



РОССІЯ



ПОЛНОЕ
ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ОПИСАНІЕ
НАШЕГО ОТЕЧЕСТВА.

ПОДЪ ОБЩИМЪ РУКОВОДСТВОМЪ

П. П. СЕМЕНОВА.

Вице-Предсѣдателя Императорскаго Русскаго Географич. Общ.

В. И. НАМАНСКАГО,

Предсѣдателя Отдѣленія Этнографіи

Императорскаго Русскаго Географическаго Общества.

ПОДЪ РЕДАКЦІЕЮ

В. П. СЕМЕНОВА.

ТОМЪ Ш.

Озерная область.

Изданіе А. Ф. Девриена.

ВЪ С. ПЕТЕРБУРГѢ.

РОССІЯ.

ПОЛНОЕ ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ОПИСАНІЕ НАШЕГО ОТЕЧЕСТВА.

НАСТОЛЬНАЯ и ДОРОЖНАЯ КНИГА

ДЛЯ РУССКИХЪ ЛЮДЕЙ.

ПОДЪ РЕДАКЦІЕЙ

В. П. Семенова

И ПОДЪ ОБЩИМЪ РУКОВОДСТВОМЪ

П. П. Семенова

И

АКАД. В. И. Ламанскаго

Вице-Предсѣдателя Императорскаго Русскаго Гео-
графическаго Общества.

Предсѣдателя Отдѣленія Этнографіи Императорскаго
Русскаго Географическаго Общества.

ТОМЪ ТРЕТІЙ.

ОЗЕРНАЯ ОБЛАСТЬ.

Съ 119 политипажами, 37 диаграммами, картограммами, схематическими профи-
лями, 1 вольшой справочной и 8 малыми картами.

СОСТАВИЛИ:

**Б. Г. Карповъ. — Н. И. Ильинъ. — Я. Ф. Ставровскій. — В. В. Морачевскій. —
А. М. Рыкачевъ. — Н. А. Соколовъ. — А. Н. Успенская.**

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Изданіе **А. Ф. ДЕВРІЕНА.**

1900.

Весною ранѣе всего, въ половинѣ апрѣля, вскрываются рѣки на юго-западѣ Озерной области; затѣмъ постепенно вскрытія водъ распространяются по направленію къ сѣверо-востоку; позже всего, въ срединѣ мая освобождается отъ ледяного покрова Онежское озеро. Полной правильности однако здѣсь нѣтъ, вслѣдствіе различія условій, въ которыхъ находятся рѣки, озера и каналы. Вскрытія всегда запаздываютъ нѣсколько по сравненію съ наступленіемъ средней суточной температуры воздуха въ 0° ; въ среднемъ для всего бассейна Балтійскаго моря сроки эти равны:

29	днямъ	— для озеръ,
10	„	— для большихъ рѣкъ,
12	„	— для малыхъ рѣкъ,
21	дню	— для каналовъ.

Такимъ образомъ, въ общемъ, послѣ наступленія температуры въ 0° , прежде всего вскрываются большія рѣки, что зависитъ главнымъ образомъ отъ быстрого теченія, которымъ отличаются всѣ рѣки этой категоріи въ бассейнѣ Балтійскаго моря (обыкновенно малыя рѣки вскрываются раньше большихъ); затѣмъ слѣдуютъ малыя рѣки, за ними каналы, спокойныя воды которыхъ задерживаютъ таяніе льда, и наконецъ озера, значительныя поверхности которыхъ требуютъ затраты большаго количества тепла для растопленія ледяного покрова.

Замерзанія водъ распространяются въ разматриваемой нами области въ обратномъ порядкѣ по сравненію со вскрытіями, т. е. съ сѣверо-востока на юго-западъ, причемъ правильности здѣсь еще меньше, чѣмъ въ наступленіи вскрытій. Опоздыванія замерзаній сравнительно со временемъ наступленія температуры въ 0° для всего бассейна Балтійскаго моря слѣдующія:

25	дней	— для озеръ,
22	дня	— для большихъ рѣкъ,
17	дней	— для малыхъ рѣкъ,
12	„	— для каналовъ.

Слѣдовательно, первыми покрываются льдомъ каналы, затѣмъ малыя, потомъ большія рѣки и, наконецъ, озера. Въ нашей области прежде всего, въ началѣ ноября, замерзаетъ р. Онега въ восточной части Олонецкой губерніи; большинство замерзаній происходитъ во второй половинѣ ноября; лишь немногія воды покрываются льдомъ въ началѣ декабря (истоки Свири, вслѣдствіе быстрого теченія, и сѣверная часть Онежскаго озера) и, наконецъ, послѣдней замерзаетъ южная часть Онежскаго озера — въ первыхъ числахъ января. Для Ладожскаго озера, къ сожалѣнію, нѣтъ свѣдѣній, но, судя по болѣе высокой температурѣ и большей водной поверхности, оно замерзаетъ, вѣроятно, еще позже Онежскаго озера.

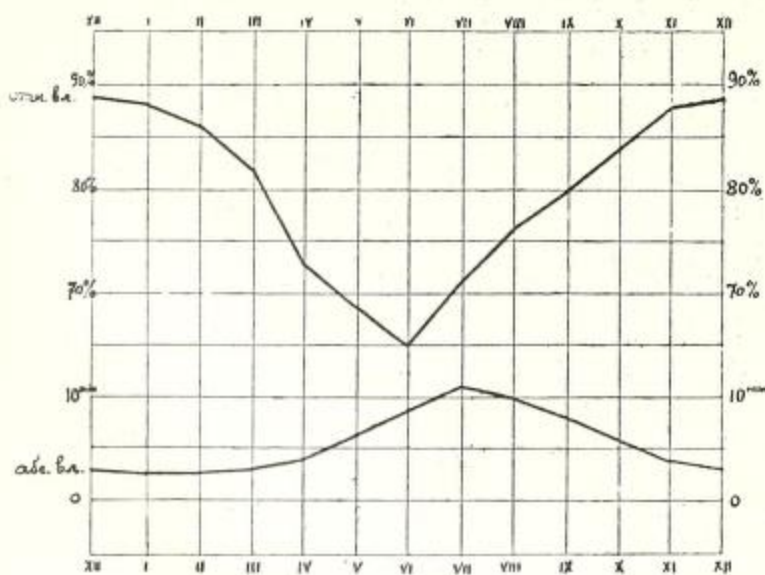
Что касается до числа дней, въ которые водные бассейны бываютъ покрыты льдомъ, то оно увеличивается по мѣрѣ передвиженія отъ юго-запада къ сѣверо-востоку, какъ и слѣдовало ожидать, потому что въ этомъ направленіи воды замерзаютъ все ранѣе и ранѣе, а вскрываются все позже и позже. Хотя ледъ, при прочихъ равныхъ условіяхъ, держится дольше всего на каналахъ, затѣмъ на озерахъ, малыхъ и, наконецъ, большихъ рѣкахъ, однако различія въ этихъ срокахъ невелики,

