

Н 63

Иллюстрированный путеводитель по Николаевской жел. дор.

121-14/2001

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ
ПУТЕВОДИТЕЛЬ
ПО
НИКОЛАЕВСКОЙ
ЖЕЛ. ДОР.



1851 — 1914

ИЗДАНИЕ
УПРАВЛЕНИЯ ДОРОГИ.

проверено 1932 г.

П-90

1938
ДЕНЕЖИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ
□ ПУТЕВОДИТЕЛЬ □

по
НИКОЛАЕВСКОЙ Ж. Д.

ИЗДАНИЕ
Управленія Николаевской желѣзной дороги.

ПЕТРОГРАДЪ
1914.

БИБЛИОТЕКА
ТЕХНИКИ

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Прошло немного больше полустолѣтія со дня открытія Николаевской ж. д., но тотъ громаднѣйшій переворотъ, который былъ внесенъ ею появленіемъ во всѣ стороны государственнаго быта, настолько изгладился изъ памяти пользующихся теперь результатами развитія желѣзнодорожнаго дѣла, что современному путешественнику покажутся невѣроятными затрудненія, которыя пришлось преодолѣть инициаторамъ дѣла въ моментъ возникновенія дороги. Немногимъ, можетъ быть, извѣстно, что только генію ея державнаго строителя, Императора Николая I, наше отечество обязано всѣми благами, которыя несетъ за собой развитіе желѣзнодорожныхъ сообщеній.

Не будь его державной воли, на долгое время вопросъ постройки Николаевской ж. д. былъ бы отсроченъ, такъ какъ осуществленіе рельсовой колеи въ ту пору считалось утопіей не только въ тогдашнихъ правительственныхъ сферахъ, но и въ средѣ современныхъ техниковъ.

Это обстоятельство побудило насъ снабдить настоящее изданіе краткимъ историческимъ очеркомъ Николаевской желѣзной дороги.

Затѣмъ «Путеводитель» имѣетъ цѣлью дать проѣзжающимъ по Николаевской ж. д. возможно полныя свѣдѣнія какъ о самой дорогѣ, такъ и о мѣстностяхъ, по которымъ проходитъ она и ея вѣтви.

Сообразно съ этимъ путеводитель, помимо историческаго очерка, заключаетъ въ себѣ:

1) Обзоръ коммерческой дѣятельности дороги,

2) Географическій, этнографическій и экономическій обзоръ мѣстностей, по которымъ дорога проходитъ,

3) Подробное описаніе станцій и близлежащихъ раіоновъ въ промышленномъ и историческомъ отношеніяхъ.

Послѣ описанія наиболѣе значительныхъ городовъ даны справочныя свѣдѣнія, необходимыя туристамъ, способы сообщенія, адреса гостиницъ, цѣны и т. п.

Къ путеводителю приложены:

1) Карты — главной линіи, Полоцкой и Новоторжской,

2) Карта Николаевской ж. д. въ торгово-промышленномъ отношеніи.

3) Перечень остановочныхъ пунктовъ.

Кромѣ свѣдѣній, имѣвшихся въ распоряженіи Управленія дороги, при составленіи настоящаго изданія использованы слѣдующіе источники:

1. *Соловьевъ, С.* — Исторія Россіи съ древнѣйшихъ временъ.

2. *Бестужевъ-Рюминъ, К.* — Русская исторія съ древнѣйшихъ временъ.

3. *Чечулинъ.* — Города Московскаго Государства въ XVI вѣкѣ.

4. *Семеновъ, П.* — Россія. Географическое описаніе нашего отечества.

5. *Анучинъ, Д.* — Рельефъ поверхности Европейской Россіи.

6. *Анучинъ, Д.* — Верхневолжскія озера и верховья Зап. Двины.

7. *Еремьевъ, П.* — Геологическій очеркъ Тверской губ.

8. *Борзаковский, В.* — Исторія Тверскаго Княжества.

Инж. п. с. *В. Ададуровъ.*



Императоръ Николай I.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ.

Возникновеніе Николаевской желѣзной дороги.

1 ноября 1913 г. исполнилось 62 года со дня открытія Николаевской желѣзной дороги для общественнаго пользованія. По времени окончанія постройки она является третьей въ Россіи, такъ какъ ранѣе были построены и открыты для движенія: Царскосельская — въ 1838 г. и Варшаво-Вѣнская — въ 1848 году. Однако, по значенію для Россіи въ государственномъ, экономическомъ и техническомъ отношеніяхъ Николаевской желѣзной дорогѣ принадлежитъ по праву первое мѣсто. Кромѣ того, Николаевская дорога первая въ Россіи, выстроенная русскими инженерами.

Для того, чтобы яснѣе представить себѣ, въ какихъ условіяхъ возникъ вопросъ о постройкѣ Николаевской желѣзной дороги и съ какими затрудненіями приходилось бороться при ея проведеніи, придется прослѣдить въ общихъ чертахъ развитіе желѣзныхъ дорогъ заграницей.

