179	Выла . . . . .	230
Баки . . . . .	230	Вышгород . . . . .	215
Балаково . . . . .	173	Вятка . . . . .	227
Балахна . . . . .	133	Вятские Поляны . . . . .	228
Балыклей . . . . .	181	Галево . . . . .	199
Балушевы поч.	218	Гольяны . . . . .	199
Баниновка Ниж.	179	Горбатов . . . . .	221
Бармино . . . . .	149	Городец . . . . .	133
Батраки . . . . .	172	Даниловка . . . . .	186
Бездводное . . . . .	147	Дединово . . . . .	212
Белоумут В. и Н.	212	Диево-Городище . . . . .	128
Белый Яр . . . . .	164	Дмитриевы горы . . . . .	218
Беляевка . . . . .	199	Добринка Ниж. . . . .	180
Бер. Увек . . . . .	179	Добрянка . . . . .	194
Березники . . . . .	193	Доскинский зат.	221
Берсут . . . . .	204	Досчатое . . . . .	218
Беседа . . . . .	207	Дубиха . . . . .	230
Бирск . . . . .	226	Дубовка . . . . .	181
Благовещ. зав.	226	Дуваней . . . . .	226
Богородское Кам. Уст.	159	Дуденево . . . . .	221
Болгары . . . . .	159	Дюртюли . . . . .	226
Бронницы . . . . .	209	Екатериновка . . . . .	171
Буй . . . . .	229	Елабуга . . . . .	202
Быковы хутора	181	Елатьма . . . . .	218
Вареж . . . . .	220	Елово . . . . .	199
Ватажка . . . . .	218	Енотаевск . . . . .	186
Варнавин . . . . .	230	Жайск . . . . .	220
Васильсурск . . . . .	149	Жигули (село) . . . . .	165
Весьегонск . . . . .	120	Забелино . . . . .	216
Ветлуга . . . . .	230	Замьян . . . . .	186
Владимировка . . . . .	184	Зельман (б. Ровное)	179
Владимирское	230	Золотое . . . . .	179

	<i>Стр.</i>		<i>Стр.</i>
Измайлово . . . . .	226	Льговский мон. (Ольгово) . . . . .	215
Икское устье . . . . .	202	Майна Старая . . . . .	160
Исады на Волге . . . . .	149	Макарьев на Волге . . . . .	148
Исады на Оке . . . . .	215	Макарьев на Унже . . . . .	229
Кадницы . . . . .	147	Мамадыш . . . . .	228
Казанцево . . . . .	226	Мантурово . . . . .	229
Казань . . . . .	154	Мариинск. пос. (Сундыры) . . . . .	153
Калязин . . . . .	117	Марчуги . . . . .	209
Камбарка . . . . .	202	Марьино . . . . .	232
Каменник . . . . .	121	Мензелинск . . . . .	202
Камённый Яр . . . . .	184	Молога . . . . .	120
Камскии Поляны . . . . .	204	Моркваши . . . . .	166
Камышин . . . . .	180	Мулино . . . . .	227
Каракулино . . . . .	202	Мурзиха . . . . .	204
Касимов . . . . .	216	Муром . . . . .	220
Катунки . . . . .	132	Мячково . . . . .	209
Кашпур . . . . .	172	Мышкин . . . . .	120
Кимры . . . . .	116	Наволоки . . . . .	131
Кинешма . . . . .	131	Нижний-Новгород . . . . .	135
Киструс . . . . .	215	Николо-Бабайки . . . . .	128
Козловка . . . . .	154	Николо-Березовка . . . . .	202
Козьмодемьянск . . . . .	152	Николаевск . . . . .	181
Кологрив . . . . .	229	Никольское . . . . .	186
Коломенское . . . . .	207	Новодевичье . . . . .	164
Коломна . . . . .	209	Новоселки . . . . .	213
Константиново . . . . .	125	Норское . . . . .	125
Копаново . . . . .	216	Нытва . . . . .	197
Кострома . . . . .	129	Оса . . . . .	199
Котельнич . . . . .	228	Осташков . . . . .	112
Котлы В. и Н. . . . .	205	Орел . . . . .	193
Красное . . . . .	131	Оханск . . . . .	197
Красный бор . . . . .	202	Павлово . . . . .	220
Красный ключ . . . . .	204	Переволоки Т. Р . . . . .	159
Красный Профинтерн . . . . .	129	Переволоки Ср. Вол. обл. . . . .	171
Кузнецово . . . . .	116	Перерва . . . . .	207
Кузьм. шлюз . . . . .	213	Песочное . . . . .	124
Кукарка (Советск.) . . . . .	228	Печерское . . . . .	172
Курмыш . . . . .	230	Пермь . . . . .	194
Лаишев . . . . .	204	Плес . . . . .	131
Левшино . . . . .	194	Покровск . . . . .	174
Лисицы . . . . .	116	Полазна . . . . .	194
Ловцы . . . . .	212	Пучеж . . . . .	132
Лубяны . . . . .	228	Пьяный бор . . . . .	202
Лысково . . . . .	149	Работки . . . . .	148

	<i>Стр.</i>		<i>Стр.</i>
Разнекье . . . . .	149	Таборы . . . . .	197
Решма . . . . .	132	Тверь . . . . .	113
Ржев . . . . .	112	Тетюши . . . . .	160
Ровное . . . . .	179	Тихие горы . . . . .	202
Романово-Борисоглебск . . . . .	124	Толстик . . . . .	199
Рыбинск . . . . .	121	Топорнино . . . . .	226
Рыбная слобода . . . . .	204	Троице-Паленица . . . . .	215
Рязань . . . . .	213	Тутаев . . . . .	124
Рязань старая . . . . .	215	Тырнов. слоб. . . . .	215
Савелово . . . . .	116	Увек Бер . . . . .	179
Сайгатка . . . . .	199	Углич . . . . .	117
Самара . . . . .	168	Ульяновск . . . . .	161
Сарапул . . . . .	199	Ундоры . . . . .	160
Саратов . . . . .	174	Услон В. . . . .	154
Сарепта . . . . .	184	Услон Н. . . . .	157
Свияжск . . . . .	154	Усолье на Волге . . . . .	164
Светлояр . . . . .	232	Усолье на Каме . . . . .	193
Селижаровка . . . . .	112	Усть-Пожва . . . . .	193
Семигорье . . . . .	131	Уфа . . . . .	222
Сенгилеи . . . . .	164	Фаустово . . . . .	209
Серегово . . . . .	193	Фокино . . . . .	149
Сергиевское . . . . .	117	Хвалынск . . . . .	173
Сероглазинское . . . . .	186	Хмелевка . . . . .	151
Симбирск (Ульяновск) . . . . .	161	Хохловка . . . . .	194
Скнигино . . . . .	117	Хрящевка . . . . .	164
Слободское . . . . .	227	Частые . . . . .	199
Слудка . . . . .	193	Чебоксары . . . . .	153
Советск (Кукарка) . . . . .	228	Челны Бер. . . . .	202
Соколки . . . . .	204	Чердынь . . . . .	192
Соли Бол. . . . .	128	Чернопенье . . . . .	131
Соликамск . . . . .	193	Чермоз . . . . .	193
Солодча . . . . .	213	Черный Яр . . . . .	184
Сомовка . . . . .	149	Чистополь . . . . .	204
Сормово . . . . .	133	Шиловка . . . . .	164
Спасский зат. . . . .	159	Шилово . . . . .	215
Спасск на Оке . . . . .	215	Шуран . . . . .	204
Спасское Васил. . . . .	172	Щербаковка . . . . .	179
Ставрополь . . . . .	166	Юго-Камс. зав . . . . .	197
Сталинград . . . . .	182	Юрино . . . . .	152
Старица . . . . .	113	Юрьевец . . . . .	132
Стерлитамак . . . . .	222	Ядрин . . . . .	230
Сундыры . . . . .	153	Ямалы . . . . .	226
Сызрань . . . . .	172	Ярославль . . . . .	125



Салон второго класса парохода „Социализм“ пассажирской линии Нижний-Новгород—Астрахань.

## СПРАВОЧНЫЙ ОТДЕЛ.

### а) Практические указания.

В настоящем путеводителе помещено свыше 60 маршрутов по водным путям Волжского бассейна. Туристы с самыми ограниченными средствами и временем смогут найти в них подходящую для себя поездку. Лучшее время для путешествий по рекам — июнь и первая половина июля, на р.р. Костроме, Ветлуге, Суре, Унже — конец мая и первая половина июня. Позднее здесь наступает мелководье, движение пассажирских пароходов производится с перебоями, а иногда и совсем прекращается. Поездка в Астрахань более предпочтительна весной, чем поздним летом, но интересно проехать по нижней Волге в августе и даже в начале сентября, когда там в изобилии фрукты, арбузы и пр. При выборе времени поездки конечно играют большую роль индивидуальность туриста и отпуск. На пароход рекомендуется брать как можно меньше вещей. Постельное белье за отдельную плату можно получить из буфета, почти всегда на пароходе белье можно отдать выстирать. Желательно иметь непромокаемое пальто, фотографический аппарат и бинокль. Кто играет или поет, хорошо сделает, если возьмет ноты. На пароходах часто устраиваются импровизированные концерты и вечера. Билеты на паротеплоходы транзитных линий Рыбинск—Нижний—Пермь, Нижний—Астрахань можно заранее купить в Москве, Ленинграде, Ростове-на-Дону, Ив.-Вознесенске, Баку. Можно телеграфом забронировать место в начальном пункте поездки. В разгар навигации на паротеплоходах астраханских и камских линий без предварительной записи достать место в отдельной каюте часто бывает трудно, особенно в Нижнем-Новгороде. В многодневном плавании отдельная каюта ценное удобство—пассажир в сущности имеет собственную квартиру.

Покупка билетов заранее в Москве, Ленинграде и др. пунктах бронирует каюту. По телеграфным заказам, если только места не распроданы, каюты оставляются до начала продажи билетов из кассы пристани в день отвала паро-

теплохода. На промежуточных пристанях билеты I и II кл. начинают продавать лишь по прибытии паротеплохода, когда выясняется количество свободных мест.

В СССР до последнего времени существовали три туристско-экскурсионные организации: «Интурист» (Москва, пл. Свердлова, 2-й дом Советов, Метрополь), обслуживающий иностранцев, «Советский Турист» (Москва, Столешников, 16) и «О-во Пролетарского Туризма», быв. Российской О-во Туристов (Москва, Ветошный, д. 9). В настоящее время по постановлению правительства последние две организации реорганизуются в одну, которой присваивается название «О-во Пролетарского Туризма и Экскурсий». Указанное Общество будет работать во всесоюзном масштабе, организуя экскурсии по всему СССР. «О-во Пролетарского Туризма» ныне организует по Волге групповые экскурсии на паротеплоходах УВГРФ, как по маршруту Нижний-Новгород—Астрахань, так и по целому ряду других маршрутов, охватывающих боковые реки (Каму, Оку, реку Москву и др.). Подробности (условия записи и стоимость этих экскурсий) можно получить из проспекта этого О-ва, выпущенного ежегодно не позднее апреля.

На двухэтажных паротеплоходах I и II классы помещаются на верхней палубе; имеются отдельные каюты одноместные, двухместные, трехместные, которые представляются пассажирам в порядке очереди получения билетов сообразно числу мест без дополнительной оплаты. На паротеплоходах имеются отдельные столовые для I и II класса, для I класса на астраханских и камских линиях имеются салоны. Разница в каютах I и II класса главным образом в отделке кают. Каюты I класса помещаются ближе к носовой части парохода. На одноэтажных пароходах II класс неудобен для поездок; на многих линиях его совсем нет, почему рекомендуется брать билеты I класса по рекам: Вятке, Костроме, Унже, Суре, Ветлуге и Клязьме.

С 1928 г. ВГРП открыло на плесе Н.-Новгород—Астрахань З-ю пассажирскую линию, на которой пассажирский тариф понижен против обще-магистрального на 30%. В этой линии I класса совсем нет. На непеределанных пароходах он об'единяется со вторым классом, на переделанных паротеплоходах II кл. занимает место обычного I класса. На этих паротеплоходах впервые на Волге оборудован III класс мягким, занимая место обычного II класса, что дает возможность туристам с весьма ограниченными средствами совершать поездку по Волге в усло-

виях удобства и комфорта. Из 17 паротеплоходов на этой линии следующие имеют III класс мягкий: «Кр. Профинтерн», «М. Лядов», «Байрам-Али», «Кашгар», «Маргелан», «Наманган» (вып. 1928 г.), «Социализм», «Тифлис», «Социальная революция» (вып. конца 1929 г.) и «Бухара» (вып. 1930 г.). В III классе на этих паротеплоходах имеются отдельные столовые (см. рисунок на стр. 139), души и пр. удобства, которые мало чем отличают этот класс от II кл. на ускоренной и почтовой линиях.

В 1930 году вступают заново восстановленные пароходы и в другие линии: 1. В Астраханскую ускоренную — «Иосиф Сталин» (б. «Графиня»). 2. В Астраханскую почтовую — «Коммунистка» (б. «Княгиня»). 3. В Камскую почтовую — «Волга», «Кама» и «Нева». 4. В Рязанскую почтовую — «Большевик» (б. «Рязань»). 5. В Москворецкую—линию Москва—Рязань «Мантурово» и «Успех». 6. В пассажирскую линию: Рыбинск—Н. Новгород «Глеб Успенский». Пароходы эти по удобствам и комфорту не уступают лучшим пароходам довоенной постройки (внутренняя отделка по эскизам художника Р. С. Левина).

