

заботятся. Неисправное состояніе бичевниковъ всегда порождало заболѣванія и катастрофы <sup>1)</sup>). Лошади, которыхъ и приводятъ-то на эти работы въ самомъ жалкомъ видѣ, массаи падали отъ сибирской язвы, сдѣлавшейся какъ-бы неизбѣжной принадлежностью Маринскаго пути и весьма вредно отзывавшейся на скотоводствѣ прилегающихъ мѣстностей. Во время недавнихъ работъ по переустройству Маринской системы, при спрямленіи фарватера, прорытіи перекоповъ, приходилось наталкиваться на обширные лошадиные могильники, въ которыхъ иной разъ заключались полужидкіе остатки десятковъ тысячъ зарытыхъ лошадей.

Туэрная тяга дѣйствуетъ на порожистыхъ частяхъ рр. Шексны и Свири Устроена она слѣдующимъ образомъ: на днѣ рѣки положена цѣпь; особое паровое судно, называемое „туэромъ“, поднимаетъ эту цѣпь изъ воды, наворачиваетъ ее на находящійся на немъ барабанъ и, такимъ образомъ, хватаясь за цѣпь, подается впередъ, а цѣпь съ барабана опять спускается въ воду и укладывается по дну фарватера; одинъ туэръ тащитъ за собой противъ сильнаго теченія 3—4 груженыхъ судна, а въ болѣе тихихъ мѣстахъ—около 6 судовъ. Впервые туэрная цѣпь проложена была по р. Шекснѣ въ 1863 г. особой туэрной компаніей, которая, не имѣя конкурентовъ, и до сихъ поръ взимаетъ съ судопромышленниковъ чрезвычайно высокую плату за свои услуги.

Но что всегда составляло предметъ особенныхъ волненій для судопромышленниковъ,—это глубина воды на Маринскомъ пути. Въ зависимости отъ этой глубины, колебанія которой отличаются весьма капризной подвижностью, опредѣляется количество груза, которое можно наложить на данное судно, а слѣдовательно и количество пудовъ, на которое распределяется одна и та же стоимость проводки судна по системѣ. Управление пути каждый разъ объявляетъ обязательную предѣльную осадку судовъ, причемъ ему приходится соблюдать равновѣсіе между страхомъ напрасно увеличить расходы перевозки и страхомъ посадить суда на мель и остановить все движеніе. Судопромышленники, дорожа каждымъ лишнимъ вершкомъ осадки и полагаясь на авось, не только не допускаютъ сколько-нибудь меньшей осадки на запасъ, но всячески стараются провести суда, перегруженные свыше указанной нормы,—и, по преданіямъ, проводка такихъ перегруженныхъ судовъ составляла для мѣстныхъ властей источникъ значительнаго и правильнаго дохода. При такихъ условіяхъ всякая случайность производитъ весьма продолжительныя и убыточныя остановки въ движеніи. Стоитъ переднему судну сѣсть на мель—что происходитъ очень часто,—и за нимъ тотчасъ образуется такъ называемая „корма“, т. е. рядъ скопившихся другъ за другомъ судовъ. Приходится либо дожидаться болѣе высокой воды, либо тутъ же разгружать суда и, конечно, то и другое чувствительно отражается на карманахъ промышленниковъ, а иной разъ и на интересахъ столичнаго населенія.

Кромѣ подобныхъ случаевъ, движеніе грузовъ замедляется также весьма частыми, вынужденными остановками на тѣхъ пунктахъ, гдѣ мѣняется способъ тяги и гдѣ въ горячее время постоянно ощущается недостатокъ перевозочныхъ средствъ: буксирныхъ пароходовъ, лошадей,

<sup>1)</sup> Напр. въ 1888 г. на р. Ковжѣ бичевникъ былъ сплошь подъ водой на разстояніи 15 верстъ, и въ немъ утонуло 100 лошадей и 3 коновода.

рабочихъ. До появленія пароходства на Волго-Маринской системѣ хлѣбъ съ низовыхъ пристаней такъ и не доходилъ въ одну навигацію до Петербурга и долженъ былъ зимовать на пути; послѣ введенія пароходства грузы стали уже совершать тотъ же путь въ одну навигацію, причемъ на разстояніе отъ Рыбинска до Петербурга въ среднемъ приходилось около двухъ мѣсяцевъ. Но неустройство Маринскаго пути слишкомъ часто создавало исключенія изъ этихъ обычныхъ условій, и хлѣбоотправители, не желая рисковать вынужденной зимовкой на пути, обыкновенно всѣми силами стремятся двинуть свой грузъ изъ Рыбинска въ Петербургъ по возможности раньше другихъ, — что вызываетъ скопленіе грузовъ въ первое время по открытіи навигаціи и еще болѣе затрудняетъ движеніе.

Успѣвая сдѣлать впродолженіе навигаціи только одинъ рейсъ отъ Рыбинска къ Петербургу, суда Маринской системы, обыкновенно, по окончаніи этого рейса, продавались въ Петербургѣ на сломъ, продавались за  $\frac{1}{4}$  своей первоначальной цѣны, и эта кратковременность службы ихъ имѣла серьезныя, невыгодныя послѣдствія въ двойномъ отношеніи: во-первыхъ, преобладаніе получили дешевые, непрочные и неуклюжіе типы судовъ, легко подвергающіеся всевозможнымъ аваріямъ, и во-вторыхъ, совершенно произвольно тратилось множество лѣсного матеріала.



На Маринскомъ каналѣ.  
(По фот. Вч. И. Срезневскаго).

Всѣ указаные недостатки Маринской системы къ 80-мъ годамъ успѣли въ такой степени обостриться и обратить на себя всеобщее вниманіе, что коренное переустройство этого воднаго пути было, наконецъ, признано дѣломъ государственной важности, дѣломъ необходимымъ и неотложнымъ. Но по вопросу о томъ, какъ переустраивать систему и какія предъявлять къ ней требованія, мнѣнія раздѣлились на-двое. Кушцы и судопромышленники указывали, что уже достаточно было затрачено денегъ на частичныя исправленія и несистематическія улучшенія, которыя, удовлетворивъ насущной нуждѣ въ одномъ мѣстѣ, тѣмъ ярче обнаруживали недостатки въ другихъ мѣстахъ, и что нужно сразу приблизиться къ конечной цѣли переустройства — къ объединенію Волго-Маринской системы, т. е. уничтожить необходимость перегрузки въ Рыбинскѣ и создать непрерывный, безпрепятственный ходъ въ Петербургъ волжскимъ судамъ; для этого Маринская система должна быть приспособлена къ пропуску судовъ длиною 40 саж., шириною 5 саж., при осадкѣ на 10 четв. Другое мнѣніе, котораго держались ин-