и продолжительность навигаціи довольно правильно возрастаетъ отъ 191 дня на сѣверо-востокѣ области (Онежскій каналъ) до 225 въ юго-западной части Петербургской губерніи. Исключенія представляютъ только Онежское озеро у Вознесенья (231 день), вслѣдствіе очень поздняго замерзанія, и истоки большихъ рѣкъ, вытекающихъ изъ озеръ: Нева у Шлиссельбурга (233 дня) и Свирь у Вознесенья (229 дней); здѣсь замерзаніе осенью запаздываетъ вслѣдствіе близости озеръ съ большимъ запасомъ сравнительно теплой воды, а вскрытіе весной происходитъ рано благодаря быстрому теченію. Въ отдѣльные годы сроки вскрытій и замерзаній иногда разнятся значительно отъ среднихъ. Для Невы въ С.-Петербургѣ крайніе сроки за все время наблюдений съ 1706 г. по 1899 г. включительно, были слѣдующіе: самое раннее вскрытіе 6 (18) марта 1822 г., самое позднее—30 апрѣля (12 мая) 1810 г.; самое раннее замерзаніе—16 (28) октября 1805 г., самое позднее—28 декабря 1710 г. (8 января 1711 г.; число дней, въ которые Нева была свободна ото льда, колебалось отъ 172 (1852 г.) до 279 (1822 г.).

Приводимъ мѣсячныя и годовыя среднія величины *относительной влажности* для нѣкоторыхъ пунктовъ нашей области.

	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	Годъ.
Повѣнецъ . .	88	85	81	72	70	65	72	80	84	86	91	90	80
Петрозаводскъ.	84	83	79	72	69	65	73	78	83	85	88	86	79
Вытегра.	84	83	77	69	67	65	71	77	80	84	87	87	78
Бѣлозерскъ . .	88	85	80	69	71	66	73	79	83	86	92	90	79
Петербургъ . .	88	86	82	73	69	65	71	76	80	84	88	89	79
Павловскъ . .	88	87	82	75	70	69	76	82	85	88	91	90	82
Новгородъ . .	86	83	77	72	68	67	73	79	82	86	90	89	79
Псковъ.	89	86	81	73	67	65	75	78	81	85	89	91	80
Великіе Луки.	88	85	79	73	69	69	73	81	81	85	90	91	80

Относительной влажностью, какъ извѣстно, называется процентное отношеніе влаги въ воздухѣ къ количеству ея, насыщающему воздухъ при той же температурѣ. Такъ какъ холодный воздухъ, по сравненію съ теплымъ, требуетъ меньшей влаги для насыщенія, то относительная влажность естественно должна уменьшаться отъ зимы къ лѣту: другими словами—годовой ходъ ея противоположенъ годовому ходу температуры. Наименьшая величина относительной влажности наблюдается въ іюнѣ, т. е. мѣсяцемъ раньше, чѣмъ наступаетъ наивысшая температура. Наибольшая же величина приходится въ Петербургской и Псковской губ. на декабрь, а въ Олонецкой и Новгородской губ.—на ноябрь; такимъ образомъ наибольшая величина относительной влажности мѣсяцемъ или двумя опережаетъ наимень-



Годовой ходъ влажности въ Петербургѣ.

Новгородской губ.—на ноябрь; такимъ образомъ наибольшая величина относительной влажности мѣсяцемъ или двумя опережаетъ наимень-

на овощи, и послѣднія въ большомъ количествѣ доставляются въ столицу изъ уѣздовъ Петербургской и сосѣднихъ губерній, а также изъ заграницы (изъ южной Германіи, Чехіи, Франціи). Изъ уѣздовъ Петербургской губ. въ снабженіи столицы овощами участвуютъ главнымъ образомъ Петергофскій, Ямбургскій и Шлиссельбургскій. Въ Петергофскомъ уѣздѣ извѣстны села: *Высоцкое* (на картѣ В VI), торгующее капустой, брюквой и ихъ рассадой, *Красное Село* (на картѣ В VI), славящееся брюквой, извѣстной по всей Россіи и даже заграницей, *Копорье* (на картѣ Б VI) и др. Въ Петергофскомъ и Ямбургскомъ уѣздѣ въ значительномъ количествѣ сажаютъ картофель въ качествѣ продажной овощи. Въ нѣкоторыхъ уѣздахъ Петербургской губ. существуетъ и разведение сѣмянъ: производятся сѣмена кочанной капусты („бронки“ и „копорки“), брюквы „красносельской“, а также рѣпы „петровской“ и „петроаводской“.

Въ Новгородской губерніи огородничество, какъ промыселъ, довольно развито какъ въ губернскомъ, такъ и въ уѣздныхъ городахъ, а также въ нѣкоторыхъ дачныхъ мѣстностяхъ по линіи Николаевской ж. д. (*М.-Вишера, Бологое, Любань*, на картѣ Е VII, Ж VIII, Г VI); кромѣ грядного огородничества, здѣсь ведется и парниковое. Овощи направляются на петербургскій, а также и московскій рынокъ.

Въ Псковской губ. имѣются огороды сравнительно большихъ размѣровъ подъ городами Псковомъ и Порховомъ (на картѣ В VIII); снимаются огороды мелкими промышленниками изъ крестьянъ, но, вслѣдствіе высокой арендной платы и дороговизны рабочихъ, получаемый ими доходъ не великъ; на грядкахъ выращиваются здѣсь преимущественно капуста и огурцы, а въ парникахъ—разныя раннія овощи. Кромѣ того, мѣстами (Холмскій, Великолуцкій уу.), съ промышленной цѣлью огороды содержатся арендаторами-латышами. Наконецъ, въ Олонецкой губерніи промышленное огородничество съ парниковой и тепличной культурами развито около Петрозаводска, а также въ окрестностяхъ *Лодейнаго Поля* (на картѣ Ж V); въ послѣднемъ пунктѣ преобладаетъ грядное огородничество, причѣмъ овощи (капуста) сбываются на *Вознесенскую пристань* (на картѣ Н IV), и отсюда развозятся по всему побережью Онежскаго озера.

Остановимся болѣе подробно на промысловомъ огородничествѣ. При этомъ считаемъ долгомъ оговориться, что послѣднее не представляетъ собою промысла собственно мѣстныхъ уроженцевъ, такъ какъ



Парники Петерб. губ. (По фот. Каррика).

ковъ“, т. е. дровъ, затонувшихъ при гонкѣ ихъ сплавомъ; выловленные дрова складываются въ сажени и нерѣдко продаются тѣмъ же лѣсопромышленникамъ; иногда, впрочемъ, послѣдніе сами нанимаютъ рабочихъ на ловъ топляковъ, платя имъ съ сажени около 3 р. 50 коп. Довольно значительный заработокъ даетъ населенію лѣсной промыселъ и въ Новгородской губ., хотя условія заготовокъ и сплава лѣса здѣсь становятся болѣе трудными, и плата рабочимъ падаетъ. Наконецъ, въ Псковской губерніи лѣсной промыселъ болѣе распространенъ въ Торопецкомъ, Холмскомъ и Великолуцкомъ уѣздахъ, гдѣ еще до настоящаго времени сохранились значительныя лѣсныя площади, но выгодность лѣсныхъ заработковъ и здѣсь, вслѣдствіе большого предложенія рабочихъ рукъ и все большей ограниченности работъ, значительно уменьшается противъ прежнихъ лѣтъ. Въ водяной перевозкѣ дровъ важнѣйшую роль играетъ бассейнъ р. Невы съ озерами Ладожскимъ, Онежскимъ и Ильменемъ; наиболѣе же значительнымъ рынкомъ потребленія дровъ является Петербургъ, ежегодно поглощающій ихъ около 90 милл. пудовъ, считая подвозъ по Невѣ, по желѣзнымъ дорогамъ и малымъ каботажемъ, причемъ Невой доставляется, въ среднемъ, около 80 милл. пудовъ. Въ послѣднее время подвозъ дровъ въ Петербургъ не удовлетворяетъ ихъ спроса, вслѣдствіе чего дрова въ столицѣ сильно вздорожали.

