

Инсаров Александр Сергеевич

**Путеводитель по Волге и
судоходным рекам Волжского
бассейна на навигацию 1936 г**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
А46

А46 **Александр Сергеевич И.**
Путеводитель по Волге и судоходным рекам Волжского бассейна на навигацию 1936 г /
Инсаров Александр Сергеевич – М.: Книга по Требованию, 2023. – 336 с.

ISBN 978-5-519-87090-0

ISBN 978-5-519-87090-0

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

	<i>Стр.</i>
Вятка	252
Молога	257
Шексна	258
Кострома	259
Унжа	260
Сура	260
Ветлуга	262
Клязьма	264
Теза	264
А. С. Инсаров. Волжский флот	266
Справочный отдел	277
1) Продажа билетов	277
2) Вокзалы	279
3) Обслуживание пассажиров на судах	282
4) Проезд пассажиров и провоз багажа	285
5) Курорты Волжского бассейна	288
6) Судовые спасательные средства	289
7) Обстановка рек	290
Расписания движения паротеплоходов транзитных линий Волжско-Камского бассейна	295
Распределение паротеплоходов по линиям	295
Расписания	298
Тарифные таблицы	318

НАРКОМПИЩЕПРОМ СССР

ГЛАВРЫБА

СОЮЗНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПО СБОРУ РЫБОТОВАРОВ

СОЮЗРЫБСБЫТ

ПРОДАЕТ

Рыбу живую, мороженую, соленую,
парную, копченую, вяленую.

Сельди соленые, копченые,
маринованные.

Икру красной рыбы зернистую,
паюсную, ястычную,
кетовую,
частиковой рыбы.

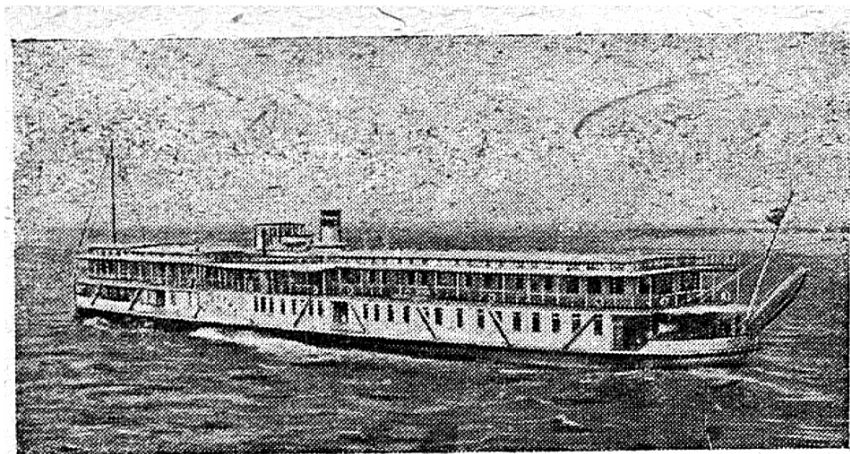
**РЫБНЫЕ ГАСТРОНОМИЧЕСКИЕ
ТОВАРЫ**

Консервы

крабовые, лососевые, осетровые, из судака, нельмовые, печень трески, печень налима, шпроты, кильки и др.

Конторы, базы, коптильные заводы, кулинарные предприятия во всех крупных центрах СССР.

Адрес Дирекции СОЮЗРЫБСБЫТА: Москва,
Б. Черкасский пер., дом № 7, тел. 1-29-75, 2-26-45,
1-19 80



А. С. Инсаров

ВОЛГА НА ПОДЪЕМЕ

1. Волга служит индустриализации страны

Волга! Часто, очень часто встречается это имя в песнях, сказках, легендах. Волжские просторы, ее яркие, живописные берега, жизнь волгарей воспеты в стихах и песнях, описаны в повестях и романах, запечатлены в больших картинах.

В старое время привольно жилось на Волге русскому купечеству.

Над старой купеческой Волгой носился дух наживы. На ярмарках в Нижнем было разливанное море вина; кутили толстосумы — богатейшие рыбаки, владельцы огромных рыбных караванов, лесопромышленники, сплавлявшие по Волге лес, заводчики, помещики, продававшие «пшеничку».

Здесь заключались сделки на десятки и сотни тысяч рублей. Здесь наживались огромные состоя-

ния. Эти богатства кровью и потом, рабским трудом создавали рабочие, батраки, сплавщики и лесорубы, крестьяне, гнувшие спину над полосой той самой «пшенички», прибыль от продажи которой шла в помещичий карман.

Нажива доходила до беззастенчивого грабежа. В стародавние времена астраханские рыбаки набирали, например, на работу беспаспортных. Дойдет караван до Нижнего, продан товар, нажиты барыши, лихим кутежом помянута сделка, — надо рассчитаться с рабочими. Хозяин плет на караван своего приказчика.

— Эй, кто без паспортов, завтра полиция будет...

— А расчет?

— А паспорт есть?