женеры, считало эти требованія чрезмѣрными и полагало достаточнымъ приспособить путь къ пропуску судовъ длиною 30 саж., шириною  $4\frac{1}{2}$  саж., съ осадкою до 10 четв., чтобы такимъ образомъ, не уничтожая перегрузки въ Рыбинскѣ, поднять провозоспособность системы съ 80 милл. до 120 милл. пудовъ, ускорить движеніе грузовъ до 30 дней (изъ Рыбинска въ Петербургъ) и дать возможность всѣмъ судамъ, двигающимся къ Петербургу, возвращаться обратно на Волгу втеченіе одной навигаціи. Этому второму мнѣнію было отдано предпочтеніе, и съ 1890 по 1896 г. произведенъ былъ цѣлый рядъ обширныхъ работъ на общую сумму  $12\frac{1}{2}$  милл. рублей. Важнѣйшія работы заключались въ шлюзованіи и исправленіи теченія р. Шексны (вырытый здѣсь новый *Луковецкій* перекопъ, длиною 791 саж., сократилъ длину пути по Шекснѣ на 7 в.), въ исправленіи шлюзованной части р. Вытегры (здѣсь, между прочимъ, вырытъ у с. *Девятины* (на картѣ I IV) новый перекопъ, длиною въ 438 саж., стоившій до 1.200.000 р.), наконецъ—въ переустройствѣ всѣхъ шлюзовъ системы. Результатъ всѣхъ этихъ работъ, оконченныхъ въ 1896 г., не успѣлъ еще какъ слѣдуетъ выясниться. Во всякомъ случаѣ несомнѣнно, что переустройство принесло судоходству значительныя облегченія,—напр. статистика судостроенія уже отмѣтила то явленіе, что суда для Маринской системы стали строить бѣльшихъ размѣровъ,—но несомнѣнно и то, что оно не оправдало возлагавшихся на него надеждъ: суда съ осадкою 10 четв. и до сихъ поръ не въ состояніи проходить по Маринской системѣ; въ серединѣ лѣта глубина воды не обезпечена и до 6 четв.; пароходная тяга по прежнему обходится очень дорого вслѣдствіе малой конкуренціи пароходовъ, такъ какъ сильныя волжскіе пароходы слишкомъ широки, чтобы проходить черезъ шлюзы Маринскаго пути; продолжительность хода судовъ не уменьшилась, равняясь въ среднемъ, какъ и раньше, 45—60 днямъ отъ Рыбинска до Петербурга; наконецъ, лошади по прежнему тонутъ на злосчастныхъ бичевникахъ. Рано или поздно людская и конная тяга, конечно, будутъ вытѣснены тягой пароходной, но, пока этого не произойдетъ, вопросъ объ упорядоченіи этихъ первобытныхъ способовъ передвиженія по необходимости будетъ составлять одну изъ главныхъ работъ и мѣстныхъ властей, и судопромышленниковъ.

Изъ сказаннаго видно, какъ много еще предстоитъ сдѣлать по пути техническаго и экономическаго усовершенствованія Маринской системы, — этого важнѣйшаго воднаго пути Озерной области. Вмѣстѣ съ постепеннымъ увеличеніемъ грузового движенія, медленно, но неуклонно идетъ улучшеніе судоходнаго сообщенія между Волгой и Балтійскимъ моремъ. Указанная нами неопредѣленность и беспорядочность сроковъ и расходовъ досталась Маринской системѣ въ наслѣдіе отъ недавней сравнительно эпохи, когда, при господствѣ крѣпостнаго права, огромная разница между мѣстными цѣнами на хлѣбъ и продажной цѣной его въ Петербургѣ позволяла отпускать товаръ на авось, предоставляя его во власть всѣмъ случайностямъ и неожиданностямъ длиннаго, беспорядочнаго пути. Теперь времена перемѣнились: сельскимъ хозяевамъ и купцамъ нужно больше и лучше считать время и деньги; перемѣнится и Маринская система.

Меньшее значеніе, чѣмъ описанныя соединительныя системы между Волгой и Балтійскимъ моремъ, имѣютъ другіе водные пути Озерной области.

Система *Герцога Александра Виртембергскаго*, соединяющая *Шексну* съ оз. *Кубенскимъ*, а слѣдовательно, и съ Сѣв. Двиной, была устроена въ 1825—1828 г. и получила свое названіе отъ имени тогдашняго главноуправляющаго путями сообщенія. При устройствѣ ея ожидалось, что значительное грузовое движеніе будетъ существовать лишь между Сѣв. Двиной и Волгой, а не между Сѣв. Двиной и бассейнами Балтійскаго моря. Поэтому самая порожистая часть Шексны была оставлена къ сѣверу отъ системы, а не къ югу, какъ это предполагалось еще въ проэктѣ XVIII столѣтія. Вопреки этимъ предположеніямъ, система Герцога Александра Виртембергскаго, по своему товарному движенію, имѣетъ въ настоящее время очень сильное тяготѣніе къ Петербургу, куда проходитъ по ней съ Сѣв. Двины довольно большое количество лѣсныхъ строительных матеріаловъ, а также овса. Съ Волги по системѣ идутъ главнымъ образомъ хлѣбные грузы. Составныя части системы слѣдующія: кан. *Топорнинскій* между Шексной и Сиверскимъ оз., длиной около 6 в., оз. *Сиверское*, кан. *Кузьминскій*, оз. *Бабы*, р. *Поздышка*, оз. *Зауломское*, каналы *Вазеринскій I и II*, раздѣляемые *Вазеринскимъ* оз., оз. *Кишемское*, кан. *Кишемскій*, р. *Иткла*, оз. *Благовѣщенское*, р. *Порозовица*, оз. *Кубенское* и р. *Сухона*. Въ 1884—1885 г. на системѣ призведены значительныя улучшенія, и съ тѣхъ поръ грузовое движеніе по ней постепенно возрастаетъ.