Родиной паровыхъ желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ считать Англію, гдѣ еще въ 1804 году была сдѣлана попытка перевозить грузы по рельсамъ съ помощью паровой машины. Однако, благодаря несовершенству послѣдней, дѣло не могло развиваться, и съ 1804 года по 1829 годъ мы видимъ только цѣлый рядъ попытокъ достигъ совершенства въ этомъ направленіи. Наконецъ, въ 1829 году была построена въ Англіи первая значительная желѣзно-дорожная линія длиною около 42 верстъ между городами Ливерпулемъ и Манчестеромъ. Строителемъ ея былъ знаменитый механикъ-изобрѣтатель Стефенсонъ. Постройка этой линіи потребовала отъ строителя необычайной энергіи. Препятствія встрѣчались на каждомъ шагу. Уже при изысканіяхъ направленія пути невѣжественное населеніе, опасаясь, что сооруженіе желѣзной дороги разоритъ его, что дымъ локомотивовъ отравитъ воздухъ, скотъ будетъ бояться поѣздовъ и не станетъ пастись на лугахъ, лежащихъ возлѣ пути, что искры, выбрасываемыя локомотивомъ, будутъ причиною постоянныхъ пожаровъ и т. д., встрѣчала Стефенсона и его помощниковъ съ дреколіемъ, ломало его инструменты и угрозами прогоняло изслѣдователей. Даже многіе крупные землевладѣльцы препятствовали

производству изысканій въ ихъ земляхъ, опасаясь обезцѣненія ихъ, а нѣкоторые помѣщики приказывали даже стрѣлять въ изслѣдователей, если они появятся на ихъ земляхъ. Стефенсону приходилось производить изысканія ночью, вступая порой въ борьбу съ фермерами и служащими мѣстныхъ владѣльцевъ, при чемъ дѣло доходило до выстрѣловъ съ обѣихъ сторонъ.

Однако, несмотря на всю оппозицію и рутину, Стефенсонъ довелъ постройку до конца и по новому пути 6-го октября 1829 года провелъ усовершенствованнымъ имъ паровозомъ «Ракетой» поѣздъ, состоявшій изъ товарныхъ вагоновъ съ грузомъ 600 пудовъ со скоростью 36 верстъ въ часъ.

Эта постройка рѣшила вопросъ о значеніи желѣзныхъ дорогъ вообще и о примѣненіи паровыхъ двигателей къ передвиженію по нимъ въ частности.

Съ тѣхъ поръ желѣзныя дороги все болѣе и болѣе завоевываютъ права гражданства и появляются въ 1832 году во Франціи, затѣмъ въ Бельгіи, Италіи, Германіи и другихъ Европейскихъ государствахъ. Одновременно приступаютъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Америкѣ, гдѣ онѣ въ настоящее время достигли колоссальнаго развитія.

Вышеприведенные примѣры оппозиціи лишь въ слабой степени обрисовываютъ картину невѣжества и рутины общества въ техническихъ вопросахъ. И это происходило даже въ Англіи, странѣ, которая тогда считалась передовой почти во всѣхъ отрасляхъ наукъ и искусствъ.

Вопросъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ возникъ въ Россіи въ тридцатыхъ годахъ прошлаго столѣтія, когда стали извѣстны данныя о результатахъ постройки и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ за границей. Однако, какъ въ правительственныхъ сферахъ, такъ и среди большинства русскихъ инженеровъ возникали сомнѣнія относительно возможности сооруженія и выгоды эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Указывали на наши климатическія условія, находя ихъ крайне неблагопріятными для сооруженія желѣзныхъ дорогъ, на стоимость ихъ, не соответствующую ожидаемому доходу. Наконецъ, опасались, что желѣзныя дороги могутъ произвести цѣлый переворотъ въ народной жизни государства и измѣнить, быть можетъ, къ худшему, обычаи и порядки въ торговлѣ и промышленности.

Какой взглядъ существовалъ тогда въ обществѣ на экономическія условія постройки и эксплуатаціи желѣзной дороги, показываетъ книга «О желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи» сочиненія г. Наркиза Атрѣшкова. Въ этомъ сочиненіи авторъ, изслѣдуя возможную доходность будущей Николаевской желѣзной дороги, считаетъ, что наибольшее товарное движеніе по ней не превзойдетъ 7.000 пудовъ, а пассажирское—8.000 человекъ въ годъ, что вмѣстѣ составитъ доходъ Николаевской дороги не болѣе 5.650 рублей въ годъ. Самые ревностные сторонники постройки Николаевской дороги не ожидали отъ нея болѣе 12-ти милліоновъ пудовъ груза и 120 тысячъ пассажировъ въ годъ.

Въ 1839 году, по Высочайшему повелѣнію, были командированы въ Сѣверо-Американскіе

Соединенные Штаты инженеры путей сообщенія П. П. Мельниковъ и Н. О. Крафтъ для изученія постройки и эксплуатаціи американскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ болѣе соответствующихъ русскимъ по климатическимъ условіямъ.

Одновременно, по порученію Государя Императора Николая Павловича, Комитету Министровъ было поручено разбирать всѣ поступающіе отъ различныхъ лицъ проекты устройства желѣзныхъ дорогъ между обѣими столицами.

По прошествіи двухъ лѣтъ Комитетъ Министровъ пришелъ къ заключенію, что строить желѣзную дорогу между С.-Петербургомъ и Москвою невозможно и бесполезно, хотя вернушіеся изъ Америки Мельниковъ и Крафтъ доказывали противное.