Все пароходы освещаются электричеством, имеют паровое отопление; пароходы транзитных линий и Бельской линии имеют пианино, ванны, на пароходах имеются красные уголки, где можно получать газеты и книги для чтения. На каждом паротеплоходе имеется небольшая аптечка. Во время стоянки пароходов в конечных пунктах — Рыбинске, Н.-Новгороде, Перми, Астрахани, Рязани, Соколах, Уфе, Казани и т. д. — туристы, взявшие билеты, могут помещаться в соответствующих классах бесплатно.

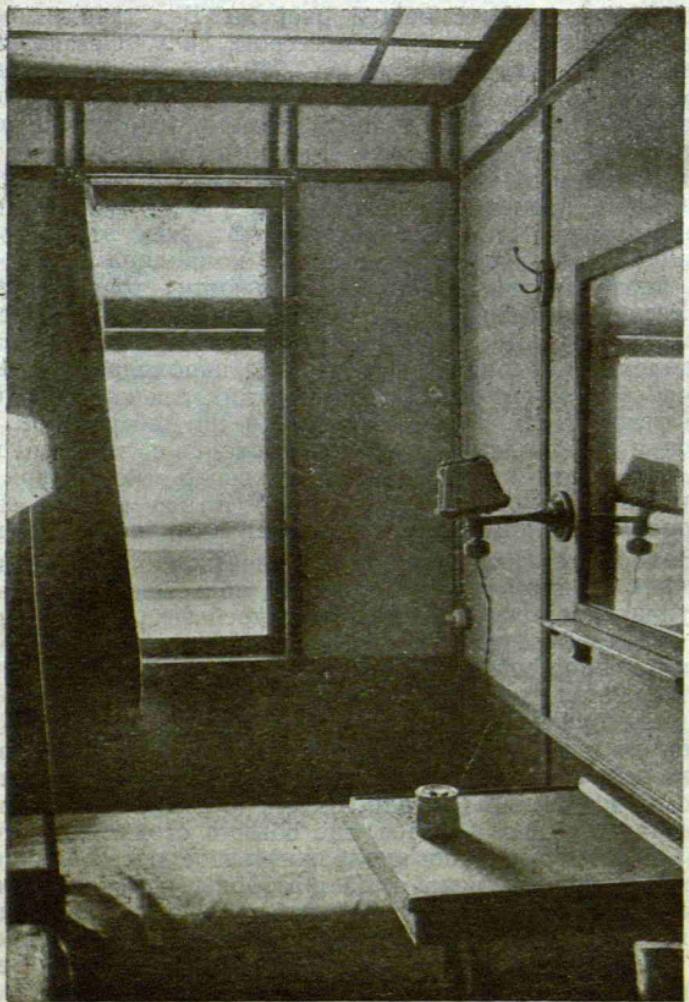
По Волге и Каме, кроме паротеплоходов транзитных линий УВГРФ, совершают рейсы от Нижнего до Перми два пловучих дома отдыха: «Алмаз» Нижнейстрахкассы, и «Жемчужина» Моссовета. Места на указанных домах отдыха распределяются соответствующими организациями по путевкам. Часть мест на «Алмазе» находится в распоряжении «Общества Пролетарского Туризма» (Москва, Ветошинский, 9). «Алмаз» и «Жемчужина» в навигацию 1930 г. начинают свои рейсы из Нижнего-Новгорода с мая по субботам; 17 мая «Алмаз», 24 мая «Жемчужина» и т. д.

В пути интересно сделать остановку для осмотра городов, для чего разрешается прерывать путь в продолжении рейса, на который взят билет, но об этом необходимо заявить агенту или зав. дебаркадером для отметки на билете тотчас по прибытии паротеплохода. При возобновлении пути билеты вновь предъявляются для вторичной отметки.

ки, причем спальные места (каюты) отводятся по мере возможности в порядке общей очереди. Без таких своеобразных отметок билет теряет свою силу. Остановки по билетам на расстояние менее 200 км не допускаются. Многие города можно успеть осмотреть во время стоянки парохода у пристани, о чем указано в соответствующих местах описания маршрутов. Но иногда паротеплоход идет с опозданием и стоит у пристани менее указанного в расписании времени или, наоборот, в силу грузовых операций стоянка его увеличивается. Во всех этих случаях рекомендуется заранее узнавать у командира парохода и зав. дебаркадером о продолжительности стоянки парохода. Расписание паротеплоходов составлено по московскому времени, по этому же времени поставлены и часы на дебаркадерах. Не лишне при сходе с парохода сверять это время со своим (хотя бы московским), так как паротеплоход отходит по часам, имеющимся на дебаркадере. Экскурсиям необходимо о каждом сходе с паротеплохода предупреждать администрацию такового (командира или вахтенного помощника командира) и без ведома своего руководителя или старости паротеплоход не покидать.

В городах Поволжья останавливаться в гостиницах и номерах не всем по средствам. В областных, краевых и окружных городах имеются экскурсбазы Политпросвета. Членам профсоюзов можно останавливаться в домах работника просвещения, где при наличии свободных мест почти всегда дают приют туристам. На паротеплоходах имеются буфеты, из которых отпускаются горячие кушанья по утвержденному прейскуранту, имеющемуся в столовых паротеплохода. Пищевые продукты можно покупать на пристанях (молоко, овощи и т. д.), а также в магазинах попутных городов, где обычно стоянка паротеплохода бывает довольно продолжительное время. Общество Пролетарского Туризма выдает заборные книжки, по которым туристы могут получать хлеб и дефицитные продукты по всему маршруту в любом кооперативе ЦРК. Подробности узнавать письменно и лично по адресу: Москва, Ветошный, 9. Общество Пролетарского Туризма.

Отсутствие берегового телефона на Волге затрудняет сношение пристаней и получение целого ряда сведений легко и заблаговременно. В мелководье, осенью во время интенсивного грузового потока, когда большинство пассажирских паротеплоходов всех линий почти всегда идет с опозданием, это особенно важно. Промежуточные при-



Теплоход „Красный Профинтерн“. З-местная каюта  
II класса.

стани не всегда могут точно информировать о приходе парохода. В этом случае приходится прибегать к услугам почты, которая всегда имеет точные сведения о пароходах почтовой линии (об отвале с предыдущей пристани), иногда на почте можно узнать и о пароходах других линий.

### **б) Распределение паротеплоходов Управления Волжским Государственным Речным Флотом в навигацию 1930 года.**

В навигацию 1930 г. Управление Волжским Государственным Речным Флотом — Н.-Новгород, Кооперативная, 13, будет поддерживать почтово-пассажирское сообщение по рекам: Волге — от Рыбинска до Астрахани, Каме — от Чердыни до Нижнего-Новгорода, реке Москве и Оке — от Москвы до Нижнего-Новгорода, а также по рекам — Вятке, Белой, Костроме, Унже, Суре, Ветлуге, Клязьме, Тезе и Уралу.

Расписание отвалов пароходов см. стр. 256. Распределение паротеплоходов по линиям в навигацию 1930 г. следующее:

#### **I. ТРАНЗИТНЫЕ ЛИНИИ**

##### **а) Плес Нижний-Новгород — Астрахань.**

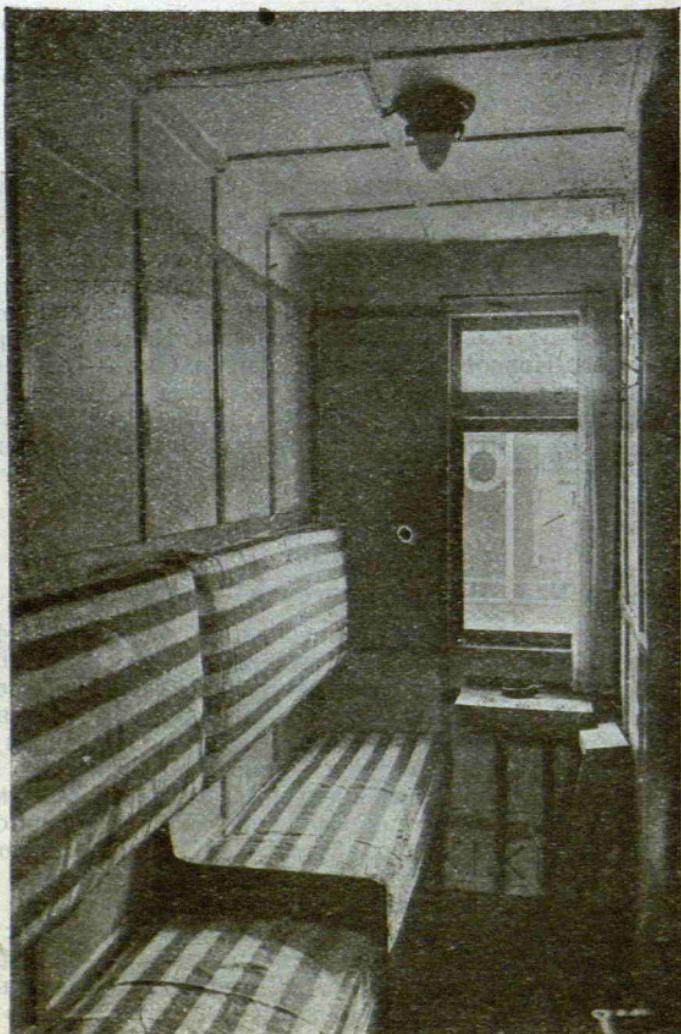
1. Ускоренная линия ежедневная. Пароходы: «Иосиф Сталин», «Чичерин», «Лермонтов» и «Тургенев». Теплоходы: «Год Октябрьской революции», «Михаил Томский», «Красноармеец», «Памяти тов. Маркина», «25-е Октября», «Карл Либкнехт», «Академик Тимирязев», «Парижская Коммуна», «Урицкий», «Тов. Раскольников».

2. Почтовая линия ежедневная. Пароходы: «Володарский», «Спартак», «Михаил Калинин», «III Интернационал», «В. Ульянов-Ленин», «Карл Маркс», «Страж Революции», «Гражданин», «Коммунистка», «Дмитрий Фурманов», «Ермак», «Герцен», «Воронеж» и «Усевич».

3. Пассажирская линия — ежедневная. Пароходы: «Бухара», «Социализм», «Социальная революция», «Тифлис», «Ф. Дзержинский», «А. Рыков», «Ломоносов», «Память тов. Азина», «Одесса», «Петр Чайковский», «Трудфронт». Теплоходы: «Байрам-Али», «Кашгар», «Красный Профинтерн», «Мартын Лядов», «Маргелан» и «Наманганд».

##### **б) Плес Нижний-Новгород — Пермь.**

1. Почтовая линия — ежедневная. До спада воды в Рыбинском плесе соединяется с почтовой линией Нижний — Рыбинск в сквозную линию Рыбинск — Пермь. Пароходы:



Теплоход „Кр. Профинтерн“ пассажирской линии  
Нижний-Новгород — Астрахань. Каюта III класса  
четырехместная.

«Василий Фомин», «Первое мая», «Нева», «Волга», «Пермь», «А. Грибоедов», «А. С. Пушкин», «Память тов. Шмелева», «25 лет ВКП(б)», «Ян Рудзутак» и «Николай Угланов».

2. Пассажирская линия ежедневная. Пароходы: «Гончаров», «Печора», «Москва», «Ленинград», «Совнарком», «Агитатор», «Композитор Бородин», «Память тов. Вахитова», «Советская республика», «Чернышевский», «Максим Горький».

### **в) Плес Нижний-Новгород — Рыбинск.**

1. Почтовая линия ежедневная. До спада воды в Рыбинском плесе соединяется с почтовой линией Нижний—Пермь в сквозную линию Рыбинск—Пермь. Пароходы: «Белинский», «Красная Звезда», «В. Г. Короленко», «А. Н. Радищев».

2. Пассажирская линия — ежедневная. Пароходы: «Вера Фигнер», «Вера Засулич», «Пермяк», «Глеб Успенский» и «Гражданка».

3. Пассажирская линия Нижний — Кинешма — ежедневная. Пароходы: «Рабочий» и «Память Хохрякова».

### **г) Плес Рязань — Нижний-Новгород.**

1. Почтовая линия Нижний-Новгород — Рязань и пассажирская линия Нижний-Новгород — Муром ежедневные. Пароходы: «Большевик», «Свердлов», «Сенгилей», «Новик», «Иуда Маккавей», «Луначарский», «Декабрист», «Нар. Нариманов» и «Пестель».

### **д) Плес Москва — Рязань.**

1. Пассажирская линия ежедневная с открытием шлюзов. Пароходы: «Мантурово», «Успех», «Нижний-Новгород» и «Благодарный».

## **II. МЕСТНЫЕ ЛИНИИ.**

### **а) Плес Пермь — Соликамск — Чердынь (Кама — Вишера — Колва).**

1. Пассажирская линия ежедневная. Пароходы: «Жан Жорес», «Красный Урал», «Чермоз», «Башреспублика».

### **б) Плес Уфа — Казань (Волга — Кама — Белая).**

1. Пассажирская линия — ежедневная. Пароходы: «Капитан Маматов», «Месть пролетария», «Пролетарий», «Худай Бердин», «Судосоюз», «Чердынь» и «Цеквод».

**в) Плес Вятка — Соколки (река Вятка).**

1. Пассажирская линия — ежедневная. Пароходы: «Отец», «Бебель», «С. Баранов», «Некрасов», «Дед», «Ким».

**г) Плес Буй — Кострома (река Кострома).**

1. Пассажирская линия — ежедневная до спада воды. Пароходы: «Буй» и «Крестьянин».

**д) Плес Юрьевец — Кологрив (Унжа).**

1. Пассажирская линия — ежедневная. Пароходы: «Благодарный» и «Разведчик» до спада воды.