На озерахъ *Ладожскомъ* и *Онежскомъ* когда-то сильно развитое парусное судоходство значительно упало послѣ устройства обходныхъ каналовъ и появленія пароходовъ. Наибольшія плавающія здѣсь парусныя суда суть такъ называемыя *галіоты*, вооруженныя двумя мачтами, имѣющіе отъ 80 до 100 фут. длины, съ подъемной силой 12.000.—20.000 п.,—типъ, вывезенный Петромъ Великимъ изъ Голландіи. Другой родъ судовъ, значительно меньшаго размѣра, носитъ названіе *соймы* и представляетъ изъ себя старый русскій типъ, оставшійся еще отъ цвѣтущихъ временъ Великаго Новгорода. Въ грузовомъ движеніи на озерахъ преобладаетъ отправленіе къ Петербургу дровъ и лѣсныхъ и земляныхъ строительных матеріаловъ. На Ладожскомъ оз. значительнымъ препятствіемъ судоходству является отсутствіе сколько-нибудь удобнаго входа въ Неву, вслѣдствіе чего большинство ладожскихъ судовъ принуждено разгружаться на *Кошкинскомъ* рейдѣ (у Шлиссельбурга). Впрочемъ, работы по углубленію Кошкинскаго рейда уже внесены въ смѣту Петербургскаго округа путей сообщенія на 1900 г.

*Пароходство* перешло на Ладожское и Онежское озера съ Невы, гдѣ появились первые русскіе пароходы, принадлежавшіе Карлу Берду. По весьма достоверному преданію, Бердъ еще въ 1815 г. превратилъ простую тихвинку въ паровое судно и проѣхалъ на немъ изъ Петербурга въ Кронштадтъ. До 1843 г., когда пароходство по всеѣмъ рус-



На Бѣлозерскомъ каналѣ.  
(По фот. Вч. И. Срезневскаго).

скимъ воднымъ путямъ было объявлено свободнымъ, на каждое вновь устраиваемое пароходное сообщеніе бралась привиллегія. Первая такая привиллегія на плаваніе по всѣмъ рѣкамъ Россіи втеченіе 10 лѣтъ выдана Берду, имѣвшему собственный пароходный заводъ на Гутуевскомъ островѣ въ Петербургѣ. Въ 1830 г. выдана привиллегія вытегорскому купцу Столбкову на право содержать пароходы по озерамъ Бѣлому и Онежскому; пароходы его имѣли довольно много работы по буксированію судовъ отъ устья р. Вытегры до истока р. Свири. Въ 1842 г. основано было „Общество Ладожскаго пароходства“ для плаванія по Ладожскому оз. и по р. Свири; по Ладожскому оз. рейсы были установлены между Шлиссельбургомъ, Сердоболемъ, Валаамомъ и Коневцомъ. Нѣсколько раньше возникло пароходное сообщеніе Шлиссельбурга съ Петербургомъ. На Онежскомъ оз. пассажирское пароходное сообще-



Р. Волховъ. (По фот. В. Максимова).

ніе организовано впервые въ 1860 г. компаніей „Петербургско-Волжскаго пароходства“, которая въ 1861 г. устроила уже правильные рейсы между Петербургомъ и Петрозаводскомъ, первоначально по два раза въ мѣсяць. Въ настоящее время, кромѣ рейсовъ „Петербургско-Волжскаго пароходства“ между Петербургомъ и Петрозаводскомъ (три раза въ недѣлю), существуютъ еще срочные рейсы между *Вознесенемъ*, *Шудожемъ*, *Петрозаводскомъ* и *Повъницомъ*.

По искусственнымъ воднымъ путямъ срочные пассажирскіе рейсы совершаются на *Маріинской системѣ* между Вознесенской пристанью и Рыбинскомъ, а именно отъ *Вознесенья* по Онежскому каналу до *Вытегры*, отъ *Вытегры* до шлюза св. *Андрея* (на картѣ I IV), отъ шл. св. *Андрея* до *Бѣлозерска* (по рр. *Вытегрѣ*, *Ковжѣ* и *Бѣлозерскому каналу*) и отъ *Бѣлозерска* до *Рыбинска*. Замѣчательна медленность пароходнаго движе-

нія по Маринской системѣ: напр. разстояніе между Бѣлозерскомъ и шл. св. Андрея, при самомъ аккуратномъ исполненіи росписанія, отнимаетъ больше 19 часовъ времени, т. е. въ 1 часъ пароходъ дѣлаетъ около 7 в. (съ остановками).

На р. *Волховъ* пароходы впервые заведены были управленіемъ военныхъ поселеній; назывались они „Волховъ“ и „Ильмень“ и совершали рейсы отъ *Соснинской* пристани до Новгорода и отъ Новгорода по оз. Ильменю въ селенія *Устрику* и *Коростынь* (на картѣ Г, Д VII). Въ 1849 г. появились пароходы поч. гражданки Ненюковой, а съ 1858 г. стала работать „Компанія пароходства по Волхову“. Теперь правильные рейсы совершаются между *Новой Ладогой* и дер. *Дубовикъ* (на картѣ Д V, VI), между *Гостинопольской пристанью* и ст. *Волховомъ* Николаевской ж. д. (на картѣ Д VI), и далѣе отъ этой станціи до *Новгорода*, а по оз. Ильменю—между Новгородомъ и *Ст. Руссой*.

Въ бассейнѣ р. *Наровы* пароходное сообщеніе существуетъ между *Нарвой* и *Гунгербургомъ* (Усть-Наровой) и между гг. *Псковомъ* и *Юрьевомъ* (по оз. Псковскому, Чудскому и р. Эмбаху). На пароходство по *Псковскому* и *Чудскому оз.* еще въ 1841 г. была выдана семилѣтняя привиллегія дерптскому купцу Вегенеру, и вскорѣ затѣмъ срокъ этой привиллегіи былъ увеличенъ еще на 8 лѣтъ, но лишь подъ тѣмъ условіемъ, чтобы Вегенеръ произвелъ очистку р. Наровы отъ подводныхъ камней. Вегенеръ отъ этого условія въ послѣдствіи отказался, и поэтому съ 1848 г. пароходство по оз. Чудскому и Псковскому и по рр. Наровѣ и Эмбаху объявлено свободнымъ.

На рр. *Лугъ* и *Оредежъ* пароходное сообщеніе существуетъ между ст. *Преображенской* (Варшавской ж. д., на картѣ Б VII) и с. *Ямъ-Тесово* (Новгородской губ., на картѣ Г VII).

*Мѣстное* пароходное сообщеніе въ *Финскомъ заливѣ* возникло давно. Уже въ 1835 г. пароходные рейсы между Петербургомъ и Кронштадтомъ были настолько прибыльны, что правительство обложило ихъ въ пользу города пошлиной по 300 р. съ парохода въ лѣто. Въ 1849 г. возникло „Товарищество Петергофской купеческой пристани“ для плаванія между Петербургомъ, Кронштадтомъ и Ораніенбаумомъ. Въ настоящее время пароходнымъ сообщеніемъ соединены слѣдующіе пункты: Петербургъ—Кронштадтъ, Петербургъ—Ораніенбаумъ, Ораніенбаумъ—Кронштадтъ, Петербургъ—Петергофъ, Петербургъ—Лахта, Кронштадтъ—Лисій Носъ.