Второе мѣсто въ данной группѣ промысловъ принадлежитъ *судовому и извозному*.

Судовой промыселъ, выражающійся въ трехъ формахъ—во владѣніи судномъ, работахъ на немъ по найму (нагрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ) и тягѣ судовъ, получилъ весьма широкое развитіе во всѣхъ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ судоходнымъ путямъ; наибольшіе размѣры судовой промыселъ имѣетъ на приладожскихъ каналахъ—въ Новоладожскомъ и Шлиссельбургскомъ уѣздахъ Петербургской губ. и въ Олонецкой губ., во всей шлюзованной части Маринскаго воднаго пути, а также въ Новгородской губ.—въ уѣздахъ, прилегающихъ къ Маринской водной системѣ (Череповецкій, Кирилловскій и Бѣлозерскій). Въ Петербургской губ. центромъ судового промысла является Новоладожскій у., населеніе котораго отъ этого занятія получаетъ ежегоднаго заработка 600—900 тысячъ рублей, причемъ наилучшій заработокъ даетъ, конечно, судовладѣніе (180 р. на человѣка), затѣмъ конная тяга (110 р.), и наименьшее вознагражденіе получаютъ при нагрузкѣ и выгрузкѣ судовъ (въ среднемъ около 35 р. на человѣка); въ массѣ рабочаго люда, занятого тягой (около 2 т. ч.), подростки составляютъ почти $\frac{1}{4}$ часть ея, въ особенности же великъ ихъ процентъ среди погонщиковъ; въ выгрузкѣ же судовъ, несмотря на трудность работы (приходится таскать на носилкахъ или тачкахъ тяжести и притомъ еще часто снизу вверхъ), въ значительномъ (40) процентѣ участвуетъ женское населеніе. Организациа тяговаго промысла въ губерніи, однако, далеко не удовлетворительна, такъ какъ крестьяне, занимающіеся тягой, находятся въ полной зависимости отъ кулаковъ-подрядчиковъ, которые входятъ въ соглашеніе съ судовладѣльцами и, захватывая въ свои руки весь промыселъ, извлекаютъ изъ него большую часть выгоды. Въ Олонецкой губерніи существовавшая съ давнихъ временъ тяга судовъ на лямкѣ людьми, съ навигаціи 1896 года замѣнена очередной конной тягой, дѣйствующей по специально изданнымъ на этотъ предметъ правиламъ.

На 240-верстномъ разстояніи, отъ мѣст. *Чайки* Бѣлозерскаго у. (на картѣ I V) до *Вознесенской пристани* Лодейнопольскаго у. (на картѣ II IV), установлено четыре смѣны тягловыхъ лошадей, причемъ цѣны за тягу сообразованы съ ходомъ сельскохозяйственныхъ работъ; нововведеніе должно имѣть прежде всего большое нравственное значеніе, такъ какъ участіе крестьянъ въ существовавшемъ здѣсь раньше „путинномъ“ (бурлацкомъ) промыслѣ, принося имъ сравнительно незначительныя матеріальныя выгоды, приучало ихъ къ разгулу, пьянству и разврату и нерѣдко приводило крестьянскую семью къ совершенному разстройству; что же касается заработка, то въ 1895 году населеніе получило отъ конной тяги судовъ 76 тыс. р., а отъ тяги ихъ людьми—58 т. р., въ 1896 же году, съ упраздненіемъ людской тяги и, такимъ образомъ, съ потерей этой части заработка (58 т. р.), населеніе выработало конной тягой 177 тысячъ рублей, т.-е. на 101 тыс. болѣе противъ предшествовавшаго года.

Извозный промыселъ по перевозкѣ какъ кладей, такъ и пассажировъ развитъ въ большей или меньшей степени повсемѣстно, и учеть получаемые отъ него населеніемъ заработки не представляется никакой возможности, но большее экономическое значеніе онъ имѣетъ въ мѣстностяхъ, отдаленныхъ отъ желѣзной дороги, въ самой столицѣ и подстоличномъ районѣ, вблизи сплавныхъ путей, почтовыхъ и торговыхъ трактовъ (напр. Петербургско-Архангельскаго) и т. д.

Весьма крупнымъ и въ большинствѣ случаевъ выгоднымъ источникомъ средствъ существованія населенія является наемъ на *сельскохозяйственную работу*, принимающій различныя формы—наемъ на годъ, на срокъ, издѣльно, поденно, испольно и пр.

Годовые и сроковые рабочіе въ большемъ количествѣ требуются въ Петербургской губ., гдѣ всѣ другіе способы обработки и эксплуатаціи земли, хотя и встрѣчаются, но являются уже только вспомогательными. Плата годовымъ рабочимъ опредѣляется въ Петербургской губ., въ среднемъ, въ 102 р., въ Новгородской и Олонецкой—въ 75 р. и въ Псковской—около 60 р., причемъ содержаніе годового работника (харчи) обходится отъ 50 р. (Псковская, Новгородская губ.) до 65 р. (Петербургская); семейные рабочіе въ нѣкоторыхъ хозяйствахъ получаютъ такъ называемый мѣсячный паекъ, состоящій изъ ржаной муки, ячменной крупы, соли, молока, иногда селедки и овощей. Сроковые рабочіе нанимаются обыкновенно съ начала или половины апрѣля по Покровъ или по ноябрь мѣсяцъ, причемъ плата работнику можетъ быть опредѣлена въ среднемъ около 50 р. (въ Новгородской и Олонецкой губ.), хотя въ Петербургской губ. она нѣсколько выше (55—70 р.), а въ Псковской—ниже (35—50 р.); работница получаетъ вездѣ меньше—15—35 р. (Псковск.), 25 (Олонецк.), 30 (Новгор.) и 35—45 р. (въ Петерб.). Кромѣ того довольно распространенъ наемъ рабочихъ на лѣто съ трехдневной работой въ недѣлю, и заработокъ въ этомъ случаѣ колеблется отъ 15 до 30 р.

Издѣльный наемъ рабочихъ получилъ наибольшее развитіе въ Псковской губ.; рабочіе эти здѣсь зовутся „напащиками“, и берутся за извѣстную плату (отъ 15 до 40 р., смотря по количеству работы, въ среднемъ же 25 р. 50 к.), обработать и убрать 1 дес. пара, 1 дес. ржи и 1 дес. ярового, а иногда еще убрать десятину луга или клевера и вы-

далеко не все пришлое населеніе, хотя, разумѣется, рабочіе-профессіоналы—плотники, маляры, коновалы (изъ Новгородск. у.) и др. оказываются обезпеченными заработкомъ въ значительно большей степени, нежели остальная масса пришлыхъ рабочихъ, которымъ нерѣдко приходится, за отсутствіемъ работы, возвращаться въ семью „безъ гроша денегъ“ или даже добираться домой Христовымъ именемъ.