2. Пассажирская линия Юрьевец — Макарьев — ежедневная. Пароходы: «Халтурин», «Красный Транспорт» и «Аул».

**е) Плес Васильсурск — Курмыш (Сура).**

1. Пассажирская линия до спада воды — ежедневная. Пароход «Чайка».

**ж) Плес Козьмодемьянск — Ветлуга (р. Ветлуга).**

1. Пассажирская линия — ежедневная до спада воды. Пароходы: «Ветлужанин», «Робеспьер», «Кр. Пахарь» и «Птенчик».

**з) Плес Вязники — Ковров (Клязьма).**

1. Пассажирская линия до спада воды. Пароход «Шторм».

**и) Плес Нижний-Новгород — 8 февраля (Клязьма).**

1. Пассажирская линия 4 раза в неделю. Пароходы: «Робеспьер», «Шторм», по спаде воды.

**к) Плес Шuya — 8-е февраля (Теза).**

1. Пассажирская линия. Пароходы: «Перс» и «Южа», с пассаж. тезяняками.

**л) Плес Казань — Самара (Волга).**

1. Пассажирская линия ежедневная. Пароходы: «Правда», «Власть Советов» ходят с весны от Самары до Ульяновска и пароходы «Пролетарий» и «Месть Пролетария» входят в линию по спаде воды на Белой.

**м) Плес Нижний-Новгород — Исады (Волга).**

1. Пассажирская линия — ежедневная. Пароход «Бакунин».

**н) Плес Нижний-Новгород — Доскино (Ока).**

1. Пассажирская линия — ежедневная. Пароходы: «Гидроплан» и «Тургояк».

**о) Плес Марксштадт — Саратов — Зельман (Волга).**

1. Пассажирская линия — ежедневная. Пароходы: «Кольцов», «Повелитель Бурь».

**п) Плес Стalingрад — Балыклей всю навигацию, Стalingрад — Ленинск до спада воды (Волга).**

1. Пассажирская линия — ежедневная. Пароходы: «С. Петровская» и «Фрунзе».

Названия пароходов остальных местных линий, ввиду ограниченности листажа, в настоящем справочнике-путеводителе не помещаются.

## ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПАРОХОДНОМ СООБЩЕНИИ УПРАВЛЕНИЯ ВОЛЖСКИМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ РЕЧ- НЫМ ФЛОТОМ.

1. Производит перевозки пассажиров по р.р. Волге, Каме, Оке, Москве, Вятке, Белой, Ветлуге, Суре, Унже, Костроме, Клязьме, Тезе и Уралу.

Движение паротеплоходов согласовано с движением поездов железных дорог.

Ускоренные, почтовые и пассажирские паротеплоходы имеют электрическое освещение, паровое отопление, отдельные каюты I и II класса с мягкими спальными местами, буфеты, библиотеки, ванны и проч. удобства.

На паротеплоходах почтовой линии в почтовых каютах производятся почтовые операции и принимаются телеграммы.

2. Перевозка грузов как на пассажирских паротеплоходах, так и на баржах, баркасах и др. непаровых судах под буксиром паротеплоходов.

3. Перевозка грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении СССР, а также в прямом водном сообщении между пристанями Волжского и Северо-Западного Госпороходства и портами Каспийского моря.

4. Перевозки нефтепаливных грузов в специальных паротеплоходах и железных баржах.

5. Буксировка судов и плотов.

6. Хранение грузов на собственных складах.

7. Исполнение всякого рода транспортно-экспедиционных поручений, как-то: прием грузов с речных пристаней, станций железных дорог и складов грузовладельцев для транспортировки водой или железной дорогой, доставка и сдача грузов в склады грузовладельца, транспортирование грузов гужем и другие.

Необходимые справки по перевозкам, а также продажа пассажирских билетов производятся во всех конторах, агентствах и на всех пристанях Волжского Госпороходства.

Предварительная продажа пассажирских билетов производится в следующих городах: Ленинград — Проспект

25 Октября, д. 33, Центральная городская станция дорог Ленинградского узла, **Москва — Мясницкая, 3, Московская** контора УВГРФ **Ростов-на-Дону** — улица Энгельса, 57, Городская станция Северо-Кавказских жел. дорог, **Баку — 18-я пристань Государственного Каспийского Пароходства.**

**ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ СВОДА ТАРИФОВ НА ПРОЕЗД ПАССАЖИРОВ, ПЕРЕВОЗКУ БАГАЖА И ГРУЗОВ НА СУДАХ УПРАВЛЕНИЯ ВОЛЖСКИМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ РЕЧНЫМ ФЛОТОМ.**

1. Плата за проезд пассажиров по магистральным линиям исчисляется согласно расчетной таблицы № 1, а за проезд на паротеплоходах Астраханской пассажирской линии согласно таблицы № 2. Проездная плата за путь следования пассажиров по магистральным (основным) линиям определяется за общее непрерывное протяжение от пункта отправления до пункта назначения пассажира.

При следовании пассажира с пристаней Пермской и Рыбинской линии на пристани Астраханской линии или в обратном направлении плата за проезд последних взимается за сплошное протяжение перевозки по ставкам расчетной таблицы № 1.

В тех случаях, когда в сообщениях пристаней магистральных (основных) линий (Рыбинск — Астрахань, Рыбинск—Пермь и Пермь—Астрахань) с пристанями, расположеными на линиях местных (вспомогательных), перевозка пассажиров производится с пересадкой, проездные платы взыскиваются по соответствующим тарифам: отдельно за часть пути от пункта отправления до пункта пересадки и отдельно за остальной путь следования, причем пунктом отправления билет выдается лишь до пункта пересадки, на дальнейший же путь следования билет приобретается пассажиром в пункте пересадки.

2. Каждый пассажир имеет право на безбилетный проезд при себе одного ребенка не свыше 5 лет, если ребенок не занимает отдельного места. Для детей в возрасте свыше 5 лет до 10 лет включительно, если они не занимают отдельного места, плата за проезд устанавливается в размере  $\frac{1}{4}$  стоимости проезда взрослого пассажира. Для

детей в возрасте свыше 5 лет до 10 лет включительно и для детей до пятилетнего возраста, если они занимают отдельные места, плата за проезд устанавливается в размере половины стоимости проезда взрослого пассажира.

3. Каждый пассажир обязан иметь на проезд билет и предъявлять его в пути, а также возвращать таковой по окончании проезда по требованию подлежащих агентов Госпароходства.

Проездной билет действителен только для проезда в указанном на билете классе и лишь на том судне и рейсе, на которые был выдан, за исключением случаев, когда разрешена остановка в пути следования.

4. По заявлению пассажира агент пристани имеет право разрешить пассажиру остановку в пути его следования не далее как до следующего парохода той же линии, причем в этом случае для сохранения годности имеющегося у пассажира билета агент пристани делает на обороте последнего установленную отметку. При желании продолжать путь пассажир обязан предъявить билет в кассу пристани для отметки на нем дня отъезда пассажира и названия судна, на котором пассажир может продолжать путь.

По билету с отметкой об остановке Госпароходство не гарантирует пассажиру спального места на дальнейший путь следования.

По каждому билету не может быть предоставлено более одной остановки, причем остановка по билетам на расстояние менее 200 километров не разрешается.

5. Добровольный переход пассажира в пути из низшего класса в высший класс допускается при наличии свободных мест и при условии доплаты пассажиром в кассу парохода или пристани, под квитанцию разных сборов, разницы между тарифной стоимостью проезда в высшем классе и в классе, обозначенном в имевшемся у него билете за расстояние между пристанью, на которой пассажир меняет место, и пристанью, до которой он желает проследовать в выше оплачиваемом классе.

6. За безбилетный проезд на паротеплоходе или за самовольное занятие места в высшем классе с билетом низшего класса пассажир обязан уплатить штраф в установленном тарифами размере и на дальнейший путь следования приобрести билет, соответствующий занимаемому классу.

Пассажир, проехавший по своей вине пристань назначения, указанную в билете, также признается безбилетным.

7. В качестве багажа (ручной клади), перевозимого бесплатно, признаются легко переносимые вещи пассажиров, могущие поместиться без затруднения и без стеснения для других пассажиров в отведенных для проезда пассажиров местах.

8. Каждый пассажир, получивший проездной билет для проезда по основным магистральным линиям (Рыбинск — Астрахань, Рыбинск — Пермь, Пермь — Астрахань), имеет право везти при себе общим весом до 30 килограмм ручной клади и, кроме того, имеет право везти при себе до 15 килограмм такой же клади на каждого ребенка, едущего при нем бесплатно или по детскому билету.

Норма бесплатного провоза клади по линиям вспомогательным или местным устанавливается в размере 20 килограмм для взрослых пассажиров и 10 килограмм для каждого ребенка.

9. К перевозке в качестве багажа на руках (ручной клади) не допускаются: предметы, могущие причинить вред как пассажирам, так и их багажу, или способные повредить судно, а равным образом предметы зловонные, загрязняющие судно, огнеопасные и взрывчатые.

10. Багаж-кладь пассажиров сверх нормы, установленной для бесплатного провоза на попечении пассажира, принимается к перевозке за плату по багажному тарифу.

11. Хранение вещей и клади, перевозимых пассажиром при себе, лежит на самих пассажирах, и за вещи, не сданые в багаж, Госпароходство не отвечает.

12. На крупных пристанях имеются камеры для хранения пассажирского багажа.

Адрес Управления Волжским Государственным Речным Флотом:

- а) для почтовой корреспонденции — Н.-Новгород, Коперативная, д. 13;
- б) для телеграмм — Нижний, Река.

## РАСПИСАНИЕ

движения пароходов ПОЧТОВОЙ и ПАССАЖИРСКОЙ линий между Н.-НОВГОРОДОМ и РЫБИНСКОМ и пассажирской линии Н.-НОВГОРОД—КИНЕЦМА на навиг. 1930 г. Часы прихода и отхода по московскому времени.

Вниз по Волге				Название пристаней				Вверх по Волге			
ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.	Паскт. внизом.	от котрой.	чекацк.	Мотор.	Паскт. внизом.	от котрой.	чекацк.	Мотор.
19.—	8.—	—	—	0	Омск.	Рыбинск . . . . .	Прих.	502	10.—	17.—	Киенуми.
20.15	—	23	—	Песочное . . . . .	—	—	—	479	8.10	15.—	екеач.
—	1)	51	—	Тульма . . . . .	—	—	—	451	1)	1)	Маскт.
21.50	10.30	52	—	Тутаево . . . . .	—	—	—	450	6.10	13.05	екеач.
22.30	11.10	58	—	Константин.	—	—	—	444	5.25	12.15	от котрой.
23.25	—	77	—	Норское . . . . .	—	—	—	425	4.05	10.50	чекацк.
0.20	12.45	93	—	Прих. Ярославль . . . . .	—	—	Омск.	3.15	10.—	—	ч. м.
2. — <sup>2</sup> )	13.45 <sup>2</sup> )	93	—	Омск. Ярославль . . . . .	Прих.	—	—	409	1.15	8.30	Паскт. внизом.
— <sup>1</sup> )	1)	93	—	Уроц . . . . .	Прих.	—	—	409	1)	1)	от котрой.
— <sup>1</sup> )	1)	100	—	Московск. ветка . . . . .	—	—	—	402	1)	1)	чекацк.
4.50	—	123	—	Д. Городище . . . . .	—	—	—	379	22.35	6.05	Мотор.
5.40	16.45	135	—	Больш. Соли . . . . .	—	—	—	367	21.40	5.05	от котрой.
6.15	17.20	142	—	Кр. Профнт. . . . .	—	—	—	360	20.55	4.15	чекацк.
8.30	19.30	174	—	Прих. Ностром@ . . . . .	—	—	Омск.	18.30	14.45	—	Мотор.