Первые пароходные рейсы *дальняго сообщенія* были учреждены въ Балтійскомъ морѣ иностранцами. Въ 1827 г. дана была привиллегія английскому купцу Жолиффу на учрежденіе постоянныхъ пароходныхъ сообщеній между Петербургомъ и Лондономъ. Въ 1830 г. дозволено артисту французской труппы Женъесу устроить пароходное сообщеніе между Петербургомъ и Гавромъ. Въ томъ же году образовалась компанія для устройства пароходства между Петербургомъ и Любекомъ. Въ 1835 г. была учреждена акціонерная „Компанія содержанія пароходовъ для плаванія по російскимъ портамъ Балтійскаго моря“, рѣшившая не испрашивать отъ правительства никакихъ привиллегій. Въ 1839 г. возникли новые рейсы между Петербургомъ и Дюнкирхеномъ, въ 1844 г.—между Петербургомъ и Штетинномъ, въ 1847 г.—между Петербургомъ и Ригой. Теперь правильные пассажирскіе рейсы, соединяющіе Петербургъ

съ другими портами Балтійскаго моря и съ заграничными портами, производятся, главнымъ образомъ, Обществомъ Финляндскаго пароходства (Петербургъ—Выборгъ—Гельсингфорсъ—Гангэ—Або—Стокгольмъ, Гельсингфорсъ—Ревель—Штеттинъ, Гельсингфорсъ—Копенгагенъ—Гулль) и Обществомъ Рижскаго пароходства (Петербургъ—Ревель—Гапсаль—Моонзундъ—Перновъ—Аренсбургъ—Рига).

Что касается *торговаго судоходства* на Балтійскомъ морѣ, то въ самой существенной своей части—по заграничной торговлѣ—оно находится преимущественно въ рукахъ иностранцевъ. Изъ болѣе 2000 судовъ заграничнаго плаванія, пришедшихъ въ Петербургско-Кронштадтскій портъ въ навигацію 1898 г., только 100 плавало подъ русскимъ флагомъ. Зато между русскими портами Балтійскаго моря грузы могутъ перевозиться исключительно только подъ русскимъ флагомъ, который получилъ эту привиллегію еще въ 1830 г. По закону 29 мая 1897 г., это исключительное право русскаго флага на перевозку грузовъ между русскими портами, лежащими на одномъ морѣ (такъ наз. малый каботажъ), распространено на сообщенія между всѣми русскими портами, хотя бы они лежали и въ разныхъ моряхъ (такъ наз. большой каботажъ). Въ большомъ каботажѣ Петербургъ имѣетъ довольно оживленныя сношенія съ Одессой (Русское Общество Пароходства и Торговли, а также Добровольный флотъ). Изъ Петербурга ежегодно бываетъ также нѣсколько рейсовъ съ одной стороны на Мурманъ и въ Бѣлое море (кругомъ Норвегіи), а съ другой—на Дальній Востокъ (портъ Артуръ, Владивостокъ и т. д.).

Прежде чѣмъ перейти къ обзорѣнью желѣзныхъ дорогъ Озерной области, бросимъ еще бѣглый взглядъ на нѣкоторыя статистическія данныя о грузовомъ движеніи по вышеописаннымъ воднымъ путямъ.

Изъ всего количества грузовъ, перевезеннаго по внутреннимъ водамъ Европейской Россіи (безъ Финляндіи, Царства Польскаго и Кавказа) въ 1897 г., именно 1.700 милліоновъ пудовъ, на долю бассейновъ рр. Волги, Невы и Сѣверной Двины, образующихъ вмѣстѣ одно Волго-Невско-С. Двинское водное сообщеніе, падаетъ 1.205 милліоновъ пудовъ. Составляя, по длинѣ своихъ рѣкъ, озеръ и каналовъ, 55% всей длины сплавныхъ и судоходныхъ путей Европейской Россіи, Волго-Невско-С. Двинская группа перевезла на своихъ водахъ, какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, 71% всѣхъ грузовъ, шедшихъ по всѣмъ внутреннимъ воднымъ путямъ, такъ что въ экономическомъ отношеніи главенствующее ея значеніе бросается въ глаза еще сильнѣе. Невскій бассейнъ, специально интересующій насъ при изученіи Озерной области, играетъ въ товарномъ движеніи Волго-Невско-С. Двинской группы свою особую, совершенно опредѣленную роль. Всѣ пристани бассейна р. Невы съ озерами Ладожскимъ, Онежскимъ и Ильменемъ въ 1897 г. приняли 338 милл., а отправили 265 милл. пуд. разнаго груза, что составляетъ 28% и 22% всѣхъ грузовъ Волго-Невско-С. Двинской группы, или 20% и 16% всѣхъ перевезенныхъ воднымъ путемъ грузовъ. Такимъ образомъ, вѣсь всего *отправленнаго* въ Невскомъ бассейнѣ товара, составляетъ около  $\frac{2}{5}$  вѣса всего товара *прибывшаго*. Но экономическая связь Невскаго бассейна съ Волгой олицетворяется почти исключительно въ грузахъ „прибывшихъ“, ибо грузы „отправленные“, за исключеніемъ ничтожнаго количества, не выходятъ изъ предѣловъ самого Невскаго бассейна: Маринская система беретъ отъ Волги очень много, но сама ничего ей

не даетъ, а только присоединяетъ свои товары къ волжскимъ грузамъ и двигаетъ ихъ общей массой по направленію къ Петербургу.

Петербургъ, принявшій въ 1897 г. 265 милл. пудовъ груза водными путями, является почти исключительнымъ пунктомъ прибытія всѣхъ волжскихъ грузовъ, идущихъ въ бассейнъ Невы, и вообще, по количеству принятого товара, стоитъ внѣ всякаго сравненія съ остальными пристанями Озерной области. Новгородъ въ 1897 г. принялъ 2 милл. пуд., Вытегра и Вознесенье—немногимъ больше 1 милл. каждая, Тихвинъ—около 0,6 милл., а въ остальные пункты направлялись почти исключительно одни только дрова и лѣсные строительные матеріалы. Эти два рода товаровъ являются, впрочемъ, главнымъ грузомъ и въ Петербургѣ. вмѣстѣ они составляютъ до 54% всего груза, направленаго въ 1897 г. въ Петербургъ по внутреннимъ воднымъ путямъ. На второмъ мѣстѣ стоятъ земляные строительные матеріалы, составляшіе около 26%, затѣмъ идутъ главные хлѣба, т. е. пшеница и рожь въ зернѣ и въ мукѣ, овесъ и ячмень, вмѣстѣ давшіе 16% всего привоза, а въ остальные 4% входятъ, главнымъ образомъ, горохъ, льняное сѣмя, гречневая крупа, сѣно и соль.