ГЛАВА VII.

Пути сообщенія.

А. М. Рыкачева.

Водные пути Великаго Новгорода и Пскова.—Пути Озерной области во времена Московскаго государства.—Мѣры Петра Великаго для улучшенія путей сообщенія Озерной области.—Дальнѣйшее развитіе системы каналовъ.—Способы передвиженія по нимъ и новѣйшія улучшенія въ этой системѣ.—Развитіе пароходства на рѣкахъ, озерахъ и каналахъ, а также и въ Финскомъ заливѣ.—Развитіе желѣзнодорожной сѣти.—Современное ея состояніе и характеръ передвиженія по ней грузовъ и людей.—Роль Петербурга, какъ порта и желѣзнодорожнаго узла.

Изъ историческаго очерка Озерной области можно было видѣть, что значеніе этого края въ общемъ ходѣ русской исторіи обусловлено было прежде всего его обильными и удобными водными путями. Границы рѣчной системы Ильменя опредѣлили естественныя границы Новгородской земли, а многоразличныя связи этой рѣчной системы съ сосѣдними бассейнами Сѣв. Двины, Днѣпра, Волги, Западн. Двины и Наровы могутъ объяснить немало великихъ событій, пережитыхъ Озерной областью въ ея исторической жизни.

Первоначально самымъ важнымъ путемъ былъ для Озерной области *великій водный путь „изъ Варягъ въ Греки“*, который шелъ изъ Балтійскаго моря къ Царьграду черезъ р. *Неву*, *Ладожское оз.* (которое въ лѣтописи называется озеромъ *Неео*), р. *Волховъ*, оз. *Ильмень*, р. *Ловать*, волокомъ къ *Зап. Двинѣ*, далѣе по Зап. Двинѣ, по ея притоку *Каспль*, и опять волокомъ къ *Днѣпру*. На этомъ пути происходило оживленное товарное движеніе, которымъ въ особенности сѣумѣли воспользоваться новгородцы. Съ юга къ нимъ приходили византійскія ткани, утварь, драгоценныя камни, а съ сѣвера, отъ скандинавовъ—сукна, вина, хлѣбъ и деньги.

Нѣсколько позднѣе установились прочныя торговыя связи Новгорода съ юго-востокомъ, съ Поволжьемъ. Уже въ древности опредѣлились въ существенныхъ своихъ чертахъ тѣ три соединительныхъ пути *отъ Волги къ бассейну Балтійскаго моря*, которые потомъ, послѣ созданія искусственныхъ сооруженій, получили названіе Вышневолоцкой, Тихвинской и Маріинской системъ: смотря по тому, какому изъ этихъ трехъ путей давалось предпочтеніе, переходъ водораздѣльной полосы совершался или

между *Цной* и *Тверцой*, или между *Воложсей*, притокомъ *Сяси* (на картѣ Ж VI) и *Чагодой*, притокомъ *Чагодоши*, или между *Вытегрой* и *Ковжсей* (на картѣ I IV). Кромѣ того, существовало еще два пути отъ Ильменя къ Волгѣ: одинъ—по рр. *Полъ* и *Явони*, волокомъ къ оз. *Селмеру* и по р. *Селижаровкѣ* къ Волгѣ, другой—отъ волока *Держковскаго* на Мстѣ (въ отличіе отъ котораго и получилъ свое названіе Вышній Волочекъ), черезъ оз. *Печеново* къ р. *Песи* (на картѣ З VI, VII) и по рр. *Чагодошъ* и *Мологъ* къ Волгѣ. Съ Волги Великій Новгородъ получалъ хлѣбъ и воскъ, а также нѣкоторые восточные товары, напр. шелкъ, пряности. Насколько тѣсны были торговыя узлы, связывавшія Новгородъ съ Поволжьемъ, видно изъ того, что въ началѣ XIII в. суздальскій князь, остановивъ подвозъ къ Новгороду съѣстныхъ припасовъ съ Низовой земли, произвелъ въ Новгородѣ голодъ и моръ.

Въ такой же зависимости отъ чужихъ князей стояла и другая важная отрасль новгородской торговли—торговля съ сѣверо-востокомъ, съ областью *Сѣв. Двины и Онеи*. Область эта въ старое время называлась *Заволочьемъ* и съ давнихъ поръ являлась поставщицей мѣховъ и шкуръ, какъ для Руси, такъ и для Западной Европы. Эти-то мѣха и шкуры звѣрей были великой притягательной силой, двигавшей славянскую колонизацію въглубь финскихъ поселеній, и выдающееся значеніе Новгорода во внѣшней торговлѣ основано было именно на доставкѣ въ Западную Европу этихъ лѣсныхъ богатствъ Заволочья. Какъ показываетъ самое названіе Заволочья, пути къ нему шли водою и волоками. Изъ Озерной области попадали въ этотъ край тремя способами: либо черезъ р. *Волховъ*, *Ладожское оз.*, р. *Свирь*, *Онежское оз.* и рѣками *Вамой* и *Водлой* къ оз. *Водло* (на картѣ I III) и далѣе къ сѣверу; либо по извѣстному намъ пути—*Мстою*, *Песью*, *Чагодошей* достигали *Шексны* (по рр. *Мологъ* и *Волгѣ* или прямо отъ Чагодоши по ея притоку *Лиди* къ р. *Колти*, впадающей въ р. *Суду* (на картѣ З, I VI) и по р. *Судѣ*, впадающей въ *Шексну*), а отъ *Шексны* переправлялись однимъ изъ двухъ волоковъ: первый былъ между р. *Славянкой*, впадающей въ *Шексну*, и р. *Порозовицей*, впадающей въ *Кубенское оз.*, значитъ, совпадалъ, приблизительно, съ нынѣшнимъ воднымъ путемъ герцога Александра Виртембергскаго; второй былъ между р. *Пидьмой* (на картѣ К V), впадающей въ *Шексну*, и р. *Болшмой*, впадающей въ оз. *Воже*, и велъ къ р. *Онегѣ* черезъ р. *Свидь* (на картѣ Л IV) и оз. *Лача*. Изъ названныхъ трехъ путей только одинъ, самый дальній, проходившій черезъ *Онежское оз.*, былъ вполнѣ во власти новгородцевъ, другіе же два, направлявшіеся отъ *Шексны* къ С. Двинѣ и къ *Онегѣ*, постоянно входили въ сферу вліянія великихъ князей и были для нихъ весьма могущественнымъ орудіемъ въ борьбѣ съ Великимъ Новгородомъ.

Съ бассейномъ р. *Наровы* Ильменское озеро соединялось при посредствѣ рр. *Шелони*, *Узы* (на картѣ Б VIII), волока къ р. *Черехъ* (на картѣ Б VIII), и рѣки *Великой*. По этому пути Новгородъ сообщался со Псковомъ, а также съ областью Зап. Двины.