10.—	20.30	19.20	4.15	14.30	316	Прих. Кострома	Омх.	220	238	261	274	17.20	3.15	Прих. Кинешма	Омх.	290	228	282	264	241	228	17.—	17.—	14.15	13.—	11.20	10.25	8.30	16.—	0.45	22.—	20.40	19.—	18.—	18.—	12.—	20.—	14.5	22.40	7.4	4.3	2.0	0.1	22.2	21.2	14.30	9.3	12.40	7.4	9.35	4.3	2.0	0.1	21.2	6.30	4.45	1.45	23.15	21.30	19.40	18.45	2.50	21.2	14.45	12.00	19.1	16.5	14.45	20.0	14.45	0	Прих. Н.-Новгород	Омх.
12.30	23.—	21.—	5.50	16.05	316	Прих. Кострома	Омх.	220	238	261	274	17.20	3.15	Прих. Кинешма	Омх.	290	228	282	264	241	228	17.—	17.—	14.15	13.—	11.20	10.25	8.30	16.—	0.45	22.—	20.40	19.—	18.—	18.—	12.—	20.—	14.5	22.40	7.4	4.3	2.0	0.1	22.2	21.2	14.30	9.3	12.40	7.4	9.35	4.3	2.0	0.1	21.2	6.30	4.45	1.45	23.15	21.30	19.40	18.45	2.50	21.2	14.45	12.00	19.1	16.5	14.45	20.0	14.45	0	Прих. Н.-Новгород	Омх.
13.40	0.10	23.45	8.15	18.50	356	Прих. Кострома	Омх.	220	238	261	274	17.20	3.15	Прих. Кинешма	Омх.	290	228	282	264	241	228	17.—	17.—	14.15	13.—	11.20	10.25	8.30	16.—	0.45	22.—	20.40	19.—	18.—	18.—	12.—	20.—	14.5	22.40	7.4	4.3	2.0	0.1	22.2	21.2	14.30	9.3	12.40	7.4	9.35	4.3	2.0	0.1	21.2	6.30	4.45	1.45	23.15	21.30	19.40	18.45	2.50	21.2	14.45	12.00	19.1	16.5	14.45	20.0	14.45	0	Прих. Н.-Новгород	Омх.
15.—	—	1.20	9.40	20.35	379	Прих. Кострома	Омх.	220	238	261	274	17.20	3.15	Прих. Кинешма	Омх.	290	228	282	264	241	228	17.—	17.—	14.15	13.—	11.20	10.25	8.30	16.—	0.45	22.—	20.40	19.—	18.—	18.—	12.—	20.—	14.5	22.40	7.4	4.3	2.0	0.1	22.2	21.2	14.30	9.3	12.40	7.4	9.35	4.3	2.0	0.1	21.2	6.30	4.45	1.45	23.15	21.30	19.40	18.45	2.50	21.2	14.45	12.00	19.1	16.5	14.45	20.0	14.45	0	Прих. Н.-Новгород	Омх.
15.50	—	2.50	11.—	22.20	399	Прих. Кострома	Омх.	220	238	261	274	17.20	3.15	Прих. Кинешма	Омх.	290	228	282	264	241	228	17.—	17.—	14.15	13.—	11.20	10.25	8.30	16.—	0.45	22.—	20.40	19.—	18.—	18.—	12.—	20.—	14.5	22.40	7.4	4.3	2.0	0.1	22.2	21.2	14.30	9.3	12.40	7.4	9.35	4.3	2.0	0.1	21.2	6.30	4.45	1.45	23.15	21.30	19.40	18.45	2.50	21.2	14.45	12.00	19.1	16.5	14.45	20.0	14.45	0	Прих. Н.-Новгород	Омх.
17.20	3.15	4.—	—	23.30	419	Прих. Кострома	Омх.	220	238	261	274	17.20	3.15	Прих. Кинешма	Омх.	290	228	282	264	241	228	17.—	17.—	14.15	13.—	11.20	10.25	8.30	16.—	0.45	22.—	20.40	19.—	18.—	18.—	12.—	20.—	14.5	22.40	7.4	4.3	2.0	0.1	22.2	21.2	14.30	9.3	12.40	7.4	9.35	4.3	2.0	0.1	21.2	6.30	4.45	1.45	23.15	21.30	19.40	18.45	2.50	21.2	14.45	12.00	19.1	16.5	14.45	20.0	14.45	0	Прих. Н.-Новгород	Омх.
19.30	17.—	5.45	502	Прих. Кострома	Омх.	220	238	261	274	17.20	3.15	Прих. Кинешма	Омх.	290	228	282	264	241	228	17.—	17.—	14.15	13.—	11.20	10.25	8.30	16.—	0.45	22.—	20.40	19.—	18.—	18.—	12.—	20.—	14.5	22.40	7.4	4.3	2.0	0.1	22.2	21.2	14.30	9.3	12.40	7.4	9.35	4.3	2.0	0.1	21.2	6.30	4.45	1.45	23.15	21.30	19.40	18.45	2.50	21.2	14.45	12.00	19.1	16.5	14.45	20.0	14.45	0	Прих. Н.-Новгород	Омх.		

**ПРИМЕЧАНИЯ:** 1) К пристаням, отмеченным знаком <sup>1</sup>), пароходы заходят только по

- мере надобности для грузовых операций.

  - 2) Если захода на Московск. ветку для груз. работ не требуется, отвал из Ярославля вниз производ. почтовой в 3 часа, пассажирской в 14 ч. 30 мин.
  - 3) До мельковод. на Рыбинск. плесе почтовая линия рейситурует между Рыбинском и Пермью.
  - 4) С наступлением мелководья пристань Наволоки для рыбинских транзитных линий закрывается и обслуживается только местной линией Кинешма—Плес.

# РАСПИСАНИЕ

движения пароходов почтовой и пассажирской линий между  
**Нижним-Новгородом и Пермью** на навигацию 1930 года  
(по Московскому времени).

Н.-Новгород—Пермь			Название пристаний			Пермь—Н.-Новгород		
1	2	3	4	5	6	7		
21.00	12.00	Offx.	Н.-Новгород	...	...	Прих.	1417	1.00
—	14.20	44	Безводное	...	...	Offx.	1373	—
23.30	—	55	Калницы	...	...	↑	1362	21.25
0.15	15.55	65	Работки	...	...	↓	1352	20.30
2.05	17.55	100	Исады	...	...	↓	1317	18.05
4.10	20.25	138	Барmino	...	...	↓	1279	15.15
5.35	21.50	154	Разнегье	...	...	↓	1263	13.00
7.00	23.25	180	Васильсурск	...	...	↓	1237	11.35

8.20	0.50	207	Юрино	...	...	...	...	1210	9.15	17.45
10.00	2.30	229	Козьмодемьянск	...	...	...	...	1188	7.45	16.00
11.30	4.15	258	Ильинка	...	...	...	...	1159	5.15	13.10
13.30	6.25	288	Чебоксары	...	...	...	...	1129	3.05	10.50
15.20	8.30	321	Мариин. Посад	...	...	...	...	1096	0.20	7.50
16.55	10.20	353	затон Кр. Волгарь	...	...	...	...	1064	21.40	4.50
18.15	11.45	375	Козловка	...	...	...	...	1042	19.55	3.00
20.45	14.45	430	Прих. Казань	...	...	...	...	16.00	23.00	
24.00	17.30		Омх.	Казань	...	...	Прих.	987	12.00	20.30
					Прием топлива					
5.50	23.15	504	Кам. Устье	...	...	...	...	913	6.30	14.30
9.00	2.50	547	Лаишев	...	...	...	...	870	2.35	10.25
11.30	5.35	577	Мурзиха	...	...	...	...	840	0.50	8.15
13.00	7.20	595	Рыбн. Слобода	...	...	...	...	822	23.50	6.45
15.45	10.30	635	Прих. Чистополь	...	...	...	...	21.30	4.15	
18.00	12.00		Омх.	Чистополь	...	...	Прих.	782	19.30	2.15
19.35	13.45	650	Берсугт	...	...	...	...	758	18.30	1.00
22.20	17.05	696	Кам. Поляны	...	...	...	...	721	16.35	22.45
23.15	18.05	708	Прих. Соколи	...	...	...	...	709	15.40	21.45

*Продолжение*

Н.-Новгород—Пермь		Название пристаний		Пермь—Н.-Новгород		
1	2	3	4	5	6	7
0.15	19.05	708	Отх. Соколи	Прих.	709	14.45
2.15	21.10	736	Сентяк	Отх.	681	13.20
4.30	23.45	760	Елабуга	↑	657	12.00
6.00	1.30	782	Прих. Челны	Отх.	10.30	16.15
7.30	2.15	804	Отх. Челны	Прих.	635	9.00
9.10	4.00	832	Тихие Горы	Отх.	613	8.00
12.—	6.50		Ижевский Источник	↑	585	5.55
13.30	8.15	854	Мензелинск		563	4.35
14.35	9.30	863	Красный Бор		554	3.55
			Прием топлива			
18.55	13.35	911	Каракулино		506	0.45
22.15	16.55	948	Ник. Березовка		469	22.45
						3.10

П р и м е ч а н и е. До мелководья на Рыбинском плесе почтовая линия рейсирует между Рыбинском и Пермью.

0.05	966	Камбарка . . . . .	↑	451	21.15	1.45
2.15	21.00	↓ Прих. Сарапул . . . . .	↑	451	19.45	24.00
4.15	22.30	↓ Омск. Сарапул . . . . .	↑	419	17.45	22.30
6.45	1.05	1031	↓ Раскольник . . . . .	↑	386	16.15
9.00	3.30	1052	Сайгатка . . . . .	↑	355	14.35
11.20	5.45	1092	Галево . . . . .	↑	325	13.05
14.30	9.10	1134	Толстик . . . . .	↑	283	10.30
16.20	11.10	1162	Елово . . . . .	↑	265	9.25
18.35	13.40	1184	Частые . . . . .	↑	233	7.20
21.30	16.50	1220	Оса . . . . .	↑	197	5.25
23.30	19.05	1249	Беляевка . . . . .	↑	168	3.45
2.00	21.45	1285	Юго-Камск . . . . .	↑	132	1.45
2.50	22.35	1290	Оханск . . . . .	↑	127	1.20
4.20	0.05	1308	Таборы . . . . .	↑	109	24.00
5.30	1.15	1316	Нытва . . . . .	↑	101	3.15
12.00	8.30	1417	↓ Прих. Пермь . . . . .	↑	18.00	2.10
						21.00

## РАСПИСАНИЕ

**Н.-Новгородом и Астраханью** на навигацию 1930 года.

Вниз по Волге										Название пристаний										Вверх по Волге											
Паспортные					Грузовые					Паспортные					Грузовые					Паспортные					Грузовые						
Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.	Ч.	М.		
11	—	18	—	22	—	0	—	65	—	0	—	100	—	100	—	138	—	180	—	207	—	229	—	258	—	288	—	321	—	375	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	—	45	0	22	35	3	15	0	30	5	30	8	20	4	—	5	15	11	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
19	—	45	15	—	21	—	30	2	45	6	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	—	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Прих.</i>					<i>Омск.</i>					<i>Н.-Новгород</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>					<i>Омск.</i>						
<i>Прих.</i>					<i>Омск.</i>					<i>Работки</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>						
<i>Прих.</i>					<i>Исады</i>					<i>Барmino</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>						
<i>Прих.</i>					<i>Васильсурск</i>					<i>Юрино</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>						
<i>Прих.</i>					<i>Козьмодем.</i>					<i>Ильинка</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>						
<i>Прих.</i>					<i>Чебоксары</i>					<i>Мар.-Посад</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>						
<i>Прих.</i>					<i>Козловка</i>					<i>Казань</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>					<i>Прих.</i>						

10	15	18	30	1	30	504	517	559	599	660	Off.x.	Казань	Прием топлива	Прих.		
14	30	22	45	7	30	Off.x.	Кам. Устье	Переволоки 2)	Тетюши	Mайна	Off.x.	Ульяновск	Шиловка	Прих.		
—	—	23	40	8	30	517	559	599	660	Off.x.	Сенгилей	Хрищевка	Новодевичье	Прих.		
17	20	1	40	11	10	559	599	660	Off.x.	Ставрополь	Ставрополь	Самара	Самара	Прих.		
—	—	3	30	13	20	599	660	Off.x.	Off.x.	Off.x.	Off.x.	Off.x.	Off.x.	Прих.		
21	21	30	6	15	16	15	15	16	15	Off.x.	Ульяновск	Шиловка	Сенгилей	Хрищевка	Новодевичье	
22	30	7	15	17	30	705	720	739	768	814	Off.x.	Ставрополь	Самара	Самара	Самара	
—	—	9	15	19	45	720	739	768	814	895	Off.x.	Самара	Прием топлива	Екатериновка	Печерскe	
—	—	—	10	10	20	45	—	—	—	—	Off.x.	Баграки	Прих.	Сызрань	Сызрань	Сызрань
—	—	—	11	15	—	—	—	—	—	—	Off.x.	Прих.	Прием топлива	Приволжье	Хвалынск	Алексеевка
—	—	—	3	00	12	55	23	30	84	895	Off.x.	Балаково	Прих.	Вольск	Вольск	Вольск
—	—	—	5	15	15	00	2	00	6	00	Off.x.	Сызрань	Прием топлива	Прих.	Прих.	Прих.
—	—	—	8	45	18	30	6	00	9	00	Off.x.	Хвалынск	Алексеевка	Балаково	Вольск	Вольск
11	45	22	00	9	00	943	979	1006	1017	1047	Off.x.	Алекеевка	Балаково	Прих.	Прих.	Прих.
—	—	0	45	—	—	13	40	40	30	1047	Off.x.	Сызрань	Прием топлива	Прих.	Прих.	Прих.
—	—	—	—	—	—	40	40	40	30	1047	Off.x.	Прих.	Прием топлива	Прих.	Прих.	Прих.
—	—	—	3	45	15	40	15	40	16	30	Off.x.	Прих.	Прием топлива	Прих.	Прих.	Прих.
—	—	—	17	15	4	15	16	30	1017	1047	Off.x.	Прих.	Прием топлива	Прих.	Прих.	Прих.
17	45	4	45	17	30	1047	1106	1132	1168	1190	Off.x.	Прих.	Прием топлива	Прих.	Прих.	Прих.
19	30	6	30	19	20	1047	1106	1132	1168	1190	Off.x.	Прих.	Прием топлива	Прих.	Прих.	Прих.
22	30	9	15	22	50	1106	1132	1168	1190	Off.x.	Прих.	Прием топлива	Прих.	Прих.	Прих.	Прих.
—	—	—	10	45	—	—	—	—	—	—	Off.x.	Прих.	Прием топлива	Прих.	Прих.	Прих.
—	—	—	0	12	25	2	05	05	35	35	Off.x.	Прих.	Прием топлива	Прих.	Прих.	Прих.
2	15	13	45	3	35	1190	1190	1190	1190	1190	Off.x.	Прих.	Прием топлива	Прих.	Прих.	Прих.