Императоръ Николай Павловичъ, давъ полную возможность излиться всѣмъ мнѣніямъ до конца и недовольный на большинство въ Комитетѣ Министровъ за отрицательные результаты, пожаловалъ самъ 13 января 1842 года въ послѣднее засѣданіе и, выслушавъ всѣ возраженія г.г. министровъ, извоилъ объявить рѣшительнымъ тономъ Высочайшую волю свою, что онъ признаетъ «сооруженіе желѣзной дороги между столицами вполнѣ возможнымъ и полезнымъ, что къ исполненію сего должно быть немедленно приступлено, и что насколько онъ убѣжденъ въ необходимости и пользѣ сооруженія желѣзной дороги между столицами, настолько же онъ считаетъ не нужнымъ пролагать теперь желѣзныя дороги въ другихъ мѣстностяхъ Россіи».

Въ заключеніе Императоръ сказалъ: «а такъ какъ всѣ министры противъ устройства желѣзной дороги, то онъ учреждаетъ для осуществленія этого важнаго предпріятія особый комитетъ, назначая предсѣдателемъ его Наслѣдника Престола, Цесаревича Александра Николаевича и при комитетѣ особую строительную комиссію».

1 февраля 1842 года состоялся Высочайшій указъ Николая I, повелѣвавшій сооруже́ніе желѣзной дороги между С.-Петербургомъ и Москвою.

Изысканія.

При самомъ началѣ распоряженій о сооруже́ніи дороги обращено было вниманіе на то, что, за неимѣніемъ до сихъ поръ въ Россіи желѣзныхъ дорогъ, исключая Царскосельской, длиною всего 25 верстъ (Варшаво-Вѣнская только начиналась строиться), русскіе инженеры не могли еще пріобрѣсти достаточнаго опыта въ ихъ постройкѣ и поэтому было рѣшено пригласить для совѣщаній майора американской службы Уистлера.

Уистлеръ, прибывъ въ Россію въ іюль 1842 года, тотчасъ же приступилъ къ осмотру мѣстности, по которой предполагалось провести желѣзную дорогу. По осмотрѣ своемъ, онъ донесъ, что вся мѣстность такъ щедро одарена самой природою условіями, необходимыми къ выгоднѣйшему устройству подобныхъ сообщеній, что едва ли можно гдѣ либо встрѣтить такой замѣчательный случай на столь большомъ протяженіи.

Для производства изысканій линія дороги была раздѣлена на двѣ части. Начальникомъ

первой — отъ Петербурга до Бологое былъ назначенъ инженеръ П. П. Мельниковъ, а начальникомъ второй — отъ Бологое до Москвы — Н. О. Крафтъ.

Изысканія производились, по возможности, въ кратчайшемъ направленіи и съ этой цѣлью въ началѣ была сдѣлана попытка, хотя и неуспѣшная, отыскать просѣку, сдѣланную еще при Петрѣ Великомъ по совершенно прямому направленію между двумя столицами.

Планъ этой просѣки, хранившійся въ архивѣ кремлевской экспедиціи, былъ составленъ иностранцемъ Фервасеромъ по порученію Императора Петра Великаго. Послѣдній уже предвидѣлъ великое значеніе кратчайшаго пути между столицами.

Инженеръ Мельниковъ сдѣлалъ подробныя изысканія по двумъ направленіямъ: 1) отъ Петербурга на Вышній-Волочекъ, по направленію, близкому къ прямому, съ переходомъ р. Волхова у Соснинской пристани и 2) отъ Петербурга, съ большимъ отклоненіемъ отъ прямой, на Новгородъ и Вышній-Волочекъ. При сравненіи обоихъ направленій оказалось, что линія на Новгородъ, помимо своего большого протяженія, проходитъ по мѣстности, болѣе трудной и волнистой, чѣмъ въ первомъ направленіи.

Въ виду разногласія, возникшаго въ комитетѣ по поводу выбора одного изъ вышеназванныхъ направленій, былъ составленъ подробный докладъ относительно обоихъ направленій и представленъ на Высочайшее усмотрѣніе.

Государь Императоръ, прочитавъ докладъ, изволилъ начертать: «Дорогу устроить по прямому направленію, ибо не нахожу ни одной

уважительной причины вести ее на Новгородъ, который не лишится всѣхъ выгодъ, которыми нынѣ пользуется».

Здѣсь уместно привести объясненіе начальника одного изъ участковъ постройки В. А. Панаева по поводу легенды о томъ, что будто бы Императоръ Николай I, положивъ линейку на поданную ему карту и проведя линію карандашемъ, приказалъ вести желѣзную дорогу по прямой линіи. Въ дѣйствительности же дѣло обстояло такимъ образомъ: Какъ упомянуто было выше, огромное большинство членовъ комитета по постройкѣ С.-Петербургско-Московской жел. дороги полагало, что надо вести дорогу на Новгородъ. Государь не раздѣлялъ этого мнѣнія и, утомленный безконечными спорами по этому предмету, призвалъ къ себѣ инженеръ-полковника Мельникова и спросилъ его: какого онъ мнѣнія о направленіи дороги. Мельниковъ высказался такъ:

«Дорога должна соединять двѣ весьма населенныя столицы; все движеніе, какъ грузовое, такъ и пассажирское будетъ сквозное. Въ непродолжительномъ времени должны примкнуть къ Москвѣ другія дороги со всѣхъ концовъ Россіи; такимъ образомъ, сквозное движеніе между Петербургомъ и Москвою разовьется въ нѣсколько десятковъ разъ противъ настоящаго. Было бы большою ошибкою и неисчислимою потерей въ общей государственной экономіи обречь дальнѣйшія поколѣнія на уплату 80-ти слишкомъ верстъ, въ продолженіе цѣлаго вѣка или больше, пока прямой расчетъ не вынудилъ бы строить другую, болѣе кратчайшую дорогу отъ Петербурга до Москвы.