Наконецъ, съ *Варяжскимъ моремъ* Новгородъ, кромѣ *Волхова*, имѣлъ еще сообщеніе черезъ рр. *Шелонь*, *Мшагу* и отъ р. *Собы* (на картѣ В VII), впадающей въ *Мшагу*, волокомъ къ р. *Лугѣ*.

Съ паденіемъ Новгорода пало и значеніе торговыхъ путей Озерной области. Внѣшняя торговля оставила рѣки и озера, находящіяся

въ системѣ Балтійскаго моря, изъ-за обладанія которымъ вели долгую и упорную борьбу русскіе и шведы, и нашла себѣ болѣе дальній, но и болѣе спокойный путь—черезъ Архангельскъ.

Впрочемъ, именно отъ этого времени упадка торговой жизни дошли до насъ первыя достовѣрныя свѣдѣнія о судоходствѣ въ Озерной области. Относятся они къ 1674 году и исходятъ отъ шведа Кильбургера, который оставилъ намъ описаніе своего плаванія черезъ Ильмень, Мшагу и Лугу къ Нарвѣ. Интересны его соображенія о непрерывномъ водномъ пути изъ Каспійскаго моря въ Балтійское. „Около 200 верстъ отъ Новгорода (Кильбургеръ считаетъ версту по тогдашней мѣрѣ въ 700 саж.) двѣ рѣчки—Цна и Шлина, соединившись другъ съ другомъ за $\frac{1}{2}$ версты выше Вышняго Волочка, впадаютъ въ Мсту; такъ что весною отъ этой деревни можно плыть на небольшихъ судахъ до оз. Ильменя, но обратно по Мстѣ, вслѣдствіе пороговъ, подняться нельзя. Въ Вышнемъ Волочкѣ вытекаетъ въ 75 шагахъ отъ Цны изъ лугового болота р. Тверца. Упомянутый истокъ лежитъ выше Цны около 2-хъ сажень, и земля между ними—чистый песокъ. Цна во время половодья поднимается такъ высоко, что соединяется съ Тверцой; если бы въ этомъ мѣстѣ сдѣлать перекопъ, то можно бы соединить Ладожское озеро, а слѣдовательно и Балтійское море съ Каспійскимъ моремъ“.

Благодаря тому, что черезъ Новгородъ и Псковъ часто проѣзжали въ Москву иноземные послы, въ Озерной области рано возникла и организація сухопутныхъ сообщений. Императорскій посолъ Герберштейнъ, прославившійся своимъ сочиненіемъ о Московіи, говоритъ, что отъ западной границы ѣдутъ въ Москву обыкновенно по одной изъ двухъ дорогъ: одна идетъ черезъ Смоленскъ, другая черезъ Лифляндію, черезъ Псковъ и Новгородъ. Самъ Герберштейнъ, которому, при первомъ его посѣщеніи Россіи въ 1517 г., предстояло выбрать одну изъ этихъ дорогъ, избралъ однако средній путь: отъ Вильны къ Полоцку, потомъ черезъ Опочку и Порховъ въ Новгородъ и оттуда уже въ Москву. Герберштейнъ съ восторгомъ рассказываетъ объ удобствахъ русской ямской ѣзды: покорные подданные великаго князя московскаго въ любую минуту и въ любомъ мѣстѣ отдають царскимъ гонцамъ и посламъ самыхъ лучшихъ лошадей въ какомъ угодно количествѣ, безпрекословно позволяютъ загонять лошадей до упаду и за все это получаютъ самое незначительное вознагражденіе. Какъ примѣръ скорой ѣзды Герберштейнъ приводитъ случай, когда одинъ изъ его служителей доѣхалъ изъ Новгорода въ Москву въ 72 часа. Для того времени это, дѣйствительно, былъ очень быстрый переѣздъ. Мы знаемъ, что въ гораздо позднѣйшее время, въ 1722 г., голландскій резидентъ ѣхалъ изъ Москвы въ Петербургъ около пяти недѣль, причемъ на одной станціи долженъ былъ восемь дней ждать лошадей.

Новая эпоха для Озерной области начинается съ преобразовательной дѣятельности Петра Великаго. Сюда перенесенъ былъ центръ тяжести всѣхъ государственныхъ заботъ и попеченій, здѣсь должны были пройти пути государственнаго значенія, пути къ европейской цивилизаціи. Нелегко далась эта цивилизація мѣстнымъ жителямъ, немало тысячъ ихъ погибло при осуществленіи гордыхъ плановъ, предначертанныхъ желѣзной волей Петра, — прорубая просѣки, копая каналы, устраивая новую столицу на негостеприимныхъ берегахъ Невы. Но зато

и работа ихъ предназначалась не для нихъ однихъ, а для всей Россіи.

Петръ Великій началъ съ того, что воспользовался водными путями Озерной области для совершенно неожиданнаго и смѣлаго военнаго предпріятія,—для перевозки военныхъ кораблей изъ Бѣлаго моря прямымъ путемъ къ Невѣ. Въ августѣ 1702 г. Петръ съ войскомъ, съ артиллеріей и съ двумя фрегатами двинулся отъ монастырской деревни *Нюхчи* къ г. *Повънцу*, прокладывая себѣ дорогу среди дикихъ, казавшихся непроходимыми, лѣсовъ и болотъ. Тысячами стогнали окрестный народъ, чтобы вмѣстѣ съ солдатами рубить просѣку, застилать топи, строить мосты и тащить фрегаты—то на каткахъ, то волокомъ. Путь былъ труденъ. Народъ изнемогалъ, появились болѣзни и сильная смертность. Но Петръ былъ настойчивъ, и фрегаты благополучно были спущены въ Онежское оз., изъ котораго уже безъ затрудненій они прошли къ театру военныхъ дѣйствій—къ Невѣ. До сихъ поръ не исчезли еще слѣды этой „Осударевой дороги“, какъ называлъ ее народъ, надолго сохранившій память объ удивительномъ петровскомъ походѣ.