Приказчик знает, что беспаспортные, боясь полиции, не станут дожидаться расчета. И те уходили, не получив ни гроша.

Накоплялись богатства, накапливалось народное горе.

Над старой купеческой Волгой стоял стон крестьян.

Выдь на Волгу: чей стон раздается

Над великою русской рекой?..

Волга, Волга! Весной многоводной
Ты не так заливаешь поля,
Как великою скорбью народной
Переполнилась наша земля...

Многими десятилетиями, после того как Некрасов написал эти строки, мужицкий стон продолжал раздаваться по всей необъятной России.

Октябрь 1917 г. положил начало новой России. Под руководством партии большевиков совершилась величайшая революция. Из мрака страданий империалистической войны поднялись миллионы

против угнетателей, за светлое будущее коммунизма, за мир между народами, и за свободу и счастье трудящихся.

И весь буржуазный мир ополчился против русского пролетариата, открывшего при поддержке беднейшего крестьянства новую страницу в истории человечества.

Контрреволюционные заговоры, белогвардейские восстания, поход превосходно вооруженных английской, американской, японской, германской, французской и прочих армий, — вот чем встретил капитализм создание советской социалистической республики.

Во время гражданской войны рабочие и крестьяне Поволжья в самарских, казанских, царичинских боях над Волгой закрепляли победы Октябрьской революции. Победами под Царицыном и на других фронтах гражданской войны борьба не кончилась.

Перед трудящимися стояла новая задача: восстановить истощенную разрухой страну. И на фронтах хозяйственного строительства пролетариат СССР одну за другой одерживает блестящие победы.

На смену раздробленному мелкому единоличному хозяйству в земледелии Поволжья укрепилось крупное механизированное производство. Господствующее положение в сельском хозяйстве заняли колхозы и совхозы. Они снабжены тысячами тракторов, комбайнов, сеялок, молотилок и автомобилей.

Так неузнаваемо изменилось Поволжье. Широкий путь разворачивается перед ним, — путь дальнейшего развития, путь коренной социалистической перестройки.

Купеческая Волга ушла в далекое прошлое. Новая советская Волга, Большая Волга пришла на смену!

Героическая борьба рабочего класса СССР, социалистическое соревнование и ударничество миллионов совершают чудеса.

Каждый день, каждая неделя, каждый месяц вписывают новые славные страницы в героическую историю нашей борьбы за перестройку мира, за бесклассовое общество, за социализм.

Гигантская гребенка Днепровской плотины преградила путь буйным водам Днепра, дав возможность использовать весь их напор для того, чтобы привести в движение самые большие в мире водяные турбины. Могучая электрическая сила течет по проводам.

Построен величайший Беломорско-Балтийский канал, соединивший два моря, сокративший в несколько раз путь из Ленинграда в Архангельск и являющийся могучим рычагом культурно-экономического подъема Карело-Мурманского края.

Воздвигнуты новые города, проложены сотни километров новых стальных путей, проделана огромная работа по освоению Арктики, сооружены гигантские домны, созданы крупнейшие металлургические, тракторные, автомобильные, авиационные, станкостроительные и многие другие заводы.

Каждый новый завод, каждая новая фабрика, новая шахта, колхоз, электростанция — это ряды, взрывающие старый мир.

Много крупнейших предприятий различных отраслей народного хозяйства строится и построено в последние годы на берегах Волги и ее притоков. Соликамский и Березниковский химические комбинаты, Астраханский консервный комбинат, Ярославский резиновый комбинат, Горьковский автозавод, Сталинградский тракторный, Саратовский завод комбайнов, Балахнинский бумажный комбинат и много других предприятий вступают и вступили в строй.

Социалистическая перестройка сельского хозяйства на базе колхозов и совхозов значительно

расширила посевную площадь и дала возможность освоить новые земли Среднего и Нижнего Поволжья.

На транспорт, в том числе и на водный транспорт, ложится ответственная задача переброски грузов.

В этих условиях все возрастает значение Волги как крупнейшей транспортной магистрали Советского Союза.

Верхнее течение Волги проходит по Московской, Ярославской и Ивановской областям. На первом месте здесь стоит текстильная промышленность, затем металлообрабатывающая и химическая. Из Москвы, Калинин, Кинешмы, Рыбинска, Ярославля и других городов большое количество промышленных грузов перевозится по Волге и ее притокам.

В эти области по Волге идут нефть, строительные материалы.

Миновав Ивановскую область, Волга вступает в Горьковский край. Это — край огромнейших лесных массивов, один из богатейших лесных районов Советского Союза. Как светлые ленты извиляются среди лесов притоки Волги — Унжа, Ветлуга, Керженец.

Отсюда по Волге идут миллионы тонн леса — на экспорт и для новых строек.

В среднем и нижнем течении Волги расположены важнейшие сельскохозяйственные районы СССР, а также богатейшие соляные и рыбные районы. Отсюда по Волге идут хлеб, рыба и соль. Они идут в центральные области страны.