*Продолжение*

Вниз по Волге						Название пристаний						Вверх по Волге					
ч.	м.	к.	м.	к.	м.	ч.	м.	к.	м.	ч.	м.	ч.	м.	к.	м.	ч.	м.
2	45	14	15	5	00	1241	Омск	Волг	Прих. Омск.	1047	17	00	24	00	23	15	
—	—	16	15	7	15	1259	Воскресенск	•	•	1005	14	35	21	30	—	—	
5	30	17	35	8	30	1329	Марксштадт	•	•	987	13	20	20	20	18	45	
—	—	—	—	1)	—	1333	Покровск	•	•	917	—	—	—	—	—	—	
8	45	21	00	12	30	Прих. Саратов	•	•	Омск.	8	30	15	30	12	15	—	
12	00	24	00	17	00	1344	Омск.	Саратов	•	•	913	4	—	12	15	7	45
—	—	1)	—	2	—	1386	Увек	•	•	902	1)	—	—	—	—	—	—
16	20	4	45	—	—	1435	Мордовое	•	•	860	—	—	—	8	25	—	—
17	15	6	00	22	20	1449	Зельман	•	•	811	—	—	—	5	10	23	15
—	—	—	7	05	23	1468	Золотое	•	•	797	20	20	3	40	21	20	—
20	40	9	45	—	—	1502	Банновка	•	•	778	—	—	—	—	—	19	15
22	10	11	15	5	00	1532	Иловатка	•	•	744	—	—	—	—	—	16	55
—	—	—	—	—	—	Прих. Добринка	•	•	Омск.	714	—	—	—	22	00	14	10
22	45	12	15	6	30	1570	Прих. Камышин	•	•	12	30	19	30	19	30	11	00
—	—	13	45	—	—	1590	Омск.	Камышин	•	•	676	11	20	18	30	10	10
—	—	—	—	—	—	—	Антиповка	•	•	647	—	—	—	16	35	7	40

**Приимечания:** 1) К пристям, отмеченным знаком 1), паротеплоходы заходят только по мере надобности для грузовых операций.

2) Весною до спада воды пароходы пристают в Спасском затоне, откуда отходят вверх, ранее указанного в расписании времени на 45 минут, с ожиданием появления чка "Бакчан".

3) Стоянка в Вольске включает в себя время погрузки паротеплоходов в гавань позднее на 25 мин.

4) Пристань Даниловка открывается после спада весенней воды.  
 5) В случае изменения расписания или числа отвалов об этом объявляется в Известиях ЦИК СССР, а также вывешиваются объявления на пристанях.

По почтовой линии Н.-НОВГОРОД—РЯЗАНЬ и пассажирской Н.-НОВГОРОД—МУРОМ

на навигацию 1930 года.

Вверх по Оке		Название пристаний		Вниз по Оке	
час.	мин.	час.	мин.	час.	мин.
18	—	11	—	0	Омх.
21	25	14	25	42	Нижний-Новгород
22	15	15	15	46	Дуденево
1	15	18	15	82	Дзержинск
3	45	20	45	116	Горбатов
4	45	23	—	Прил. Павлово	Прил. Павлово
5	45	24	—	127	Омх.
7	—	1	15	140	Павлово
8	15	2	30	154	Вареж.
9	45	4	—	173	Чулково
11	30	5	45	195	Жайск
					Александров
					Монастырь

Вверх по Оке		Название пристаний		Вниз по Оке	
час.	мин.	час.	мин.	час.	мин.
18	—	11	—	0	Омх.
21	25	14	25	42	Дуденево
22	15	15	15	46	Дзержинск
1	15	18	15	82	Горбатов
3	45	20	45	116	Прил. Павлово
4	45	23	—	Прил. Павлово	Прил. Павлово
5	45	24	—	127	Омх.
7	—	1	15	140	Вареж.
8	15	2	30	154	Чулково
9	45	4	—	173	Жайск
11	30	5	45	195	Александров
					Монастырь

Вверх по Оке		Название пристаний		Вниз по Оке	
час.	мин.	час.	мин.	час.	мин.
18	—	11	—	0	Омх.
21	25	14	25	42	Дуденево
22	15	15	15	46	Дзержинск
1	15	18	15	82	Горбатов
3	45	20	45	116	Прил. Павлово
4	45	23	—	Прил. Павлово	Прил. Павлово
5	45	24	—	127	Омх.
7	—	1	15	140	Вареж.
8	15	2	30	154	Чулково
9	45	4	—	173	Жайск
11	30	5	45	195	Александров
					Монастырь

13	—	216	Прих. Муром . . . . .	Омх.	Прих.	Муром . . . . .	Омх.
15	—	243	Омх. Досчатое . . . . .	Прих.	Омх.	Досчатое . . . . .	Прих.
17	30	255	Шиморское . . . . .	Прих.	Омх.	Шиморское . . . . .	Прих.
18	30	262	Ляхи . . . . .	Прих.	Омх.	Ляхи . . . . .	Прих.
19	15	280	Дм. Горы . . . . .	Прих.	Омх.	Дм. Горы . . . . .	Прих.
20	45	313	Елатъма . . . . .	Прих.	Омх.	Елатъма . . . . .	Прих.
24	—	348	Ватажка . . . . .	Прих.	Омх.	Ватажка . . . . .	Прих.
2	45	389	Починки . . . . .	Прих.	Омх.	Починки . . . . .	Прих.
6	—	411	Прих. Насимов . . . . .	Прих.	Омх.	Насимов . . . . .	Прих.
7	45	9	Прием топлива . . . . .	Прием топлива	Прием топлива . . . . .	Прием топлива . . . . .	Прием топлива . . . . .
9	30	434	Забелино . . . . .	Прием топлива	Омх.	Забелино . . . . .	Прием топлива
12	—	519	Копаново . . . . .	Прием топлива	Омх.	Копаново . . . . .	Прием топлива
18	45	539	Тырн. Слоб. . . . .	Прием топлива	Омх.	Тырн. Слоб. . . . .	Прием топлива
20	15	565	Шилово . . . . .	Прием топлива	Омх.	Шилово . . . . .	Прием топлива
23	15	610	Киструс . . . . .	Прием топлива	Омх.	Киструс . . . . .	Прием топлива
2	45	629	Сласск . . . . .	Прием топлива	Омх.	Сласск . . . . .	Прием топлива
4	30	722	Прих. Рязань . . . . .	Прих.	Омх.	Рязань . . . . .	Прих.
11	30				0		0

# РАСПИСАНИЕ

движения пароходов пассажирской линии

**Москва—Рязань**

с открытия шлюзов на навигацию 1930 года.

Часы привала и отвала по московскому времени.

В в е р х	Н а з в а н и е п р и с т а н е й	В н и з
18.—	Отход Рязань . . . . .	Приход 344 6.—
22.—	50 ↑ Новоселки . . . . .	Отход 294 2.—
23.30	62 Кузьм. шлюз . . . . .	282 1.—
4.—	105 Белоумут . . . . .	239 21.30
5.30	119 Ловцы . . . . .	225 20.—
8.—	136 Дединово . . . . .	208 18.—



## Пермь—Соликамск—Чердынь.

Пермь—Соликамск ежедневно. Соликамск—Чердынь до мелководья ежеднев.  
В мелководье через день. Пермь—Добрянка ежедневно.

П р и с т а н и				П ермь— Соликамск— Чердынь				П ермь— Соликамск— Чердынь				П ермь— Соликамск— Чердынь	
				До мел- ковод.		До мел- ковод. мелк.		До мел- ковод. мелк.		Во время мел- ковод. мелк.		Ч. М.	
Ч. М.	Ч. М.	Ч. М.	Ч. М.									Ч. М.	Ч. М.
20.—	16.—	18.—	0	Омх.	Пермь	...	...	Прих.	388	1 30	6.—	10.—	
21.25	17.25	19.40	16	Заозерье *	...	...	...	↑	372	23.05	3.35	8.35	
23.30	19.30	21.45	35	Хохловка *	...	...	...	↑	353	21.65	2.55	7.55	
1.05	21.05	23.20	53	Полазна	...	...	...	↑	335	20.50	1.50	6.50	
3.—	22.25	1.—	69	Прих. Добрянка	...	...	...	↑	319	20.05	1.—	6.—	
—	0.30	3.25	92	Омх. У. Горовая	...	...	...	↑	296	18.30	22.25	—	
—	2.10	5.—	108	Слудка	...	...	...	↑	280	17.30	21.15	—	
—	3.25	6.25	123	Висим *	...	...	...	↑	265	16.05	19.55	—	
—	5.—	7.40	135	Чермоз	...	...	...	↑	253	15.10	19.—	—	
—	8.35	10.45	174	Пожва	...	...	...	↑	214	13.15	15.10	—	
—	12.35	15.15	219	Орел *	...	...	...	↑	169	10.45	12.50	—	
13.35	16.15	235		Прих. Усолье	...	...	...	↑	Омх.	—	10.—	12.—	

14.35	18.—	—	<i>Om.x.</i>	Усолье	• • • . . . .	<i>Прих.</i>	153	5.30
15.—	18.30	236	<i>Прих.</i>	Березники	• • • . . . .	<i>Om.x.</i>	—	5.—
18.—	21.—	—	<i>Om.x.</i>	Березники	• • • . . . .	<i>Прих.</i>	152	3.30
21.30	—	265	<i>Прих.</i>	Соликамск	• • • . . . .	<i>Om.x.</i>	—	2.—
7.—	—	—	<i>Om.x.</i>	Соликамск	• • • . . . .	<i>Прих.</i>	123	—
—	1.15	283	Боровая	• • • . . . .	↑	105	23.05	—
10.30	3.15	300	Тюлькино	• • • . . . .	↓	88	21.55	15.30
18.—	11.—	388	<i>Прих.</i>	Чердынь	• • • . . . .	<i>Om.x.</i>	0	11.—

о6,БРЛЕННВ  
2 СЫТОК ИО ОСОГДИМ  
B МЕЛКОВОДЬЕ ЕДЕЗ

П р и м е ч а н и я: 1. К пристаням, отмеченным \*), пароходы пристают к мосткам по мере надобности.

2. Во время мелководья пароходы в плесе Соликамск—Чердынь ходят с баркасами.

3. По спаде воды деб. из У. Боровой переводится в Соликамск.

Соликамск—Бондюг—Гайны

До спада води без баркаса через 3 днів  
Після спаду води з баркасом через 4 днів

Время движения	Пристань			Прич. Гайны	Прич. Гайны	Прич. Гайны	Прич. Гайны	Прич. Гайны	Прич. Гайны	Прич. Гайны	Прич. Гайны	
	До спада воды с баркасом	По спада воды с баркасом	По спада воды с баркасом									
ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.
3	—	3	—	0	Отм. Соликамск	...	...	...	...	...	...	...
6	05	10	30	38	Тюлькино	...	...	...	...	...	...	...
12	05	19	15	83	Петютог	...	...	...	...	...	...	...
18	05	4	—	134	Бондюг	...	...	...	...	...	...	...
1	20	17	20	212	У. Коса	...	...	...	...	...	...	...
4	25	22	45	262	Пятигоры	...	...	...	...	...	...	...
8	—	3	20	304	Прич. Гайны	...	...	...	...	...	...	...

Примечание. В Уст. Коце остановка производится по спаде воды.

За исключением Соликамска и Толькина пароходы пристают к мосткам и берегу. Грузы принимаются к перевозке с сопровождающим лицом и с оплатой тарифа на пристани отправления.

# Уфа—Казань ежедневно

Время движения		Расст. в км от конечн. пункта	Пристань		Расст. в км от конечн. пункта	Время движения	
час.	мин.					час.	мин.
14	—	0	Отх. Уфа-Софроновск.	Прих.	1039	2	30
17	15	65	Благовещен. зав.	↑	974	22	30
19	45	107	Дуваней . . . . .		932	18	40
22	—	150	Топорнино . . . . .		889	15	40
23	25	175	Березовка . . . . .		864	13	25
2	10	246	Прих. Бирск . . . . .	Отх.	—	9	35
3	10	—	Отх. Бирск . . . . .	Прих.	793	8	35
6	20	321	Казанцево . . . . .	↑	718	4	05
9	40	390	Дюртюли . . . . .		649	0	15
11	10	418	Измайлово . . . . .		621	21	20
14	25	459	Андреевка . . . . .		580	17	20
17	—	518	Азякуль . . . . .		521	14	10
19	30	553	Ямалы *)		486	10	40
20	45	578	Зат. Дербенка . . . . .		461	8	45
23	—	606	Прих. Красный Бор . . . . .	Отх.	—	6	30
24	—	—	Отх. Красный Бор . . . . .	Прих.	433	5	10
0	35	615	Мензелинск . . . . .	↑	424	4	25
2	05	640	Ижевск. источн.		399	2	05
3	40	665	Тихие Горы . . . . .		374	23	45
5	10	687	Челны . . . . .		352	22	—
6	35	709	Елабуга . . . . .		330	19	10
7	30	729	Красный Ключ . . . . .		310	17	40
8	45	761	Соколки . . . . .		278	14	30
9	35	773	Камские поляны . . . . .		266	12	20
11	45	810	Берсут . . . . .		229	9	—
13	—	834	Прих. Чистополь . . . . .	Отх.	—	7	—
14	—	—	Отх. Чистополь . . . . .	Прих.	205	6	—
16	20	874	Рыбная Слобода . . . . .	↑	165	2	40
17	30	892	Мурзиха . . . . .		147	1	—
18	25	922	Лаишев . . . . .		117	22	10-
20	40	965	Прих. Камск. устье . . . . .	Отх.	—	19	—
21	40	—	Отх. Камск. устье . . . . .	Прих.	74	17	40
4	—	1039	Прих. Казань . . . . .	Cтх.	0	14	—

Примечание. К пристаням, отмеченным \*), приставление пароходов по мере надобности.