«Радъ», сказалъ Государь, «что ты одного со мной мнѣнія, веди дорогу прямо».

Слова «веди дорогу прямо» не означали вести по прямой линіи, а относились къ тому, чтобы не держаться направленія на Новгородъ.

Такимъ образомъ, вопросъ былъ рѣшенъ и линія пошла между двумя столицами по «возможно» прямому направленію. Насколько замѣчательна прямолинейность С.-Петербургско-Московской желѣзной дороги, можно судить уже потому, что вся длина линіи послѣ постройки оказалась въ 604 версты, тогда какъ астрономическое разстояніе между Петербургомъ и Москвою составляетъ 598 верстъ, а протяженіе Московскаго шоссе — 674 версты.

По окончаніи изысканій, въ началѣ 1843 года, и по собраніи всѣхъ топографическихъ свѣдѣній, линія дороги была нанесена на карту, которая удостоилась Высочайшаго утвержденія 14 апрѣля 1843 года и принята къ руководству при постройкѣ дороги.

Постройка.

Изысканія по всему протяженію были въ 1843 году окончены, и уже въ 1844 году приступили къ землянымъ работамъ и къ постройкѣ мостовъ.

Главнымъ руководителемъ всего дѣла былъ графъ Клейнмихель, назначенный въ 1842 году главноуправляющимъ путями сообщенія.

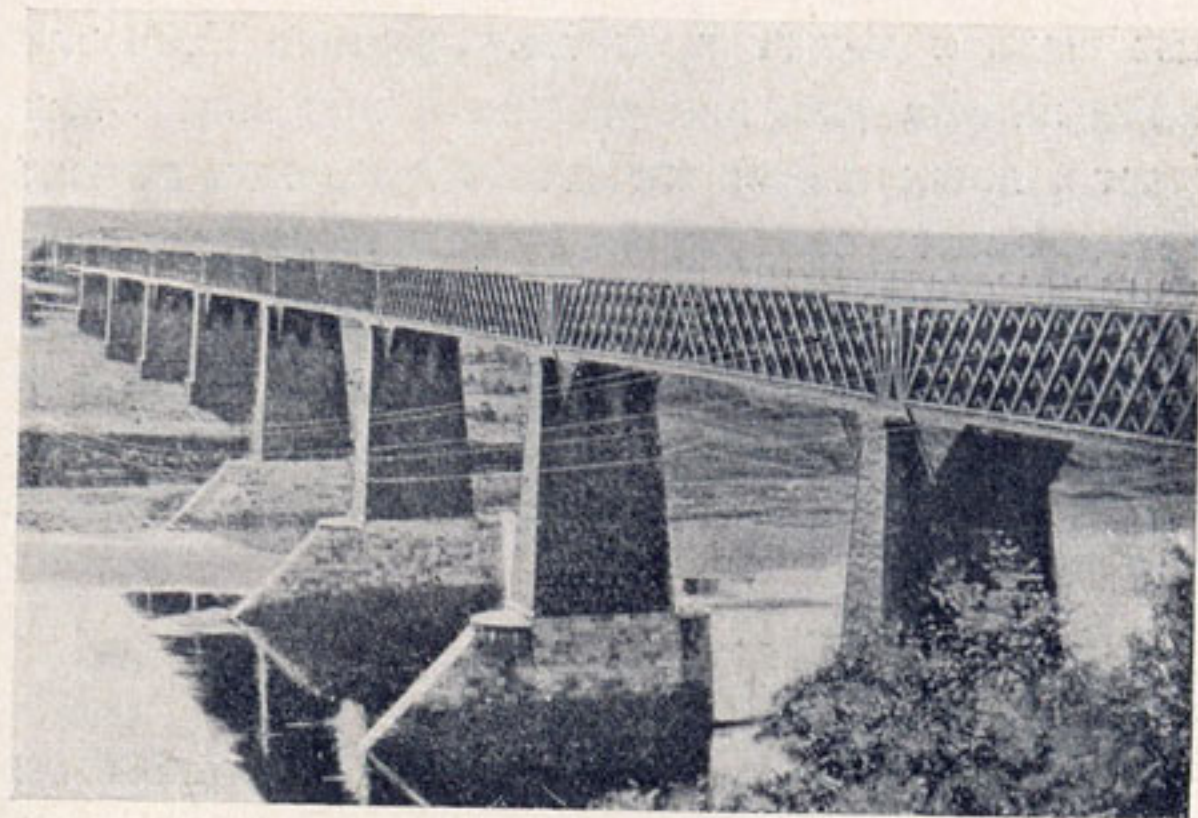
Вся дорога въ строительномъ отношеніи была раздѣлена на двѣ части, названныя дирекціями: сѣверную отъ Петербурга до Бологое и южную отъ Бологое до Москвы. Начальникомъ сѣ-

верной дирекціи былъ П. П. Мельниковъ, южной— Н. О. Крафтъ.