Откуда же идутъ эти грузы? Ближе всѣхъ къ Петербургу, по мѣсту своего отправленія, окажется, конечно, самый громоздкій товаръ—*дрова и лѣсные строительные матеріалы*. Тѣ и другіе, за исключеніемъ небольшого количества, отправляемаго съ *Волги* и съ *Кубенскаго озера*, идутъ изъ разныхъ мѣстъ Озерной области—съ Ладожскаго и Онежскаго оз., съ рр. *Волхова*, *Сяси*, *Паши*, *Мсты* и другихъ. Въ среднемъ, они проходятъ на своемъ пути 300—500 верстъ. Гораздо болѣе дальній путь приходится совершать *хлѣбу*. Прежде чѣмъ пройти по рѣкамъ и каналамъ Озерной области, онъ плыветъ по водамъ Нижней Волги, Камы, Бѣлой, иной разъ за 3.000 в. отъ Петербурга, отчасти же отправляется съ пристаней Верхняго Поволжья, а въ среднемъ каждый пудъ упомянутыхъ главныхъ хлѣбовъ дѣлаетъ, до своего прибытія въ Петербургъ, 2.038 верстъ пути. *Льняное сѣмя* приходитъ, главнымъ образомъ, съ Камы и ея притоковъ. Самый большой путь—2.849 верстъ на каждый пудъ—должна дѣлать *соль*, плывущая также съ Камы. Въ общемъ же средняя длина пути, пройденнаго всѣми грузами, которые прибыли въ Петербургъ въ 1897 г. по внутреннимъ водамъ, равнялась 600 верстамъ.

Изъ пристаней Озерной области, не принадлежащихъ къ Невскому бассейну, больше всего груза прибываетъ во Псковъ—около 6 милл. пудовъ, и въ *Кулгу* на Наровѣ (на картѣ А VI)—около 4 милл., причемъ главную массу этихъ грузовъ составляютъ плоты.

*Морскимъ путемъ*, также какъ и по внутреннимъ воднымъ путямъ, Петербургъ получаетъ больше товаровъ, чѣмъ ихъ отсылаетъ, причемъ преобладаніе привоза надъ вывозомъ обнаруживается для Петербурга и во внѣшней торговлѣ, и въ каботажномъ плаваніи. Въ 1897 г. въ Петербургско-Кронштадтскій портъ было привезено изъ заграницы (включая и привозъ изъ Финляндіи) 125 милл. пудовъ, цѣнностью въ 108 милл. р. кр., что составляетъ 36% всего заграничнаго привоза въ Россію по вѣсу и 19% — по цѣнности. Вывезено изъ Петербургско-Кронштадтскаго порта около 89 милл. пудовъ, стоимостью около 78 милл. р., или 9% всего вывоза изъ Россіи по вѣсу, и 11% — по цѣнности. Такимъ образомъ, и по вѣсу, и по цѣнности товары, вывозимые изъ Пе-



тербурга морскимъ путемъ, составляютъ немного менѣе  $\frac{3}{4}$  заграничныхъ товаровъ, привозимыхъ въ Петербургъ тѣмъ же путемъ. Изъ привезенныхъ въ Петербургъ товаровъ первое мѣсто (по вѣсу) занимаетъ каменный уголь и коксъ, котораго привезено 84 милл. пудовъ (преимущественно изъ Англіи), что составляетъ больше половины всего количества каменнаго угля, привезеннаго въ 1897 году изъ заграницы въ Россію. Затѣмъ идутъ: металлы не въ дѣлѣ, т. е. главнымъ образомъ желѣзо, чугуны, сталь и мѣдь (всего 9 милл. п.), строительные матеріалы (4 м. п.), лѣсной товаръ (4 м. пуд., преимущественно изъ Финляндіи), химическіе продукты и матеріалы (2 м. п.), кирпичъ (2 м. п.), напитки, хлопчатая бумага, рыба, краски и красильныя вещества, растенія и сѣмена, машины и аппараты. Въ отпускной торговлѣ Петербургско-Кронштадтскаго порта главную роль играетъ хлѣбъ, котораго вывезено въ 1897 г. 48 $\frac{1}{2}$  милл. п. (больше всего — овса, ржи, пшеницы и гороха). На всѣ остальные предметы приходится, слѣдовательно, менѣе половины общаго вывоза. Второе мѣсто занимаютъ лѣсные матеріалы (около 27 милл. п.); за ними слѣдуютъ: льняное сѣмя (3 м.), выжимки изъ сѣмянъ (3 м.), нефть и ея продукты (2 $\frac{1}{2}$  м.), кость, яйца, ленъ, льняная кудель и пакля.

Изъ 7 милл. пудовъ товара, перевезеннаго въ 1897 г. *большимъ каботажемъ* между русскими портами, на долю Петербургско-Кронштадтскаго порта приходится 1 $\frac{3}{4}$  милл. по привозу, и 1 $\frac{1}{5}$  милл. по отпуску. Въ привозѣ преобладаютъ сахаръ, пшеница и табакъ, отправляемые изъ Одессы. Въ вывозѣ, который направляется преимущественно въ Одессу, главными товарами являются: желѣзные и стальные издѣлія, бумага, древесная папка, резиновыя издѣлія, льняныя и джутовые мѣшки. Кромѣ того, въ данныя о большомъ каботаждѣ не входятъ еще товары, отправляемые изъ портовъ Балтійскаго и Чернаго моря въ порты Восточной Сибири. Большинство этихъ товаровъ идетъ на Востокъ изъ Одессы, которая въ 1897 г. отпустила туда товаровъ на 23 $\frac{1}{2}$  м. рублей изъ 25 милл. р. общей цѣнности всего груза, отправленнаго на русскій Востокъ балтійскими и черноморскими портами; Петербургъ же отправилъ въ сибирскіе порты разныхъ товаровъ только на 1 $\frac{1}{4}$  милл. руб.