**Вятка—Соколки** ежедневно:

Время движения				Пристань				Время движения			
До спада Вмелков. воды без с барка- сами		koh. nyhkrta Paccr. b km. or		До спада Вмелков. воды без с барка- сами		koh. nyhkrta Paccr. b km. or		До спада Вмелков. воды без с барка- сами		koh. nyhkrta Paccr. b km. or	
час.	мин.	час.	мин.	час.	мин.	час.	мин.	час.	мин.	час.	мин.
20	—	17	—	0	Отх. Вятка	•	•	•	Прих.	767	9
21	30	19	30	26	Медяны	•	•	•	↑	741	6
23	—	22	—	53	Гольцы	•	•	•	↓	714	4
23	45	23	—	67	Ждановы	•	•	•	↓	700	2
1	—	1	30	90	Халтурин	•	•	•	↓	677	1
2	—	3	—	106	Истобенск	•	•	•	↓	661	22
5	—	8	—	154	Прих. Котельнич	•	•	•	↑	—	18
6	—	9	30	—	Отх. Котельнич	•	•	•	↑	—	11
7	40	12	—	182	Прих.	•	•	•	↓	613	17
11	—	18	—	250	Вишкиль	•	•	•	↓	585	14
14	—	22	30	298	Сорвик	•	•	•	↓	517	9
					Прих. Советск	•	•	•	↑	—	5
					Отх.	•	•	•	↓	—	—

15	—	24	—	—	—	384	30	6	—	—	30	14	—	—	—
20	—	20	—	—	—	Лебяжье	•	•	•	•	—	4	30	—	—
23	—	11	—	—	—	Медведка	•	•	•	•	—	23	30	—	—
1	20	14	—	—	453	Цепочкаино	•	•	•	•	—	18	—	—	—
3	50	17	30	—	501	Шурма	•	•	•	•	—	13	—	—	—
4	40	18	45	—	508	Кильмезь	•	•	•	•	—	40	11	30	—
6	40	22	15	—	545	Рожки	•	•	•	•	—	222	5.	10	45
7	40	23	45	—	558	Аргыж	•	•	•	•	—	209	3	50	—
9	40	2	—	—	576	Горки	•	•	•	•	—	191	2	—	30
12	40	7	30	—	645	Прих. Вятские Поляны	•	•	•	•	—	20	—	19	—
14	—	—	9	—	—	Прих. Вятские Поляны	•	•	•	•	—	122	19	—	17
15	—	—	10	—	658	Сосновка	•	•	•	•	—	109	17	30	30
16	30	12	—	—	687	Крым. Слудка	•	•	•	•	—	80	15	—	12
19	—	16	—	—	730	Мамадыш	•	•	•	•	—	37	11	30	7
21	—	19	—	—	767	Прих. Соколки	•	•	•	•	—	0	9	—	4
						Омх. Советск	•	•	•	•	—	—	—	—	—
						Прих.	3	30	—	—	—	21	18	—	—
						469	383	—	—	—	—	341	14	—	—
						314	14	—	—	—	—	266	10	—	—
						259	8	—	—	—	—	222	5.	10	7
						209	3	—	—	—	—	191	2	—	3
						Прих.	—	—	—	—	—	—	20	—	19
						Омх.	—	—	—	—	—	—	122	19	—
						Прих.	—	—	—	—	—	—	109	17	30
						Прих.	—	—	—	—	—	—	80	15	—
						Прих.	—	—	—	—	—	—	37	11	30
						Прих.	—	—	—	—	—	—	0	9	—

На пристанях за исключением: Вятки, Котельнича, Советска, Горок, Вятск. Полян и Соколок допускается отправление ранее расписания на  $\frac{1}{2}$  часа.

ПРИМЕЧАНИЕ

## Козмодемьянск — Ветлуга

ежедневно до спада воды.

		П р и с т а н и		Время движения		Время движения	
				от котометра до котометра		от котометра до котометра	
				час.	мин.	час.	мин.
<b>П р и м е ч а н и е</b>							
18	—	0	—	Омх.		Прих.	
1	—	58	—	Перекоп *		↑	30
5	—	85	—	Марьино		376	3
8	—	112	—	Успенское *		349	1
13	30	142	—	Галибиха *		322	23
14	45	152	—	Прих.		212	21
15	30	—	—	Омх.		282	17
18	—	172	—	Прих.		—	16
23	15	215	—	Прих.		262	14
0	30	220	—	Прих.		219	11
1	30	—	—	Прих.		—	10
5	—	255	—	Прих.		214	—
10	—	352	—	Прих.		179	7
13	—	390	—	Прих.		82	2
17	—	434	—	Прих.		44	23
						0	20
						Омх.	

П р и м е ч а н и е. На пристани отмеченные \* пароходы заходят по мере надобности.

Васильсурск — Курмыш

ежедневно до спада воды.

Пристань				Время движения			
Время движения		Время движения		Время движения		Время движения	
час.	мин.	час.	мин.	час.	мин.	час.	мин.
7	—	0	0	Омск.	Васильсурск	Прих.	—
9	30	20	—	Дубиха	• • • • •	87	22
12	—	65	—	Выла	• • • • •	42	18
13	—	75	—	Ядрин	• • • • •	32	17
13	30	81	—	Завод	• • • • •	26	17
15	—	107	—	Прих.	Куровский	0	16

**Примечание.** В мелководье движение производится баркасами через день.

**Юрьевец — Кологрив до спада воды**  
**Юрьевец — Макарьев по спаде воды**

ежедневно  
вперед до изменения

Время движения час.	Время движения мин.	Пристань		Время движения час.	Время движения мин.
		Паспортные книжки от конечного участка	Паспортные книжки от конечного участка		
12	—	0	Отх.	Прих.	—
15	—	26	Отх.	330	9
16	10	40	Прих.	304	6
18	15	68	Прих.	290	5
20	30	83	Прих.	262	4
23	—	110	Прих. Отх.	247	2
1	—	—	Прих.	—	50
3	45	124	Прих.	220	1
9	10	132	Прих.	196	—
12	—	219	Прих.	148	—
14	—	—	Прих.	111	—
16	30	245	Прих.	85	40
17	45	254	Прих.	76	—
19	15	275	Прих.	55	40
22	05	307	Прих.	23	40
1	—	—	Прих.	0	—

**Кострома — Буй**  
до спада воды ежедневно.

Время движения	час.	мин.	Пристань			час.	мин.	Время движения
			расстояние от Костромы в километрах	расстояние от Костромы в километрах	расстояние от Костромы в метрах			
14	—	0	Отк.	Кострома	...	Прик.	169	8
18	30	40	Куниково	...	...	↑	129	4
21	30	68	Мисское	...	...	↓	101	1
22	30	75	Исады	...	...	↓	—	40
23	30	—	Исады	...	...	Прик.	94	24
3	—	106	Сандагоры	...	...	↑	63	21
4	30	121	Пустынь	...	...	↓	48	2)
6	45	140	Уланово	...	...	↓	29	18
9	—	156	Контеево	...	...	↓	13	17
10	30	169	Буй	...	...	↓	0	20
						Отик.	0	—

Причесание. После спада воды движение производится до пунктов в зависимости от состояния глубины.

## Н.-Новгород—8-е февраля

по спаде воды четыре раза в неделю.  
из Н.-НОВГОРОДА по понедельникам, средам, четвергам и субботам.  
из 8-е ФЕВРАЛЯ по воскресеньям, вторникам, средам и пятницам.

Пристань				Время движения час. мин.	Паспортные актограммы от речного порта и выхлопа	Паспортные актограммы от речного порта и выхлопа	Время движения час. мин.
Приход		Отход					
16	—	0	Отх.	Н.-Новгород	Прих.	212	4 40
19	40	42	—	Дуденево	↑	170	23 40
20	20	46	—	Дзержинск	—	166	22 30
23	30	82	—	Горбатов	—	130	18 50
5	10	126	↓	Гороховец	—	86	14 40
10	10	166	Прих.	Вязники	Отх.	—	— 11
12	—	—	Отх.	Вязники	Прих.	46	9 10
15	15	193	↓	Мстера	↑	19	6 40
17	15	212	Прих.	8-е февраля	Отх.	0	5 —

# Шуя — 8-е февраля

ежедневно.

Время движения		Пристань		Время движения	
час.	мин.			час.	мин.
13	—	0	Отпх.	Шуя . . . . .	Прих.
16	10	19		Сергеево . . . . .	92
16	50	23		Польки . . . . .	73
21	30	52		Хотимль . . . . .	69
0	40	77	→	Холуй . . . . .	40
3	40	92		Прих.	15
				8-е февраля . . . . .	21
				Отпх.	10
					40
					7
					10
					30
					6
					1
					20
					10
					18
					0

**Астрахань — Гурьев — Жилая Коса.**

До Гурьева и Жилой Косы		До Гурьева		Из Гурьева		Из Жил. Косы и Гурьева	
Числа месяцев отправл.	Числа месяцев прибытия ч. м.	Числа месяцев отправл.	Числа месяцев прибытия ч. м.	Числа месяцев отправл.	Числа месяцев прибытия ч. м.	Числа месяцев отправл.	Числа месяцев прибытия ч. м.
Пристань							
от KOHepH. B KInoM. PACCTOHH. B KInoM.							
1—7—13 19—25	21— 22—28	4—10—16 22—28	21— —	Offx. Астрахань . Прих.	640	5—9—15—21 27—2/3	1—31/1—7—13 19—25
				Ганюшкино ↓	282	—	22—
3—9—15 21—27	21— 24—30	6—12—18 —	21— —	Offx. Гурьев . .	107	5—7—13—19 25—3/1	3—5—11—17 23—29
				↓	—	—	2—
4—10—16 22—28	1— —	—	—	Offx. Гурьев . .	—	—	—
4—10—16 22—28	12— —	—	—	Прих. Жилая Коса	640	—	—
				Offx.	—	—	15—4—0—16 22—28

## Летнее расписание 1930 г.

прибытия и отправления поездов на станции жел. дор.,  
примыкающих к водному пути (впредь до изменения)

ВРЕМЯ МОСКОВСКОЕ

№ поезд.	Прибытие		Наименование пристаней и жел.-дор. станций	Отправление		№ поезд.
	Время	час.		мин.	час.	
<b>Рыбинск</b>						
74	10	—	Из Ленинграда . . . . . на	13	—	73
76	12	30	" Бологое . . . . . "	16	—	75
404	6	20	" Москвы . . . . . "	16	50	403
63	6	25	" Ив. Вознесен., Нерехты . . . . . "	23	15	64
75	15	40		12	52	76
<b>Ярославль (на ст. Ярославль)</b>						
76	15	04	Из Ленинграда . . . . . на	13	25	75
64	1	35	" Рыбинска . . . . . "	4	—	63
64	3	05	" Москвы . . . . . "	12	15	65
66	16	30	" Ив. Вознесен., Нерехты . . . . . "	2	30	63
75	13	10		15	19	76
<b>Ярославль (на ст. Всполье)</b>						
71	22	07	Из Вологды . . . . . на	5	27	72
61	1	18	" Вятки . . . . . "	6	22	62
2	23	10	" Москвы . . . . . "	9	34	1
72	5	10	" . . . . . "	22	27	71
42	4	52	" . . . . . "	0	15	41
1	9	24	" Вятки . . . . . "	23	20	2
41	23	58	" . . . . . "	4	09	42
81	6	10	" Нерехты . . . . . "	17	20	82
82	6	41	" Чебакова . . . . . "	16	45	81
<b>Кинешма</b>						
74	10	52	Из Москвы . . . . . на	17	25	72
64	0	32	" Новков . . . . . "	4	35	63

№ поезд.	Прибытие		Наименование пристаней и жел.-дор. станций	Отправление		№ поезд.
	Время			Время		
	час.	мин.		час.	мин.	
<b>Н.-Новгород</b>						
76	8	09	Из Москвы . . . . . на	20	25	77
8	9	17	" " . . . . . "	23	—	7
44	11	58	" " . . . . . "	16	20	43
83/84	4	50	" Харькова . . . . . "	23	35	81/82
432-	7	30	" Пензы—Арзамас . . . . . "	15	20	420
85	6	30	" Котельнича . . . . . "	16	10	86
<b>Казань</b>						
12	16	05	Из Москвы . . . . . на	8	45	11
72	10	21	" Свердловска . . . . . "	20	15	71
11	8	20	" " . . . . . "	16	40	13
71	19	40	" " . . . . . "	10	45	72
45	12	41	" " . . . . . "	23	42	46
46	23	17	" Москвы . . . . . "	13	10	45
<b>Ульяновск</b>						
76	19	33	Из Москвы . . . . . на	3	40	75
75	3	10	" Челябинска . . . . . "	20	08	76
<b>Самара</b>						
77	16	—	Из Челябинска . . . . . на	9	45	78
65	6	05	" " . . . . . "	—	—	—
47	22	20	" " . . . . . "	7	15	48
401	11	35	" " . . . . . "	18	45	402
73	4	—	" Ташкента . . . . . "	0	50	74
7	5	25	" " . . . . . "	14	15	8
5	9	20	" " . . . . . "	23	40	6
51	14	30	" " . . . . . "	10	40	50
74	0	20	" Москвы . . . . . "	4	30	73
8	13	50	" " . . . . . "	5	45	7
6	23	15	" " . . . . . "	9	45	5
48	6	30	" " . . . . . "	23	—	47
50	10	10	" " . . . . . "	15	—	49