Каждая дирекція въ строительномъ отношеніи дѣлилась на участки, а послѣдніе — на дистанціи. Какъ участками, такъ и дистанціями завѣдывали инженеры путей сообщенія. Кромѣ того, каждый большой мостъ имѣлъ отдѣльнаго строителя. Земляное полотно сооружалось для двухъ рельсовыхъ путей. Откосы полотна дѣлались двойными и даже тройными, относительно высоты, чтобы по возможности предупредить сплывы, которые часто образовывались въ глинистыхъ грунтахъ. Самыя трудныя работы производились на Валдайскихъ возвышенностяхъ и, въ особенности, между рѣкой Волгой и г. Москвой.

Здѣсь прорѣзывались глубокія выемки и сооружались громадныя насыпи, которыя приходилось возводить, большею частью, изъ глины, такъ какъ послѣдняя, къ сожалѣнію, господствующій грунтъ на всей линіи. Вслѣдствіе спѣшности работы, насыпи возводились нерѣдко изъ мерзлой глины, комья которой, оттаивая въ теплое время, разстраивали насыпь и служили причиною обваловъ и сплавовъ. Работы производились ручнымъ способомъ, помощью конной и тачечной возки; только при разработкѣ громадной выемки между станціями Валдайкой и Березайкой были примѣнены, въ видѣ опыта, паровыя землекопныя машины.

Искусственныя сооруженія состояли изъ мостовъ на каменныхъ устояхъ и быкахъ съ деревянными пролетными частями и, изъ каменныхъ и чугунныхъ трубъ. Верхнее строеніе мостовъ при большихъ пролетахъ было устроено



Мстинскій мостъ въ первоначальномъ видѣ.

по американской раскосной системѣ Гау. Эта система была теоретически разработана инженеромъ путей сообщенія Д. И. Журавскимъ, строителемъ Веребьинскаго моста, и весьма цѣлесообразно примѣнена къ устройству большихъ мостовыхъ пролетовъ на всей линіи.

Всего искусственныхъ сооружений на дорогѣ было 252; въ томъ числѣ мостовъ 184, трубъ 69, путепроводовъ 19.

Изъ наиболѣе интересныхъ мостовъ назовемъ: мостъ черезъ р. Мсту на 177 верстѣ, построенный инженеромъ Крутиковымъ, былъ о девяти пролетахъ въ 28,7 саж. каждый. Быки были каменные только въ нижней ихъ части, верхняя же часть была деревянная, рѣшетчатая, обшитая листовымъ желѣзомъ.

Высота Мстинскаго моста надъ горизонтомъ воды рѣки достигла 19 саж.

Веребьинскій мостъ на 186 верстѣ, построенный Журавскимъ черезъ Оврагъ и рѣчку Вере-

бые былъ о девяти пролетахъ, длиною 23,28 саж. каждый. На рис. изображенъ общій видъ этого моста, представлявшаго собою одно изъ самыхъ грандіозныхъ сооружений Николаевской дороги.

Станціи были устроены 4-хъ классовъ:

I класса — 5, изъ которыхъ двѣ столичныя и промежуточныя — М. Вишера, Бологое, Тверь.

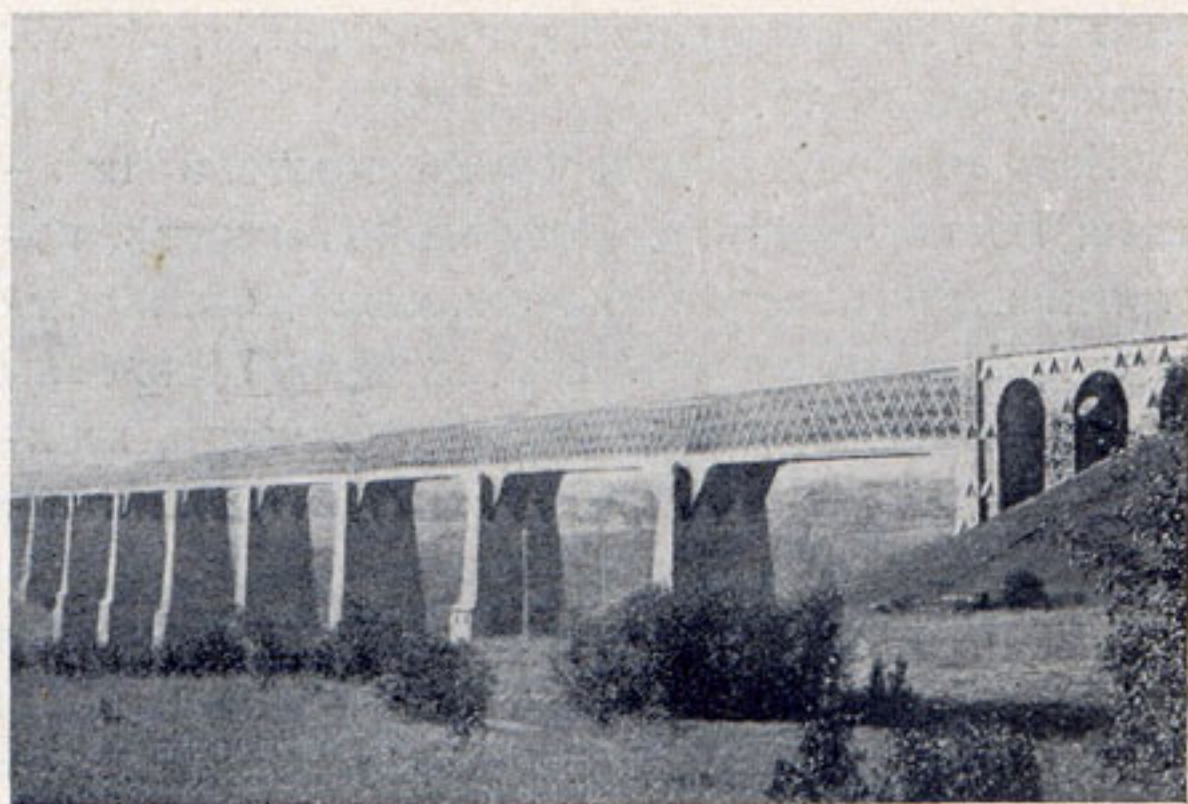
II класса — 4, Любань, Окуловка, Спирово и Клинъ.