При основаніи Петербурга Петръ уже вполне сознавалъ необходимость искусственнымъ образомъ соединить Балтійское море съ главнымъ путемъ Россіи—Волгой. Въ 1703 году начались работы по устройству канала между Цной и Твердой, называвшагося сначала Гагаринскимъ—по имени перваго строителя, кн. Гагарина, а теперь называющагося Тверецкимъ. Когда былъ оконченъ этотъ каналъ, создавшій Вышневолоцкую соединительную систему, въ точности неизвѣстно, но отъ 1710 г. имѣются уже свѣдѣнія о судоходствѣ по новому пути. Петръ былъ недоволенъ Вышневолоцкой системой: вслѣдствіе мелководья морскія каботажныя суда—тялки,—которыя онъ пытался провести по этой системѣ съ Волги, доставлялись къ морю съ величайшими затрудненіями; всѣ вообще суда изъ-за пороговъ могли проходить по системѣ только въ одномъ направленіи—къ Петербургу, а не обратно; наконецъ, плоскодонныя суда, отправляемыя съ Волги въ Петербургъ, подвергались большимъ опасностямъ при слѣдованіи черезъ Ильмень, а въ особенности черезъ Ладожское озеро. Между тѣмъ вновь построенная столица сильно нуждалась въ обильномъ и правильномъ подвозѣ съѣстныхъ припасовъ съ Волги. Поэтому Петръ проектировалъ цѣлый рядъ новыхъ каналовъ въ разныхъ мѣстахъ и, между прочимъ, сильно былъ занятъ проектами позднѣйшихъ Тихвинской и Маріинской системъ. Но Петръ успѣлъ осуществить только одинъ планъ: прорытіе Ладожскаго канала между р. Волховомъ и Невой. Насколько необходимъ былъ этотъ искусственный обходъ Ладожскаго оз., свидѣлствуютъ слѣдующія слова гр. Альгаротти, посѣтившаго Петербургъ въ 1739 г.—того самаго, который былъ авторомъ столь лестнаго для петербуржцевъ выраженія, что Петербургъ—окно въ Европу. „Петербургъ обязанъ графу Миниху (строителю Ладожскаго канала) удобствомъ привоза жизненныхъ средствъ и, такъ сказать, своимъ насущнымъ хлѣбомъ. Большую часть необходимыхъ жизненныхъ средствъ Петербургъ получаетъ изъ мѣстности, лежащей вдоль береговъ Волхова, и изъ окрестностей Новгорода, гдѣ почва становится не столь благодатной. Зимой, когда все замерзнетъ, сани регулярно и безпрепятственно пріѣзжаютъ по Ладожскому озеру и по Невѣ въ Петербургъ и привозятъ въ изобиліи все, что ему

нужно. Но дѣломъ дѣло обстоитъ иначе: баркамъ не такъ легко пройти по озеру вслѣдствіе постоянно господствующихъ на немъ западныхъ вѣтровъ и страшныхъ шкваловъ, которымъ оно подвержено. Все это производило иногда въ Петербургѣ голодъ и было причиной того, что, когда царь основывалъ этотъ городъ, въ немъ умерло отъ недостатка жизненныхъ средствъ болѣе 100.000 (?) человѣкъ“.

Прорытіе канала болѣе 100 верстъ длиной было для того времени дѣломъ необычайнымъ, и представляло огромныя трудности, въ особенности въ виду недостатка у казны денежныхъ средствъ. Поэтому и мѣры были приняты энергичныя. На все населеніе наложена была особая подать по 70 коп. со двора, а съ торговыхъ людей—по 5 к. съ рубля (капитала). Работы были сданы подрядчикамъ со всевозможными для нихъ облегченіями и привиллегіями, напр. для рабочихъ, нанятыхъ подрядчиками, была установлена особая подсудность, и взять ихъ отъ подрядчиковъ можно было только по императорскому указу и только въ случаѣ кражи со взломомъ, разбоя и убійства. Въ народныхъ преданіяхъ сохранился, между прочимъ, рассказъ, будто Петръ Великій, ощущая недостатокъ въ средствахъ при прорытіи канала, умыслилъ на каждой верстѣ у канала сдѣлать кабакъ, чтобы получать обратно тѣ деньги, которыя зарабатывались рабочими. Объ этомъ даже пѣсня поется:

Мы канавушку копали
Всю ю проклинали.
На канавушку—на коняхъ,
А съ канавушки-то пѣша...

Въ основѣ этого разсказа лежитъ, должно быть, тотъ историческій фактъ, что подрядчики получили право продавать вино своимъ рабочимъ безъ уплаты акциза. Кромѣ вольнонаемныхъ рабочихъ употреблены были въ дѣло и войска: въ 1721 г. послано было 15.000 казаковъ и 12.000 драгунъ, а въ слѣдующемъ году назначено еще 35.000 чел.

До какой степени тяжелы были всѣ эти жертвы, требуемыя отъ государства для новаго воднаго пути, видно изъ того, что однажды князь Я. Долгоруковъ въ патріотическомъ негодованіи разорвалъ подлинный царскій указъ о новомъ налогѣ для Ладожскаго канала, уже подписанный всѣми сенаторами и самимъ Петромъ. Къ счастью для Долгорукова, это сошло ему съ рукъ довольно легко и даже, повидимому, послужило къ отмѣнѣ нѣкоторыхъ черезчуръ обременительныхъ для народа распоряженій. Работы на каналѣ шли плохо, медленно и неумѣло, пока не были переданы въ руки энергичнаго Миниха. Но самъ Петръ не дождался окончанія начатаго имъ дѣла—каналъ былъ открытъ только въ 1731 г.

Мы говорили, что водный путь съ Волги въ Неву былъ необходимъ для снабженія столицы жизненными припасами. Этимъ однако не ограничивалось значеніе задуманныхъ Петромъ каналовъ: если торговля должна была служить нуждамъ Петербурга, то съ другой стороны вѣдь и Петербургъ предназначенъ былъ служить нуждамъ торговли. Волга и Нева должны были сдѣлаться главнымъ торговымъ путемъ въ Европу, и Петербургъ долженъ былъ вернуть отъ Архангельска и снова направить къ Финскому заливу главное теченіе нашей виѣшной торговли. Петръ не захотѣлъ дожидаться, пока стихійная сила экономическихъ интере-

совъ произведетъ эту желанную для него перемѣну, и въ 1718 г. былъ изданъ указъ, дозволявшій въ Архангельскѣ торговлю пенькой, но запрещавшій вывозъ изъ него хлѣба, ввозъ шелковыхъ матерій и парчей, и повелѣвавшій привозить въ Петербургъ двѣ трети всѣхъ товаровъ. Иностранные купцы, въ особенности голландцы, сильно потерпѣли отъ этой крутой мѣры, но на жалобы ихъ Петръ отвѣтилъ характерной фразой: „Приложеніе принциповъ всегда трудно, но съ теченіемъ времени всѣ интересы примирятся“.