№ поезд.	Прибытие		Наименование пристаней и жел.-дор. станций	Отправление	
	Время	час.		час.	мин.
78	9	—	Из Вязьмы . . . . . на	16	45
—	—	—	вн . . . . .	6	50
402	16	55	" Сызрань . . . . . на	13	10
49	17	40	" Москва . . . . . на	—	—
—	—	—	" Алма-Ата . . . . .	15	15
—	—	—	" Ташкента . . . . .	15	52
—	—	—	вн . . . . .	12	15
—	—	—	№ 3 Московских	15	08
			<b>Сызрань</b>		
74	18	55	Из Москвы . . . . . на	9	55
6	18	48	" . . . . .	14	11
8	9	22	" . . . . .	10	08
50	5	05	" . . . . .	3	58
78	3	50	" Вязьмы . . . . .	22	—
77	21	12	" Челябинска . . . . .	4	33
48	1	25	" . . . . .	2	08
47	3	17	" . . . . .	—	—
73	8	57	" Ташкента . . . . .	19	45
5	13	44	" . . . . .	19	10
7	9	42	" . . . . .	—	—
402	10	45	" Калуш . . . . .	18	10
49	22	17	" Алма-Ата . . . . .	5	48
—	—	—	" Москвы . . . . .	23	—
—	—	—	" . . . . .	9	46
			<b>Саратов</b>		
74	11	35	Из Аткарска Саратов . . . . . на	14	50
—	—	—	Саратов . . . . .	—	—
72	18	50	Из Москвы . . . . . на	7	35
6	10	35	" . . . . .	14	50
42	9	35	" Харькова . . . . .	17	45
71	9	20	" Астрахани . . . . .	23	—
73	8	30	" Уральская . . . . .	23	55
			№ 3 Красногорск	10	34
			" . . . . .	1	45
			" . . . . .	1	17
			" . . . . .	13	15
			" . . . . .	17	01
			" . . . . .	20	01
			" . . . . .	23	01
			" . . . . .	23	07
			" . . . . .	23	09

№ поезд Прибытие	Наименование пристаней и			Отправление			
	Время			Время			
		час.	мин.		час.	мин.	
<b>К а м ы ш и н</b>							
78	18	20		Из Москвы Козлова . . . . на	8	40	77
<b>С т а л i н г р а д</b>							
80 1)	19	45		Из Новороссийска . . . . на	9	20	81 1)
46 2)	4	20		" " . . . . . "	0	30	45 2)
84 2)	13	—		" Москвы (через Грязи) . . . "	14	40	83
78	7	—		" Ростова (через Лихую) . . . "	22	40	77
20	7	10		" Грязей . . . . . "	0	40	19
<b>П е р м ь</b>							
2	23	28		Из Вятки . . . . . на	8	47	1
84	21	58		" " . . . . . "	3	48	83
42	9	12		" " . . . . . "	17	55	41
62	16	—		" " . . . . . "	13	48	61
1	8	27		" Свердловска . . . . . "	23	48	2
83	3	—		" " . . . . . "	22	36	84
41	17	26		" " . . . . . "	9	32	42
61	13	18		" " . . . . . "	16	47	62
63	9	14		" Горного завода . . . . . "	13	15	64
73	22	42		" " . . . . . "	0	20	74
<b>С а р а п у л</b>							
46	10	35		Из Казани . . . . . на	2	01	45
72	22	28		" " . . . . . "	7	39	71
45	1	47		" Свердловска . . . . . "	10	50	46
71	7	24		" " . . . . . "	22	46	72
12	3	07		" Казани . . . . . "	22	32	11
11	22	18		" Свердловска . . . . . "	3	25	12

1) Прямой вагон из и на Минеральные Воды.

2) Предположен с 1 июня по 19 октября прямой вагон из и на Минеральные Воды.

**Продолжительность проезда на пароходах  
Волжского Госпароходства**

Маршруты	Километр	Ускоренная		Почтовая		Пассажирская	
		Вниз	Вверх	Вниз	Вверх	Вниз	Вверх
Рыбинск—Н.-Новгород .	502	— <sup>1)</sup>	— <sup>1)</sup>	1 с. 15 ч.	1 с. 22 ч.	1 с. 9 ч.	1 с. 21 ч.
Астрахань . .	2748	6 с. 13 ч.	8 с. 22 ч.	6 с. 17 ч.	9 ч. <sup>2)</sup>	7 с. 1 ч. <sup>2)</sup>	10 с. 18 ч.
Пермь . . . .	1919	—	—	6 с. 17 ч.	6 с. 16 ч.	7 с. 1 ч.	6 с. 20 ч.
Кинешма—Пермь . . .	1629	— <sup>3)</sup>	— <sup>3)</sup>	5 с. 21 ч.	5 с. 16 ч.	5 с. 18 ч.	5 с. 13 ч.
Астрахань .	2458	5 с. 17 ч.	7 с. 21 ч.	6 с. 11 ч.	7 с. 21 ч.	7 с. 9 ч.	9 с. 16 ч.
Н.-Новг.—Астрахань . .	2246	4 с. 21 ч.	6 с. 22 ч.	5 с. 7 ч.	6 с. 22 ч.	6 с. 1 ч.	8 с. 15 ч.
Сталинград . .	1752	3 с. 20 ч.	5 с. 10 ч.	4 с. 4 ч.	5 с. 10 ч.	4 с. 19 ч.	6 с. 21 ч.
Саратов . . .	1333	2 с. 22 ч.	4 с. 1 ч.	3 с. 3 ч.	4 с. 1 ч.	3 с. 15 ч.	5 с. 2 ч.

Код	Станция	Маршруты	Ускоренная		Почтовая		Пассажирская
			Вниз	Вверх	Вниз	Вверх	
44	Сызрань	Куномерп.					
45	Ульяновск	Ульяновск	895	1 с. 22 ч.	2 с. 15 ч.	2 с. 16 ч.	2 с. 8 ч.
46	Ульяновск	Ульяновск	660	1 с. 11 ч.	1 с. 23 ч.	1 с. 12 ч.	1 с. 23 ч.
47	Казань	Казань	430	— 20 ч.	1 с. 3 ч.	— 1 ч.	1 с. 4 ч.
48	Пермь	Пермь	1417	—	—	4 с. 15 ч.	4 с. 7 ч.
49	Москва—Рязань	Москва—Рязань	344	—	—	1 с. 12 ч.	1 с. 15 ч.
50	Н.-Новгород	Н.-Новгород	1066	—	—	3 с. 22 ч.	4 с. 15 ч.

1) От Н-Новгорода к Рыбинску или обратно почтовым.

2) От Н.-Новгорода к Рыбинску или обратно пассажирским.

3) От Н.-Новгорода к Кинешме или обратно Кинешемской пассажирской.

4) Время Указано с округлением до одного часа.

до спада воды 6 раз в месяц  
по спаде воды 6 раз в месяц  
в числа по обычным обычаниям

## Гурьев — Уральск

Поволжье.

Время движения				Пристань				Время движения			
По спаде	До спада	По спаде	До спада	от Koh. Nyhkta	от Koh. Nyhkta	расц.	расц.	По спаде	До спада	По спаде	До спада
воды	воды	воды	воды	min.	min.	час.	час.	воды	воды	воды	воды
17	—	17	—	0	Омск.	Гурьев	...	...	Прих.	833	21
20	—	20	—	23	—	Кантаурово	...	...	—	810	18
23	—	23	—	43	—	Редут	...	...	—	790	16
2	—	2	—	69	—	Сарочинка	...	...	—	764	13
7	—	6	—	84	—	Сарайчик	...	...	—	749	11
10	—	10	—	122	—	Яманка	...	...	—	711	6
11	—	10	30	130	—	Аул № 11	...	...	—	703	5
13	—	12	—	142	—	Баксай	...	...	—	691	4
18	—	17	30	183	—	Аул № 7	...	...	—	655	21
19	—	18	—	188	—	Тополи	...	...	—	650	21
21	—	19	—	195	—	Аул № 3	...	...	—	638	20
22	—	20	—	204	—	Зеленый	...	...	—	629	19
2	—	24	—	248	—	Пос. Орловский	...	...	—	585	15

Пристань						Время движения	
По спаду воды			До спада воды			от реч. нын.	до спада
час.	мин.	час.	мин.	час.	мин.	час.	мин.
4	—	2	—	256	—	14	—
9	—	6	—	285	—	12	—
13	—	9	30	306	—	527	—
14	—	10	—	312	—	521	—
16	—	14	—	334	—	499	—
20	—	15	—	363	—	470	—
24	—	21	—	381	—	452	—
6	—	2	—	423	—	410	—
9	—	6	—	449	—	384	—
12	—	8	—	468	—	365	—
15	—	11	—	495	—	338	—
24	—	20	—	567	—	266	—
4	—	23	—	593	—	240	—
10	—	5	—	629	—	204	—
15	—	9	—	655	—	178	—
21	—	15	—	710	—	123	—
4	—	21	—	748	—	85	—
6	—	23	—	763	—	70	—
17	—	9	—	833	—	0	—
Прих. Уральск						Omsk.	

# Расчетная таблица № 1

плат за проезд пассажиров по всем магистральным линиям, кроме пассажирской линии Нижний — Астрахань, на навигацию 1930 г.

Расстояние в километрах	I класс		II класс		III класс		IV класс	
	P.	K.	P.	K.	P.	K.	P.	K.
1—50	2	30	1	90	1	—	—	60
51—60	2	70	2	20	1	10	—	70
61—70	3	—	2	40	1	20	—	80
71—80	3	40	2	70	1	30	—	90
81—90	3	70	3	—	1	50	1	—
91—100	4	10	3	30	1	70	1	10
101—110	4	40	3	50	1	80	1	10
111—120	4	80	3	90	1	90	1	20
121—130	5	10	4	10	2	10	1	30
131—140	5	40	4	40	2	20	1	40
141—150	5	80	4	60	2	30	1	50
151—160	6	20	5	—	2	40	1	60
161—170	6	50	5	20	2	70	1	70
171—180	6	90	5	40	2	80	1	80
181—190	7	20	5	70	2	90	1	80
191—200	7	50	6	—	3	—	1	90
201—220	8	—	6	40	3	20	2	—
221—240	8	30	6	70	3	40	2	10
241—260	8	70	7	—	3	50	2	20
261—280	9	20	7	30	3	60	2	30
281—300	9	60	7	60	3	90	2	40
301—320	9	90	8	—	4	—	2	50
321—340	10	40	8	30	4	20	2	70
341—360	10	80	8	60	4	30	2	80
361—380	11	20	8	90	4	50	2	80
381—400	11	60	9	30	4	60	2	90
401—420	12	—	9	60	4	80	3	—
421—440	12	40	9	90	5	—	3	10
441—460	12	80	10	30	5	10	3	20

Расстояние в километрах	Время прохода по различным классам							
	I класс		II класс		III класс		IV класс	
	P.	K.	P.	K.	P.	K.	P.	K.
461—480	13	20	10	50	5	30	3	30
481—500	13	60	10	90	5	40	3	40
501—520	14	—	11	20	5	60	3	50
521—540	14	40	11	50	5	80	3	60
541—560	14	80	11	90	5	90	3	70
561—580	15	20	12	20	6	10	3	90
581—600	15	60	12	50	6	30	4	—
601—640	16	20	12	90	6	50	4	10
641—680	16	80	13	40	6	70	4	20
681—720	17	40	13	90	7	—	4	40
721—760	17	90	14	40	7	20	4	50
761—800	18	50	14	80	7	40	4	60
801—840	19	10	15	30	7	60	4	80
841—880	19	70	15	70	7	90	5	—
881—920	20	20	16	20	8	10	5	10
921—960	20	80	16	70	8	30	5	20
961—1000	21	40	17	10	8	60	5	40
1001—1040	22	—	17	60	8	80	5	50
1041—1080	22	50	18	—	9	10	5	70
1081—1120	23	10	18	50	9	30	5	80
1121—1160	23	70	19	—	9	50	6	—
1161—1200	24	30	19	50	9	70	6	10
1201—1240	24	90	19	90	9	90	6	30
1241—1280	25	40	20	30	10	20	6	40
1281—1320	26	—	20	80	10	40	6	50
1321—1360	26	60	21	30	10	60	6	70
1361—1400	27	20	21	80	10	90	6	90
1401—1460	27	80	22	30	11	10	7	—
1461—1520	28	40	22	80	11	40	7	10
1521—1580	29	10	23	20	11	60	7	30
1581—1640	29	70	23	80	11	90	7	50
1641—1700	30	40	24	30	12	20	7	60
1701—1760	31	—	24	80	12	40	7	70
1761—1820	31	60	25	30	12	70	8	—
1821—1880	32	30	25	80	12	90	8	10

Расстояние в километрах	I класс		II класс		III класс		IV класс	
	P.	K.	P.	K.	P.	K.	P.	K.
1881—1940	32	90	26	30	13	20	8	20
1941—2000	33	50	26	80	13	40	8	40
2001—2060	34	20	27	30	13	70	8	60
2061—2120	34	80	27	90	13	90	8	70
2121—2180	35	40	28	30	14	20	8	80
2181—2240	36	—	28	80	14	50	9	10
2241—2300	36	70	29	40	14	70	9	20
2301—2360	37	40	29	90	14	90	9	40
2361—2420	38	—	30	40	15	20	9	50
2421—2480	38	60	30	80	15	50	9	70
2481—2540	39	20	31	40	15	70	9	80
2541—2600	39	90	31	90	16	—	10	—
2601—2680	40	60	32	50	16	20	10	20
2681—2760	41	20	33	—	16	60	10	40
2761—2840	42	—	33	60	16	80	10	50
2841—2920	42	70	34	10	17	10	10	70
2921—3000	43	30	34	70	17	40	10	90

Установленный в пользу Союза Обществ Красного Креста и Красного Полумесяца СССР сбор взимается отдельно в размере 10 коп. с билета при стоимости билетов I и II класса в 3 руб. и выше, а билетов III и IV класса при стоимости 5 руб. и выше.

## Расчетная таблица № 2

плат за проезд пассажиров по Астраханской пассажирской линии (Н.-Новгород—Астрахань и обратно) на навигацию 1930 г.