III класса — 9.

IV класса — 16.

На Знаменской площади въ Петербургѣ былъ выстроенъ главный вокзалъ дороги, фасадъ котораго, за незначительными измѣненіями, сохранился до настоящаго времени.

Пассажирскіе дома на станціяхъ I и II класса построены по такъ называемой островной системѣ, т. е. они расположены между главными путями, которые соотвѣтственнымъ образомъ расходятся другъ отъ друга. Эти зданія соору-



Веребѣинскій мостъ въ первоначальномъ видѣ.

жены каменными, красивой архитектуры съ удобнымъ внутреннимъ расположеніемъ и составляютъ до настоящаго времени одно изъ лучшихъ украшеній линіи.

Вокругъ станціонныхъ построекъ были разбиты сады. Нѣкоторые изъ нихъ теперь разрослись и служатъ украшеніемъ станцій. Другіе, препятствовавшіе развитію станцій, въ послѣдствіи



Николаевскій вокзалъ въ С.-Петербургѣ.

были снесены, а вмѣсто нихъ были разбиты цвѣтники. На станціяхъ I и II классовъ построены фундаментальныя круглыя паровозныя зданія, по образцу американскихъ. При нихъ имѣлись большія и малыя мастерскія для ремонта подвижного состава. Большія мастерскія устроены были на станціяхъ I класса, а малыя на станціяхъ II класса. Паровозныя зданія раздѣлены радіально на 18 стойлъ для стоянки паровозовъ, и кромѣ того, имѣли четыре сквозныхъ стойла для входа и выхода паровозовъ. Желѣзный куполъ, діаметромъ въ 15 саж., на метал-



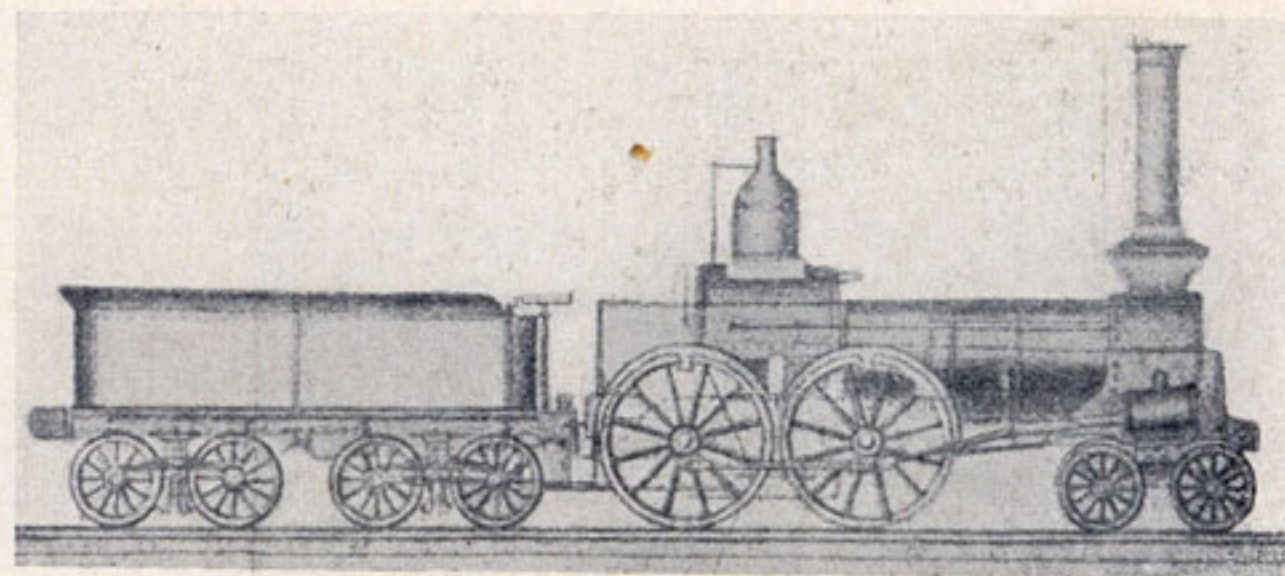
Ст. Тверь. Вокзалъ.

лическихъ стропилахъ покрываетъ эти зданія. Въ центрѣ зданія помѣщается поворотный кругъ для поворота подвижного состава.