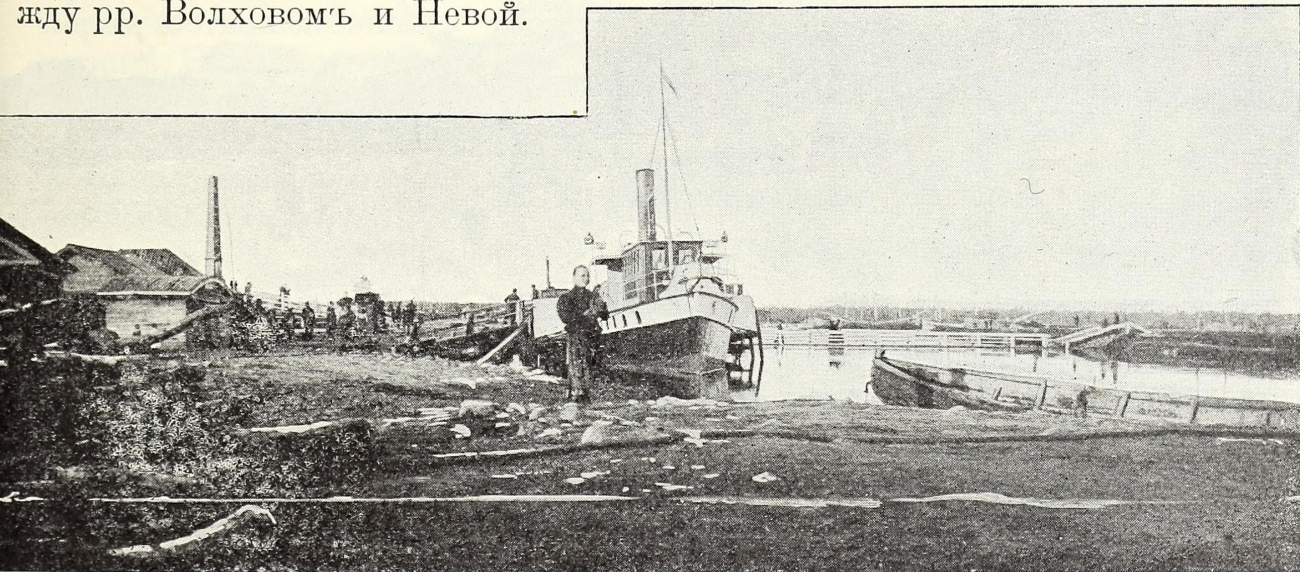
Начатое Петромъ дѣло искусственнаго соединенія Волги съ Невой двигалось въ XVIII вѣкѣ крайне медленно. Главныя улучшения на Вышневолоцкой системѣ были сдѣланы калмыкомъ Сердюковымъ, который еще при Петрѣ взялъ въ свои руки содержаніе Вышневолоцкаго пути съ правомъ взимать въ свою пользу извѣстную пошлину съ проходящихъ судовъ. Во второй половинѣ столѣтія система была опять взята въ казенное управленіе, а въ началѣ XIX вѣка былъ прорытъ каналъ *Сиверса* для сбхода озера Ильменя. Позднѣе, рядомъ съ нимъ былъ прорытъ съ тою же цѣлью другой каналъ, названный *Вишерскимъ*.

Недостаточность Вышневолоцкой системы сознавалась, какъ мы видѣли, уже Петромъ, сознавалась она и преемниками его, но на коренную реформу водныхъ путей долго не рѣшались по недостатку средствъ. Только въ 1799 г. приступили къ сооруженію канала между р. *Вытегрой* и р. *Ковжей*, послужившаго основой *Маринскаго* воднаго пути, да и то денежные средства на это предпріятіе были добыты не совсѣмъ обычнымъ путемъ: на сооруженіе канала Императрица Марія Ѳедоровна (супруга имп. Павла I) повелѣла ассигновать, въ видѣ займа, изъ сохранной казны Петербургскаго Воспитательнаго Дома ежегодно по 400.000 р., и названіе Маринскаго канала было дано новому сооруженію именно въ воспоминаніе и въ благодарность за эту помощь. Маринскій водный путь имѣетъ передъ Вышневолоцкимъ слѣдующія основныя преимущества: онъ короче, глубже, не имѣетъ такихъ затруднительныхъ и опасныхъ пороговъ, какъ Мстинскіе и Волховскіе, и обходитъ самую неблагоприятную для судоходства часть собственно волжскаго пути—отъ Рыбинска до Твери. Всѣ эти выгоды могли обнаружиться въ полной степени только послѣ устройства обходныхъ каналовъ вокругъ озеръ Ладожскаго (въ той части его, которая не входила раньше въ составъ Вышневолоцкой системы), Бѣлаго и Онежскаго. Послѣдняя часть этихъ обходныхъ каналовъ, отъ урочища *Черные Пески*, на берегу Онежскаго оз., до пристани *Вознесенья* (на картѣ II IV), близъ истока р. Свири, окончена лишь въ 1852 г.

Тихвинскій путь, работы по которому начались три года спустя послѣ начала работъ по Маринскому пути, имѣетъ въ сравненіи съ этимъ послѣднимъ только одно существенное преимущество: онъ значительно короче Маринскаго. Но онъ и предназначался не для конкуренціи съ товарнымъ движеніемъ Маринскаго пути, а для своихъ особыхъ грузовъ: по указу 1802 г., онъ долженъ былъ служить для судовъ малаго размѣра съ цѣлью перевозки только цѣнныхъ и преимущественно колониальныхъ иностранныхъ товаровъ изъ Петербурга на Макарьевскую (Нижегородскую) ярмарку. И дѣйствительно, тогда какъ по Вышневолоцкому и Маринскому пути въ началѣ XIX вѣка ходили суда съ подъемной силой въ 5.000 пуд., грузъ судовъ, ходившихъ по Тих-

винскому пути, равнялся лишь 2.000 п. Столь же малыя суда ходятъ по этому пути и теперь.

Въ настоящее время названныя соединительныя системы заключаютъ въ себѣ слѣдующія составныя части. Въ составъ *Маріинскаго* пути, длина котораго отъ Рыбинска до Петербурга равна 1071 в., входятъ: р. *Шексна*, кан. *Бьлозерскій*, длиною 63 в., р. *Ковжа*, кан. *Ново-Маріинскій*, длиною 8 в., сооруженный въ 1882—1886 г. взамѣнъ стараго Маріинскаго, р. *Вытегра*, кан. *Онежскій*, длиною 64 в., р. *Свирь*, *Приладожскіе* каналы и р. *Нева*. Приладожскіе каналы представляютъ изъ себя два ряда построенныхъ въ разное время каналовъ отъ Свири до Невы: одинъ рядъ—*Новоладожскіе* каналы—проходитъ ближе къ Ладожскому оз. и въ общей сложности имѣетъ 157 в., другой—*Староладожскіе* каналы—отстоитъ дальше и заключаетъ въ себѣ 152 в. копанныхъ каналовъ. Староладожскіе каналы слѣдующіе: *Имп. Александра I* между рр. Свирью и Сясью, *Имп. Екатерины II* (или *Сясскій*) между рр. Сясью и Волховомъ, *Имп. Петра Великаго* между рр. Волховомъ и Невой.



Начало Онежскаго канала въ Вознесенѣ. (По фот. Вч. И. Срезневскаго).

Имъ соотвѣтствуютъ Новоладожскіе: *Имп. Александра III*, *Имп. Маріи Федоровны* и *Имп. Александра II*. Новые параллельные каналы строились у Ладожскаго оз. частью потому, что старыя уже не годились при новыхъ требованіяхъ судоходства, частью же потому, что являлось нежелательнымъ прекращать торговое движеніе на время капитальнаго ремонта старыхъ каналовъ. Теперь по Староладожскимъ каналамъ только возвращаются съ Невы порожнія суда, да плывутъ плоты, которыхъ по Новоладожскимъ каналамъ не пускаютъ. Съ нынѣшняго 1900 г. начнется капитальное переустройство стараго Петровскаго канала, который рѣшено приспособить для пропуска большихъ волжскихъ судовъ. Въ составъ *Тихвинской* системы входятъ: р. *Молога*, р. *Чагодоща*, р. *Горюнъ*, оз. *Важанское*, р. *Соминка*, оз. *Сомино*, р. *Валчина*, кан. *Тихвинскій* съ озерами *Крупиньмъ* и *Лебединьмъ*—длинною 7 в., р. *Тихвинка* и р. *Сясь*; дальнѣйшій путь совпадаетъ съ Маріинскою системою. Всего отъ Рыбинска до Петербурга по Тихвинскому пути 866 в. Въ составъ *Вышневолоцкой* системы входятъ: р. *Тверца*, кан. *Тверецкій* длиною $2\frac{3}{4}$ в., р. *Цна* на протяженіи

$1\frac{1}{2}$ в., Цнинскій кан. дл. 1 в., р. Цна, оз. Мстино, р. Мста, каналъ Вишерскій дл. $14\frac{1}{2}$ в., рр. Вишера и Малый Волховецъ (или р. Мста, кан. Сиверса $8\frac{1}{2}$ в. и прямо р. Волховъ), р. Волховъ до г. Новой Ладогѣ и далѣе тѣмъ же путемъ, какъ системы Маринская и Тихвинская. Все разстояніе отъ Рыбинска до Петербурга по Вышневолоцкой системѣ достигаетъ 1.350 в. (черезъ кан. Сиверса).