Расстояние в километр.	II кл.			III кл.			IV кл.			Расстояние в километр.	II кл.			III кл.			IV кл.		
	P.	K.	P.	K.	P.	K.	P.	K.	P.		P.	K.	P.	K.	P.	K.	P.	K.	
1— 50	1	30	—	70	—	40				221—240	4	70	2	40	1	50			
51— 60	1	60	—	80	—	50				241—260	4	90	2	50	1	60			
61— 70	1	70	—	90	—	60				261—280	5	20	2	60	1	70			
71— 80	1	90	1	—	—	70				281—300	5	40	2	70	1	70			
81— 90	2	10	1	10	—	70				301—320	5	60	2	80	1	80			
91—100	2	30	1	20	—	80				321—340	5	80	2	90	1	90			
101—110	2	50	1	30	—	80				341—360	6	10	3	—	2	—			
111—120	2	70	1	40	—	90				361—380	6	30	3	20	2	—			
121—130	2	90	1	50	—	90				381—400	6	50	3	30	2	10			
131—140	3	10	1	60	1	—				401—420	6	80	3	40	2	10			
141—150	3	30	1	70	1	10				421—440	6	90	3	50	2	20			
151—160	3	50	1	70	1	10				441—460	7	20	3	60	2	30			
161—170	3	70	1	90	1	20				461—480	7	40	3	70	2	40			
171—180	3	80	2	—	1	20				481—500	7	70	3	80	2	40			
181—190	4	10	2	10	1	30				501—520	7	90	4	—	2	50			
191—200	4	20	2	10	1	40				521—540	8	10	4	10	2	50			
201—220	4	50	2	30	1	40				541—560	8	30	4	20	2	60			

Расстояние в километр.	II кл.			III кл.			IV кл.			Расстояние в километр.	II кл.			III кл.			IV кл.		
	P.	K.	P.	K.	P.	K.	P.	K.	P.		P.	K.	P.	K.	P.	K.	P.	K.	
561— 580	8	50	4	30	2	70	1281—1320	14	60	7	30	4	60						
581— 600	8	80	4	40	2	80	1321—1360	14	90	7	50	4	70						
601— 640	9	10	4	60	2	90	1361—1400	15	30	7	70	4	80						
641— 680	9	40	4	70	3	—	1401—1460	15	60	7	80	4	90						
681— 720	9	70	4	90	3	10	1461—1520	16	—	8	—	5	—						
721— 760	10	10	5	—	3	20	1521—1580	16	30	8	20	5	20						
761— 800	10	40	5	20	3	30	1581—1640	16	70	8	40	5	30						
801— 840	10	70	5	40	3	40	1641—1700	17	—	8	50	5	30						
841— 880	11	—	5	60	3	50	1701—1760	17	50	8	70	5	40						
881— 920	11	40	5	70	3	60	1761—1820	17	80	8	90	5	60						
921— 960	11	70	5	80	3	70	1821—1880	18	10	9	—	5	70						
961—1000	12	—	6	—	3	80	1881—1940	18	50	9	30	5	80						
1001—1040	12	30	6	20	3	90	1941—2000	18	80	9	40	5	90						
1041—1080	12	70	6	40	4	—	2001—2060	19	20	9	60	6	—						
1081—1120	13	—	6	50	4	10	2061—2120	19	50	9	80	6	10						
1121—1160	13	30	6	70	4	20	2121—2180	19	90	10	—	6	20						
1161—1200	13	60	6	80	4	30	2181—2240	20	20	10	20	6	40						
1201—1240	13	90	7	—	4	40	2241—2300	20	60	10	30	6	50						
1241—1280	14	30	7	20	4	50													

Установленный в пользу Союза Обществ Красного Креста и Красного Полумесяца СССР сбор взимается отдельно в размере 10 коп. с билета при стоимости билетов I и II класса в 3 руб. и выше, а билетов III и IV класса при стоимости 5 руб. и выше.

**Расчетная таблица № 3/б**

плат за провоз багажа по магистральным линиям  
на навигацию 1930 г.

Расстояние в километр.	Плата за 10 кг в коп.	Расстояние в километр.	Плата за 10 кг в коп.	Расстояние в километр.	Плата за 10 кг в коп.
1—100	12	701—730	37	1881—1960	63
101—130	13	731—760	39	1961—2040	64
131—160	14	761—790	40	2041—2120	65
161—190	15	791—820	41	2121—2200	67
191—220	17	821—850	43	2201—2280	68
221—250	19	851—880	44	2281—2360	69
251—280	20	881—910	45	2361—2440	70
281—310	21	911—940	46	2441—2520	72
311—340	22	941—970	47	2521—2600	73
341—370	23	971—1000	48	2601—2680	74
371—400	24	1001—1080	50	2681—2760	75
401—430	25	1081—1160	51	2761—2840	76
431—460	26	1161—1240	52	2841—2920	77
461—490	28	1241—1320	53	2921—3000	79
491—520	29	1321—1400	55	3001—3080	80
521—550	31	1401—1480	56	3081—3160	81
551—580	32	1481—1560	57	3161—3240	83
581—610	33	1561—1640	58	3241—3320	84
611—640	34	1641—1720	59	3321—3400	85
641—670	35	1721—1800	61	3401—3480	86
671—700	36	1801—1880	62	3481—3560	87

ИЗДАТЕЛЬСТВО

**КРАСНАЯ  
ГАЗЕТА**

Хлестаковы, городничие, их  
жены и дочери, Аляпкины-Тяп-  
кины, растратчики, чиновники,  
бюрократы, купцы и мещане—  
**НЕ МЕРТВЫЕ ДУШИ,**  
они еще живы, и по ним бьет,  
**“НЕ ЩАДЯ ЧИНА И ЗВАНИЯ”**

ИЗДАТЕЛЬСТВО

**КРАСНАЯ  
ГАЗЕТА**

**БОЛЬШОЙ, МНОГОКРАСОЧНЫЙ  
ЖУРНАЛ (САТИРИКИ И ЮМОР)**

# **„РЕВИЗОР“**

**ОТКРЫТА ПОДПИСКА  
на 1930 г.**

В журнале принимают участие лучшие юмористы  
и художники:

А. АНТОНОВСКИЙ, А. БРОДАТЫЙ, М. ЗОЩЕНКО,  
И. ПРУТКОВ, Н. РАДЛОВ, А. ФЛИТ, А. ЮНГЕР  
и многие другие.

## **ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 г.**

На 1 мес. — р. 30 к.      На 6 мес. 1 р. 50 к.  
На 3 мес. — р. 80 к.      На 1 год 3 р. — коп.

Цена отдельного номера в рознице 10 коп.

**ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:** всеми отд. „Кр. газеты“ в Ленинграде,  
Пр. 25 Октября, 68, и в Москве, Советская пл., 34. Отделениями „Кр.  
газеты“ в Ленинградской области; организаторами подписки на фабри-  
ках и заводах; почтово-телеграфными конторами СССР; киосками  
Всесоюзного к/т агентства Печати.

Заказы и деньги (переводы) направлять по адресу:  
Ленинград, 2, Фонтанка, 57. Главная контора Издательства  
„Красная газета“.

# СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО

(Ленинград, ул. Герцена, д. № 37, т. 563-12; 156-79;  
582-25; 75-82)

## 1. На навигацию 1930 г. вводит в эксплуатацию:

товаро-пассажирских пароходов . . . . .	65	единиц
буксирных паротеплоходов . . . . .	315	"
непаровых сухогрузных судов . . . . .	1.453	"
непаровых резерв . . . . .	259	"
непаровых нефтеналивных . . . . .	119	"

## 2. Наметило по плану перевозок:

пассажиров . . . . .	3.000.000	челов.
багажа и грузов б-скорости . . . . .	184.000	тонн
" " " м-скорости . . . . .	6.324.000	тонн

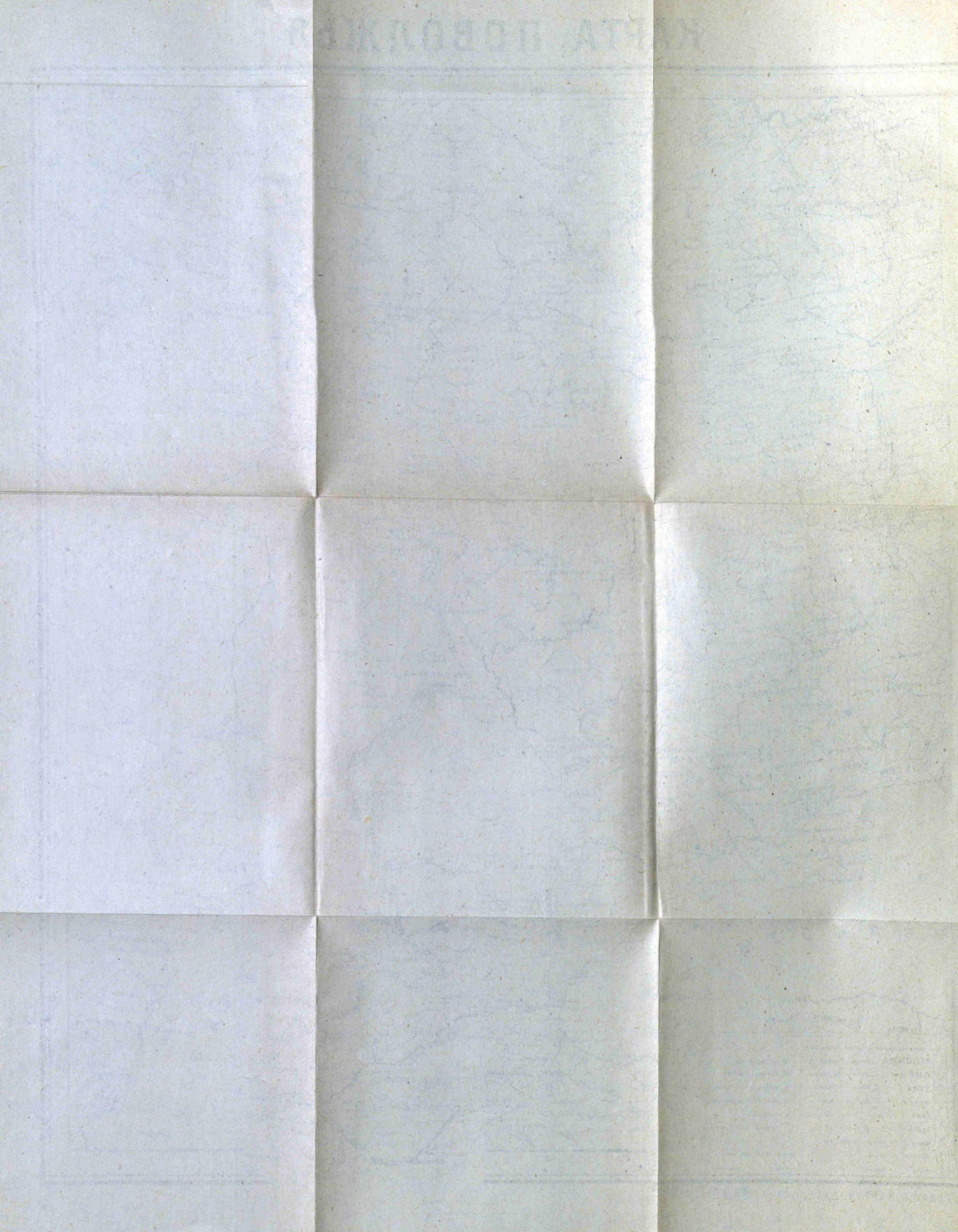
## 3. Пароходство поддерживает товаро-пассажирское движение:

- а) по Мариинской системе от Ленинграда до Рыбинска и обратно;
- б) по озерам: Ладожскому, Онежскому, Ильмень, Чудскому и Псковскому;
- в) по Финскому заливу от Ленинграда до Кронштадта и Петергофа;
- г) по рекам: Волхов, Мста, Ловать и Полисть;
- д) по Верхней Волге от Ржева до Рыбинска и обратно;
- е) по реке Мологе от Рыбинска до Весьегонска, Устюжны и Пестово;
- ж) по р. Великой;
- з) по рекам: Луге и Оредеж.

Прибытие и отправление паротеплоходов согласовано с расписанием жел.-дор. поездов.

# КАРТА ПОВОЛЖЬЯ





**4.** Для грузов ленинградской промышленности, следующих в пункты районов Волжско-Камско-Каспийского бассейна, Кавказ, Среднюю Азию, Персию и Сибирь, между Ленинградом и Рыбинском по Мариинской системе установлена срочная товарная линия с отходом из Ленинграда два раза в неделю и с доставкой грузов от Ленинграда до Рыбинска в 12 дней.

При надобности число рейсов может быть увеличено с пропуском судов до Нижего Новгорода без перегрузки в Рыбинске.

**5.** Кроме работ по перевозке пассажиров и транспортированию грузов, Госпороходство выполняет следующие операции: прием на хранение товаров в складах, исполнение всевозможных коммерческих поручений грузовладельцев, исполнение различных поручений по переотправке и сдаче груза — получение наложенных платежей и проч.; производит транспортно-экспедиторские операции (прием и сдача грузов на складах клиентуры, инкассирование документов, выкуп грузов со станций ж/д. и другие обрядности с транспортированием).

**6.** СЗГРП, участвуя в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении со всеми станциями ж. д. СССР и в специально водном конвенционном сообщении с Волжским и Северным Госпороходствами, принимает грузы к отправке во все пункты ж/д. и водной сети СССР; кроме того Госпороходство, состоя в прямом морском и речном сообщении, принимает к перевозке экспортные и импортные грузы с выдачей прямых документов.

Телеграфный адрес: Правления: Ленинград — Река.  
" " Агентств и пристаней: название  
пункта пристани с добавлением слова — „Чагрек“.

686136

Цена 1 руб.