*Малый каботажъ* получилъ на Балтійскомъ морѣ лишь незначительное развитіе: изъ 535 милл. пуд., перевезенныхъ въ 1897 г. малымъ каботажемъ по всѣмъ русскимъ морямъ, на долю Балтійскаго моря приходится только 39 милл. Изъ этого количества Петербургъ принялъ 8 милл. (главнымъ образомъ цемента, дровъ, чугунныхъ, желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій), а отправилъ 3 милл. (главнымъ образомъ желѣза, чугунныхъ, желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій, а также хлѣба).

Изъ другихъ приморскихъ пунктовъ Озерной области немаловажное торговое значеніе имѣетъ только *Нарва*, которая въ 1897 г. получила изъ заграницы 1 $\frac{1}{4}$  милл. пуд., цѣнностью около 3 милл. р., а вывезла заграницу около 6 $\frac{1}{2}$  милл. п., цѣнностью въ 1 м. р. Въ привозѣ, который главнымъ образомъ поддерживается нуждами обширныхъ мѣстныхъ мануфактуръ, преобладаютъ хлопчатая бумага и джутъ, а затѣмъ каменный уголь и машины для обработки волокнистыхъ веществъ. Вывозъ почти исключительно состоитъ изъ лѣсного товара. Кромѣ того, малымъ каботажемъ Нарва отправила въ русскіе порты Балтійскаго

моря около 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. пудовъ лѣса и получила до 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. п. разныхъ товаровъ — больше всего соли.

Теперь обратимся къ *желѣзнымъ дорогамъ*. Въ Озерной области было сдѣлано для желѣзныхъ дорогъ то, что труднѣе всего во всякомъ дѣлѣ — начало. Неудивительно поэтому, что построенныя здѣсь желѣзныя дороги обошлись очень дорого и сперва отличались весьма малой доходностью. Первой русской желѣзной дорогой была *Царскосельская*, открытая въ 1838 г. Какъ ни ничтожно ея нынѣшнее значеніе въ общей желѣзнодорожной сѣти, все же это былъ первый опытъ, на которомъ русское общество съ волненіемъ и любопытствомъ рѣшало вопросъ о пригодности для Россіи новаго способа передвиженія. Инициаторъ и строитель этой дороги, Францъ фонъ Герстнеръ, австрійскій подданный, родомъ чехъ, горячо проповѣдывалъ идею желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи, мечталъ о соединеніи рельсовыми путями Петербурга съ Москвой, Москвы съ Нижнимъ Новгородомъ, съ Одессой, и видѣлъ въ Царскосельской дорогѣ лишь средство для привлеченія на свою сторону правительства и общества. Интересна эта первая русская желѣзная дорога еще и въ томъ отношеніи, что она, единственная изъ всѣхъ дорогъ, была отдана въ полную собственность построившаго ее общества. Потомъ концессіи выдавались уже не иначе, какъ на опредѣленный срокъ. Нынѣ, съ переходомъ Царскосельской дороги въ руки Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., привиллегія эта исчезла.

Настоящая исторія желѣзнодорожнаго дѣла началась въ Россіи съ постройкой на средства казны *Николаевской* дороги, открытой для движенія въ 1851 г. Великое значеніе этой дороги, какъ кратчайшаго пути между Петербургомъ и Средней Россіей, заставило пренебречь мѣстными интересами отдѣльныхъ городовъ, и Новгородъ оказался въ сторонѣ отъ новой дороги. По весьма распространенному разсказу, императоръ Николай I, когда его спрашивали о желательномъ направленіи предполагаемой дороги, положилъ на картѣ линейку черезъ Петербургъ и Москву, и сказалъ: „вотъ вамъ направленіе“. Есть основаніе предполагать, что уже Петръ Великій считалъ нужнымъ провести большую дорогу между Петербургомъ и Москвой по кратчайшему разстоянію, не уклоняясь къ Новгороду. Дѣйствительно, Московское шоссе, построенное на мѣстѣ „перспективной“ дороги XVIII вѣка, идетъ сначала изъ Петербурга совершенно прямо по направленію къ Москвѣ и только у Чудова круто сворачиваетъ къ Новгороду, откуда возвращается къ прежнему направленію у Вышняго Волочка. Это колѣно на Новгородъ явилось, надо полагать, лишь позднѣйшей прибавкой къ первоначальному, болѣе прямому проѣкту пути, оставленному вслѣдствіе малой доступности въ то время мѣстъ между Чудовомъ и Вышнимъ Волочкомъ изъ-за болотъ и лѣсовъ. Съ другой стороны, въ лѣсныхъ мѣстахъ, по совершенно прямому направленію отъ Петербурга къ Москвѣ, кое-гдѣ еще долго сохранялись слѣды просѣки, проложенной, какъ показывали мѣстные старожилы, при Петрѣ Великомъ. Строители Николаевской ж. д. при своихъ изысканіяхъ пытались отыскать эту просѣку, но уже безуспѣшно.

Въ техническомъ отношеніи наиболѣе затрудненій при постройкѣ Николаевской дороги причинила Валдайская возвышенность, съ отрогами которой дорога встрѣчается уже на 125-й верстѣ отъ Петербурга. Въ особенности труденъ былъ крутой подъемъ между станціями *Бурга*

На острову, лежащемъ близъ Мятусова, въ бывшей Яблонской пустыни погребенъ преп. Германъ Соловецкій, приставившійся здѣсь на обратномъ пути изъ Новгорода въ Соловки.

Далѣе, на 70-верстномъ протяженіи р. Свири расположенъ цѣлый рядъ незначительныхъ присвирскихъ селеній, особаго интереса собою не представляющихъ.

При истокахъ Свири, на лѣвомъ ея берегу, находится многолюдное и промышленное село *Намойные Пески* съ *Вознесенской пристанью*, извѣстное подъ общимъ именемъ *Вознесенья*. Жителей въ селѣ насчитывается послѣдней переписью 1.100 человекъ. Вознесенская пристань получила свое настоящее значеніе только въ 1852 году, съ открытіемъ Онежскаго обводнаго канала; мимо пристани проходитъ безъ перегрузки съ озера и канала свыше 4 тыс. судовъ съ грузомъ на сумму около 30 милл. рублей, сама же пристань въ 1897 году отправила болѣе 650 тысячъ пудовъ лѣсныхъ строи-



Мятусово. (По фот. Вч. И. Срезневскаго).

тельныхъ матеріаловъ. Напротивъ села, на правомъ берегу Свири, уже въ предѣлахъ Петрозаводскаго у., лежитъ *Вознесенскій погостъ*, образовавшійся изъ Вознесенской пустыни, существовавшей до 1764 года. Этотъ монастырь, основанный въ XVI в., сначала былъ мужскимъ, а въ 1689 г. былъ обращенъ въ женскій. Отъ пристани Вознесенья пароходы идутъ по тремъ направленіямъ: одинъ—по каналу въ Вытегру, другой—въ Вытегру же, но по самому озеру, и третій—по озеру, къ устью Водлы, на Пудоожъ, Петрозаводскъ и далѣе—на Повѣнецъ.