До самыхъ 50-хъ годовъ наибольшее число грузовъ, двигавшихся съ Волги къ Невѣ, шло по Вышневолоцкой системѣ, которая такимъ образомъ была наиболѣе важнымъ воднымъ путемъ къ Петербургу. Но, съ открытіемъ Николаевской ж. д., которая воспользовалась грузами, подвозимыми къ Твери, и съ окончаніемъ Онежскаго канала, завершившаго устройство Маринской системы, первая роль переходитъ къ Маринскому пути. Дальнѣйшее развитіе желѣзнодорожной сѣти и примѣ-



Р. Сясь въ Сяскихъ рядкахъ. (По фот. В. Максимова).

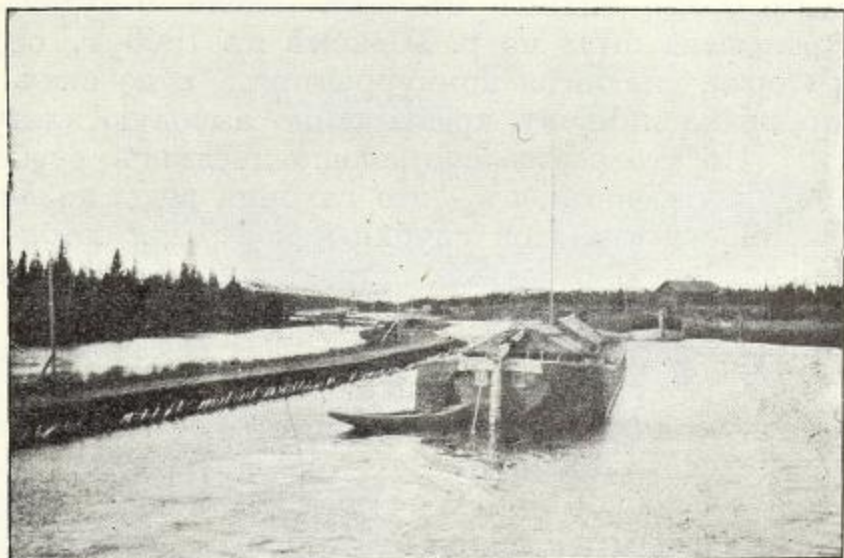
неніе на Маринскомъ пути паровой тяги окончательно уронили значеніе Вышневолоцкой системы, какъ транзитнаго пути, и теперь сквознаго движенія грузовъ къ Петербургу по ней вовсе не производится. Она сохранила только мѣстное значеніе: по Тверцѣ идетъ вверхъ волжскій хлѣбъ для нуждъ мѣстнаго населенія, а по Волхову и отчасти по Мстѣ спускаются къ Петербургу продукты прилегающихъ уѣздовъ Новгородской и Петербургской губерній—главнымъ образомъ лѣсъ и дрова.

Почти совсѣмъ утратилъ транзитное значеніе и Тихвинскій путь. На немъ сильнѣе всего отразилась конкуренція желѣзныхъ дорогъ. Мы видѣли, что онъ предназначался для быстрой доставки болѣе цѣнныхъ товаровъ, но какъ разъ срочные и цѣнные товары составляютъ тотъ разрядъ грузовъ, въ которомъ желѣзныя дороги имѣютъ огромныя преимущества передъ водными путями. И на Тихвинскомъ пути произошла полная перемѣна: вмѣсто самыхъ цѣнныхъ грузовъ, онъ несетъ на себѣ самые громоздкіе—лѣсъ и дрова. Правда, въ сквозномъ движеніи преобладаютъ

до сихъ поръ цѣнные товары: съ Волги—рыба и фрукты, изъ Петербурга—сода, москательные и бакалейные товары. Но транзитъ этотъ ничтоженъ, и оживленное грузовое движеніе происходитъ только на конечныхъ вѣтвяхъ системы.

Такимъ образомъ, съ того самаго времени, когда, благодаря развитію волжскаго пароходства, товарное движеніе отъ нижней Волги къ Балтійскому морю стало играть такую выдающуюся роль въ нашей экономической жизни, Маринская система сдѣлалась главнымъ посредникомъ этого движенія на разстояніи между Рыбинскомъ и Петербургомъ. Но чѣмъ болѣе усиливалось ея значеніе, тѣмъ яснѣе становились и ея недостатки. При сравненіи быстрой, точной, безостановочной доставки товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ, гдѣ все такъ размѣрено, такъ рассчитано по днямъ и часамъ, по пудамъ и копѣйкамъ, со всѣми тѣми мытарствами, которыя испытывали грузы на рѣкахъ и каналахъ Маринской системы, невольно поднималось сомнѣніе—возможно ли вообще воднымъ путямъ выдерживать со-

перничество желѣзныхъ дорогъ. На самомъ дѣлѣ желѣзныя дороги не убили движенія по Маринской системѣ, а, наоборотъ, способствовали его развитію. Но всеобщія и единодушныя жалобы все болѣе и болѣе обнаруживали, что судоходство по Маринскому пути находилось во многихъ отношеніяхъ еще въ первобытномъ состояніи. Главный недостатокъ заключался въ томъ, что судопромышленники, отправляю-



Начало Маринскаго канала. (По фот. Вн. И. Срезневскаго).

щие товаръ изъ Рыбинска къ Петербургу, никогда не знали, къ какому сроку имъ удастся доставить свой грузъ къ Петербургу, и во что имъ обойдется эта доставка. Это обусловлено уже неопредѣленностью и неустройствомъ самыхъ способовъ тяги: на Маринской системѣ въ разныхъ ея частяхъ примѣняются и лошадиная тяга, и людская, и туэрная, и буксирная. Наболѣе жалобъ вызывали первые два способа. Двигательная сила доставляется здѣсь живыми организмами, которые не предъявляютъ къ пути такихъ требованій, какъ двигатели паровые: для лошадей и для людей устроены по каналамъ и рѣкамъ бичевники, почти всегда неисправные, иногда заливаемые водою, по которымъ, при самыхъ нездоровыхъ условіяхъ, двигаются т. н. „коноводы“, т. е. хозяева лошадей, взявшіеся тянуть судно лошадьми, и „путинные“, т. е. тянущіе судно собственной силой. На работы эти сходится къ открытію навигаціи то больше, то меньше народа, вслѣдствіе чего плата за тягу судовъ подвержена очень рѣзкимъ колебаніямъ, столь вреднымъ для торговаго оборота. Съ другой стороны, и о рабочихъ мало