Главнейший приток Волги — Кама проникает в сердце Уральской области с ее богатствами руды, калийных солей, леса.

Из Каспийского бассейна по Волге идет большое количество нефти — жидкого топлива для промышленных гигантов Москвы и Ленинграда и сельского хозяйства Поволжья и Сибири. Неда-

ром Волгу зовут магистралью жидкого золота.

Волжский бассейн играет важную роль в социалистическом хозяйстве СССР.

2. Волга и Волжский бассейн

Волга начинается в Осташковском районе Калининской области, в пределах Валдайской возвышенности. Она несет свои воды в Каспийское море.

Волга — одна из величайших рек в мире и самая большая река в Европе. Длина ее — 3 746 километров, а вместе с притоками — 82 700 километров. Это — одна пятая часть протяжения всех водных путей Советского Союза.

Крупные притоки Волги — Ока (с притоками Москвой-рекой и Клязьмой), Кама (с притоками Вяткой и Белой) Молога, Шексна, Кострома, Унга, Сура и Ветлуга.

Волжский бассейн охватывает огромную площадь, — свыше полутора миллионов квадратных километров, — с населением в 45 миллионов человек, то-есть больше одной четвертой части всего населения СССР.

Площадь Волжского бассейна больше, чем общая площадь Англии, Германии и Франции.

Крупнейшие области Советского Союза — Западная, Московская, Калининская, Ярославская, Ивановская, Кировский край, Горьковский край, Чувашская АССР, Татарская АССР, Свердловская область, Башкирская АССР, Куйбышевский, Саратовский и Сталинградский край, Область Немцев Поволжья входят в состав Волжского бассейна.

Волжский бассейн охватывает ряд важнейших промышленных и сельскохозяйственных районов Советского Союза.

На берегах Волги и ее притоков расположены крупнейшие промышленные центры и населенные пункты: Москва, Калинин, Ярославль, Горький, Казань, Куйбышев, Саратов, Сталинград, Астрахань, Пермь, Уфа, Киров.

3. Волжский бассейн до Октябрьской революции

Возникновение судоходства на Волге, как и судоходства вообще, относится к древнейшим временам человеческой истории. Речной транспорт является одним из самых древних видов транспорта.

В самый начальный период человеческого развития река играла исключительно важную роль. Река снабжала первобытного человека водой для питья и едой (рыба), облегчала ему проникновение в глубь местности и т. д. Поэтому река и ее берега служили основным местом для жилья первобытного человека.

Мысль о возможности плавания могла легко возникнуть у первобытного человека при виде плывущего дерева.

И первыми речными судами на Волге были связанные ветвями дерева — прототипы теперешних плотов.

Речное сообщение развивалось весьма быстро, ибо это был единственный наиболее простой и удобный способ сообщения, не требующий притом при движении по течению затраты энергии на передвижение. Имея весьма важное значение в начальный период человеческого развития, реки и в дальнейшем играли значительную роль в истории общественного развития. Заселение новых районов, развитие торговли и культуры шли в значительной мере по речным путям.

Но использование водных путей для широкого развития экономических связей было весьма недостаточным до середины XVIII века. И это вполне естественно, ибо состояние и степень развития всех видов транспорта зависят от степени развития производительных сил. Каждой общественной форме производства соответствует и характер транспортных средств и их развитие.

В условиях натурального хозяйства, когда производитель продуктов был одновременно и потребителем их, транспортные средства были весьма ограничены.

До XIX века волжские суда, как и все речные суда, приводились в движение парусами, веслами, тягой бурлаков, хотя известны и ранние попытки создания механической тяги.

В 1707 году известный французский химик Папин построил небольшое речное паровое судно, но оно плавало очень недолго. Лодочники, боясь опасного конкурента, сожгли судно.

Ряд различных предложений о постройке паровых судов был внесен английскому адмиралтейству, Парижской академии наук, французскому правительству, но все они практического значения не имели.

Первый пароход, вполне пригодный для судоходства и явившийся образцом для всех дальнейших паровых судов, был построен Робертом Фультоном.

В 1803 г. Фультон построил в Париже колесное паровое судно. Испытания на р. Сене прошли удовлетворительно, но французское правительство отвергло предложение Фультона о постройке таких судов. Фультон уехал в Америку и там построил свой первый пароход «Клермонт».

С этого момента начало быстро развиваться паровое судостроение.

В России первое речное паровое судно было построено в 1815 г. англичанином Бердом. Называлось оно «Стимбот».

Первый пароход на Волге построен владельцем Пожевского чугунолитейного завода на р. Каме Всеволожским в 1816 г. Пароход этот обслуживал только владельца и его семью.

Первый волжский пароход для перевозки грузов и пассажиров был построен Бердом и носил название «Волга». Он начал плавать между Нижним-Новгородом и Астраханью в 1820 г. Тогда же Бердом было построено еще 5 пароходов.

Население отнеслось к новым судам так же, как несколько позже англичане встретили первый паровоз. Первым впечатлением был жуткий страх пе-