Отъ Вознесенья къ сѣверу, по берегу озера идетъ большая дорога на Петрозаводскъ. При этой дорогѣ расположено нѣсколько крупнѣйшихъ въ Петрозаводскомъ уѣздѣ селеній. Такъ, въ 13 в. отъ пристани лежитъ село *Щелейки*, съ населеніемъ около 500 чел., далѣе въ 4 в.—село *Гимъ Рѣка*, имѣющее около 400 жителей, еще въ 4 в. село *Каскесъ-Ручей*, съ 600 жит. (по послѣдней переписи), еще въ 4 в. дер. *Другая Рѣка*, съ населеніемъ, по послѣднимъ даннымъ, въ 620 чел.

Губернскій городъ Олонецкой губерніи *Петрозаводскъ* расположенъ на скатѣ холмовъ сѣверо-западнаго берега Онежскаго озера, при впаденіи въ него рѣчки

*Петлики.* Основаніе городу положено имп. Петромъ Великимъ въ 1703 году, когда онъ приказалъ построить здѣсь на р. *Лососинкѣ* горный заводъ. До этого же времени на мѣстѣ города стояла мукомольная мельница, при которой жилъ одинокій мельникъ, выселившійся изъ лежащей неподалеку отъ города деревни *Ужесельи*. Вообще исторія Петрозаводска—назначеніе его уѣзднымъ, потомъ губернскимъ городомъ—тѣсно связана съ развитіемъ горнаго дѣла въ Олонецкомъ краѣ. Выстроенный, по указу Петра I, заводъ былъ названъ, въ честь основателя,—Петровскимъ; заводъ началъ свое дѣйствіе въ 1704 году; здѣсь плавился чугуны, отливались пушки и снаряды, выдѣлывалось желѣзо, ружья, палаша, сабли, проволоки. При заводѣ образовалась слобода, получившая названіе Петровской. Здѣсь былъ построенъ дворецъ для пріѣзда Петра В., сооруженъ соборный храмъ во имя ап. Петра и Павла, разведенъ садъ; самый заводъ былъ обведенъ землянымъ рвомъ, вооруженъ пушками и снабженъ гарнизономъ. Но въ скоромъ времени дѣятельность завода стала приходить въ упадокъ; въ 1724 году оружейная фабрика была переведена въ Сестрорѣцкъ, а черезъ три года дѣйствіе завода и вовсе прекратилось. Затѣмъ съ 1755 г. здѣсь дѣйствовалъ нѣкоторое время мѣдно-плавильный заводъ, переведенный съ Кенозера, а въ 1763 году французской компаніей былъ выстроенъ, немного выше стараго Петровскаго завода, частный заводъ, на которомъ выдѣлывалось желѣзо, посуда, подносы, самовары и проч. Въ 1774 году, по указу имп. Екатерины II, здѣсь же на р. *Лососинкѣ* былъ построенъ существующій и теперь Александровскій пушечно-снарядный заводъ. Въ 1777 году слобода сдѣлана уѣзднымъ городомъ Олонецкой области Новгородскаго намѣстничества и переименована въ Петрозаводскъ. Въ 1781 году городъ былъ присоединенъ къ Петербургской губ., а въ слѣдующемъ году сюда было переведено областное управленіе изъ Олонца. Въ 1784 г. Петрозаводскъ былъ возведенъ на степень губернскаго города вновь открытаго Олонецкаго намѣстничества, состоявшаго изъ губерній Олонецкой и Архангельской. Первымъ намѣстникомъ учрежденнаго намѣстничества былъ Т. И. Тутолминъ, а первымъ Олонецкимъ губернаторомъ—Г. Р. Державинъ, который прожилъ въ Петрозаводскѣ, впрочемъ, не болѣе года и былъ переведенъ въ Тамбовскую губ., вслѣдствіе частыхъ размолвокъ съ намѣстникомъ. Самымъ интереснымъ эпизодомъ управленія Г. Р. Державина былъ совершенный имъ объѣздъ губерніи, при которомъ онъ посѣтилъ водопадъ Кивачъ, Тивдійскія ломки, Пудожь, Шунгу, Повѣнецъ, доѣзжалъ до Онеги и Кеми въ Архангельской губ. и вернулся въ Петрозаводскъ черезъ Каргополь. Съ упраздненіемъ намѣстничества въ 1796 году, Петрозаводскъ остался уѣзднымъ городомъ Новгородской губерніи. Окончательно возстановленъ Петрозаводскъ въ положеніи губернскаго города Олонецкой губ. въ 1802 году. Жителей въ Петрозаводскѣ оказалось въ 1897 году 12.520 человекъ (6.010 мужч. 6.510 женщ.).