Подвижной составъ и паровозы изготовлялись на Александровскомъ механическомъ заводѣ, перешедшемъ изъ вѣдѣнія Министерства Финансовъ въ вѣдѣніе Главнаго Управленія Путями Сообщенія. Александровскій заводъ былъ основанъ около 1824 года взамѣнъ сильно пострадавшаго отъ наводненія Екатерингофскаго чугунно-литейнаго завода; всѣ механизмы, станки и машины послѣдняго были перенесены на Александровскій заводъ. До 1843 года Александровскій заводъ, называемый чугунно-литейнымъ, принадлежалъ Горному вѣдомству.

Спеціальностью завода были, главнымъ образомъ отливки: чугуныя, мѣдныя и бронзовыя и, кромѣ, того, разныя механическія работы и судостроеніе. Заводъ принималъ дѣятельное участіе въ возведеніи многихъ зданій и сооружений въ

Петербургѣ, какъ напр., въ постройкѣ Зимняго Дворца, послѣ его пожара, мостовъ: Аничковскаго, разводной части Николаевского, Синяго и Цѣпного, здѣсь же была изготовлена желѣзная рѣшетка для Лѣтняго сада, фигуры львовъ, украшающихъ и нынѣ набережную рѣки Невы около Дворцоваго моста, а также построенъ первый пароходъ въ Россіи.



Типъ первыхъ паровозовъ.

Типъ паровозовъ и подвижного состава, въ первое время эксплуатаціи дороги, былъ весьма неусовершенствованный. Паровозы и вагоны строились однобуферными безъ винтовой сцѣпки.

Эксплоатація дороги.

18-го августа 1851 года прошелъ изъ Петербурга въ Москву первый царскій поѣздъ съ Государемъ Императоромъ и Августѣйшей Фамиліей, которые отправились въ Москву для присутствія на празднованіи двадцатипятилѣтія со дня Священнаго Коронованія Государя Императора.

1-го ноября 1851 года С.-Петербурго-Московская желѣзная дорога была открыта для общественнаго пользованія.

Въ 1855 году, 8-го сентября, въ годъ восшествія на престолъ Государя Императора Александра II, состоялось Высочайшее повелѣніе о наименованіи С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги «Николаевской». Въ Высочайшемъ повелѣніи было между прочимъ сказано, «что



Прибытіе перваго Императорскаго поѣзда въ Москву 18 Августа 1851 года.

путь этотъ по своему устройству, достоенъ нести Имя Высочайшаго Основателя его».

Въ первое время послѣ открытія дороги, число отправляемыхъ поѣздовъ было весьма незначительно. Съ каждаго конца дороги отправлялось каждые сутки по два поѣзда пассажирскихъ и по четыре товарныхъ. Каждый пассажирскій поѣздъ состоялъ изъ паровоза съ тендеромъ, одного багажнаго, одного почтоваго и пяти пассажирскихъ вагоновъ. Пассажирскіе поѣзда ходили со скоростью $37\frac{1}{2}$ верстъ въ часъ, совершая весь переѣздъ въ 18 часовъ, считая въ томъ

числѣ и остановки на станціяхъ. Товарные поѣзда ходили въ составѣ 15 вагоновъ со скоростью 15 верстъ въ часъ и находились въ пути 48 часовъ.

Въ первый годъ съ открытія движенія по дорогѣ было перевезено пассажировъ 780.154, товаровъ 10.251.916 пудовъ и выручено чистой прибыли 1.651.309 руб. 28 коп. Въ слѣдующіе годы число пассажировъ колебалось отъ 1 до $1\frac{1}{2}$ милліоновъ, оставаясь довольно постояннымъ между тѣмъ какъ товарное движеніе постепенно возрастало и уже въ 1856 году составляло 23.760.892 пуда, а въ 1867 доходило до 57.172.146 пудовъ.

Почтовые поѣзда считались самыми важными и на нихъ обращалось особое вниманіе, такъ на примѣръ, между давно уже забытыми порядками, было сопровожденіе почтоваго поѣзда жандармомъ верхомъ, не только по всѣмъ станціямъ, но и на пути. Между станціями были устроены жандармскіе посты; при прохожденіи почтоваго поѣзда мимо каждаго изъ этихъ постовъ, жандармъ на лошади скакалъ по бѣрмѣ насыпи, сопровождая поѣздъ на разстояніи одной или двухъ верстъ.

Вся паровозная прислуга и кондукторы, сопровождающіе поѣзда, были одѣты по формѣ съ касками на головахъ, при чемъ кондукторы были вооружены тесаками; въ послѣдствіи каски были отмѣнены и надѣвались лишь только при сопровожденіи Императорскихъ поѣздовъ.

По отношенію къ пассажирамъ, проѣзжающимъ по Николаевской дорогѣ, были сперва введены крайне стѣснительныя правила, на осно-

ваніи которыхъ каждый пассажиръ обязанъ былъ предъявлять на станціи отправленія свой письменный видъ и удостовѣреніе полиціи о неимѣніи препятствій къ выѣзду. Предъявленія полицейскихъ удостовѣреній были вскорѣ отмѣнены, но предъявленіе паспортовъ существовало долгое время.

Эксплоатація Николаевской дороги въ первый годъ послѣ постройки дала валовой по-верстный доходъ въ 7.316 рублей, къ 1864 году эта цифра возрасла до 14.603 рублей. Когда же къ Москвѣ примкнули вѣтви: Московско-Рязанская, Московско-Курская и Рязанско-Козловская дорога, то, въ 1865 году, валовой доходъ на версту достигъ до 22.706 рублей.