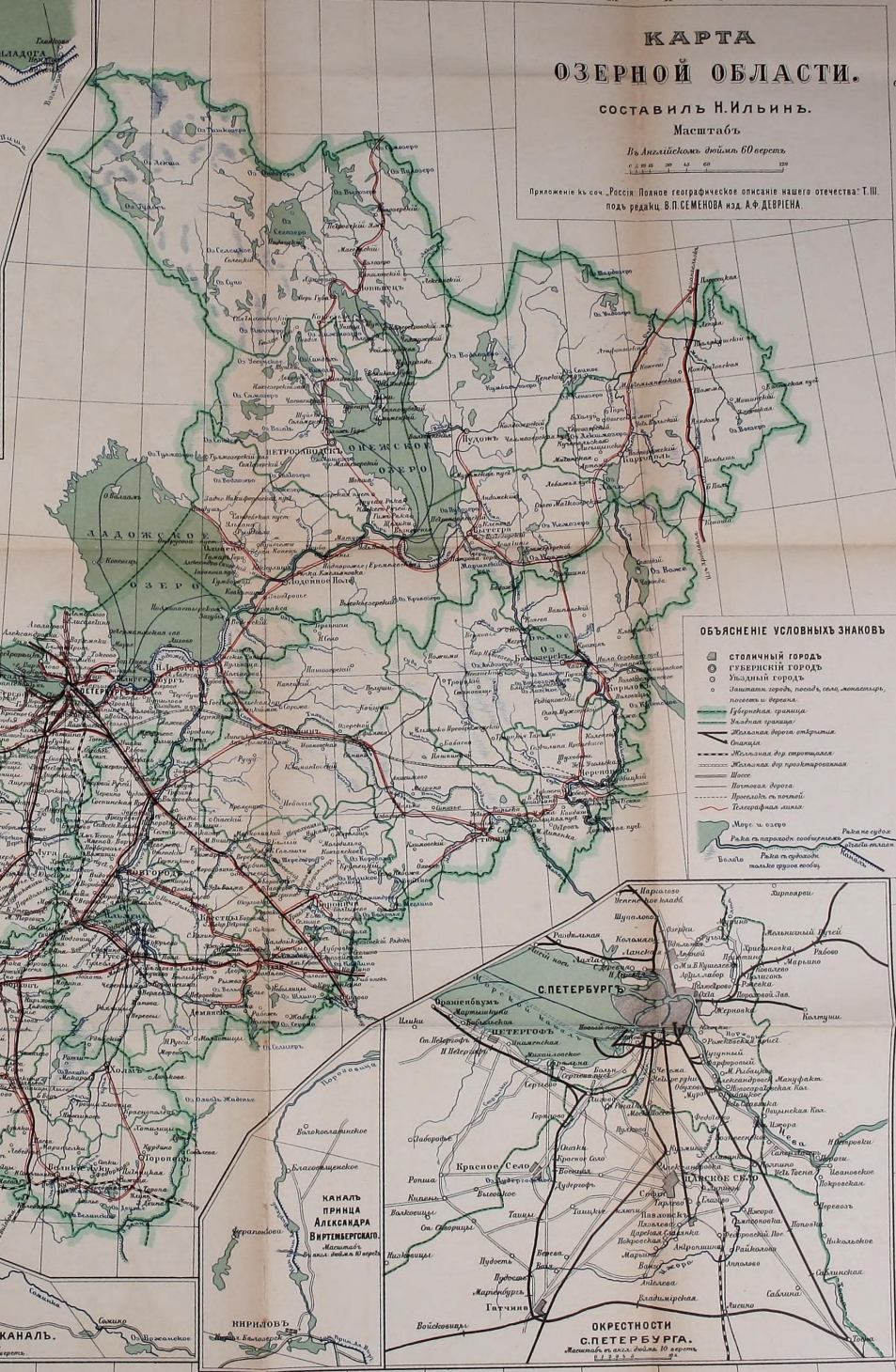
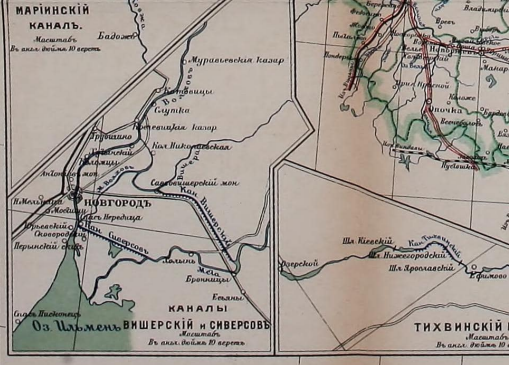
Памятниками временъ Петра Великаго остались: деревянный соборъ св. ап. Петра и Павла и общественный садъ, гдѣ царь собственноручно сажалъ березы; въ саду былъ дворецъ пары, разобранный въ 1773 г., и походная его церковь; въ саду сохраняется большой камень, на которомъ эта церковь устанавливалась. Мѣсто церкви и дворца въ саду обозначено надписями на столбахъ. Отъ Петровскаго завода уцѣлѣли только ямы и слѣды плотины. Въ городѣ заслуживаетъ особаго вниманія пріѣзжающихъ Александровскій пушечно-снарядный заводъ, основанный, какъ уже говорилось выше, въ 1774 году; заводъ съ того времени, примѣняясь къ требованіямъ техники, дважды капитально перестраивался. Въ началѣ 80-хъ годовъ, съ замѣной чугунныхъ пушекъ стальными, заводу пришлось пережить въ своемъ производствѣ тяжелый кризисъ, явившійся слѣдствіемъ полной неподготовленности его къ новому дѣлу; заводъ оказался не въ состояніи выполнять даже небольшие казенные подряды, почему дефициты его быстро возрастали, и если правительство воздержалось отъ окончательнаго закрытія завода, то только изъ-за того, чтобы не оставить сразу безъ средствъ къ жизни нѣсколько тысячъ рабочихъ. Однако къ 1887—1888 годамъ правильная дѣятельность завода оказалась уже возстановленной благодаря техническимъ его успѣхамъ, а съ 1889 года заводъ работаетъ уже съ постоянной прибылью, увеличивающейся съ расширеніемъ подрядовъ. Пятнадцатилѣтняя производительность завода (съ 1882 по 1896 г.) по приготовленію снарядовъ выражается суммой почти въ 5.670.000 рублей; наименьшая производительность была въ 1884 году—189 тыс. рублей, а наибольшая въ 1895 г.—683 тыс. руб. Памятникомъ пребыванія на заводѣ имп. Александра I служатъ двѣ чугунныя пушки, стоящія подъ особымъ навѣсомъ, изъ которыхъ одна отлита въ присутствіи императора, а другую онъ ковалъ собственноручно; слѣды его ударовъ означены серебрянными знаками. Въ память пребыванія въ Петрозаводскѣ въ 1848 г. вел. кн. Константина Николаевича, его именемъ на-

# КАРТА ОЗЕРНОЙ ОБЛАСТИ.

составилъ Н.Ильинъ.

Масштабъ  
Въ Александровъ дюймъ 60 верстъ

Приложени къ сов. Россіи: Полное географическое описание нашего отечества Т. III  
подъ редакціи В. П. СЕМЕНОВА изд. А. Ф. ДЕРЖИНА



- ОБЪЯСНЕНІЕ УСЛОВНЫХЪ ЗНАКОВЪ**
- **СТОЛИЧНЫЙ ГОРОДЪ**
  - **ГУБЕРНСКІЙ ГОРОДЪ**
  - **УЕЗДСКАЯ ГОРОДА**
  - **Замѣтные города, поселки, села, мануфактуры, посевы и деревни.**
  - **Губернская граница**
  - **Уездная граница**
  - **Железная дорога, открытая**
  - **Железная дорога, строящаяся**
  - **Шоссейная дорога**
  - **Водная дорога**
  - **Водная дорога, строящаяся**
  - **Телеграфная линия**
  - **Море и эстуарій**
  - **Рады на паровыхъ пароходныхъ линияхъ**
  - **Рады на пароходныхъ линияхъ**
  - **Рады на пароходныхъ линияхъ**