Въ концѣ 70-хъ годовъ было предположено передать Николаевскую дорогу въ завѣдываніе частнаго общества, при чемъ предпочтеніе отдано было Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

8-го іюня 1868 года состоялось Высочайшее повелѣніе о передачѣ Николаевской дороги со всѣми принадлежностями и съ Александровскимъ механическимъ заводомъ Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, которое и вступило во владѣніе дорогой съ 1-го сентября того же года.

Эксплоатація дороги Главнымъ Обществомъ продолжалась до 1893 года.

Въ числѣ другихъ условій передачи дороги Главное Общество обязалось изъ числа 60 мостовъ американской системы и одного арочной системы замѣнить въ 56 мостахъ, общеою длиною 1.335 пог. саж., деревянные фермы желѣзными.

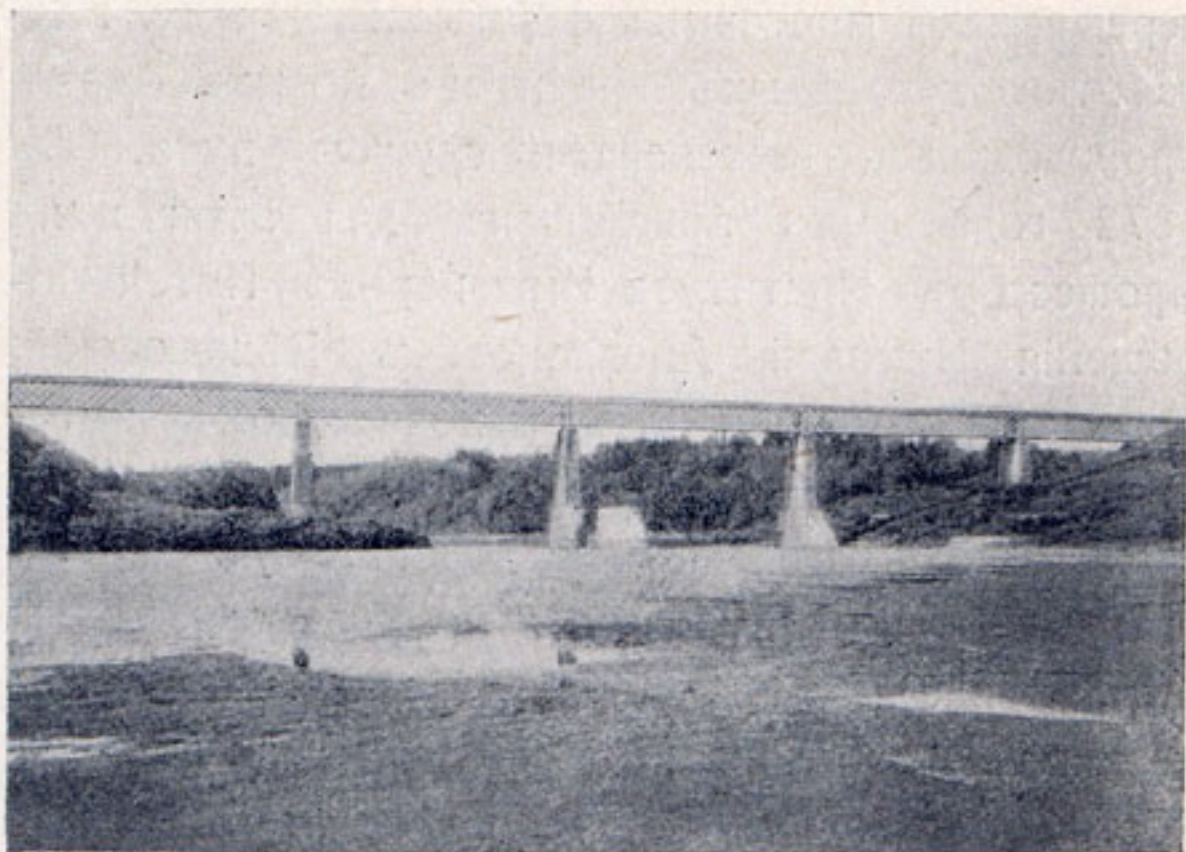
Въ виду удовлетворительнаго состоянія деревянныхъ мостовъ большихъ пролетовъ, сперва рѣшено было замѣнить деревянные фермы маленькихъ мостовъ, но пожаръ Мстинскаго моста въ 1869 году и происшедшія отъ этого большія затрудненія въ движеніи побудилъ управленіе дороги принять мѣры къ одновременной перестройкѣ какъ большихъ, такъ и малыхъ мостовъ.

Пожаромъ Мстинскаго деревяннаго моста прекращено было на четыре мѣсяца правильное движеніе на Николаевской дорогѣ. Въ этотъ сравнительно короткій срокъ удалось разобрать сгорѣвшіе пролеты и замѣнить ихъ новыми, при чемъ работа сильно затруднялась вслѣдствіе значительной высоты моста надъ поверхностью воды (около 19 саж.) и, только благодаря таланту и распорядительности завѣдывавшаго постройкой инженера Д. И. Журавскаго, сооруженіе могло быть успѣшно выполненнымъ въ такой срокъ.

Въ 1870 году было приступлено къ замѣнѣ деревянныхъ мостовыхъ фермъ желѣзными. Разработка детальнаго проекта новыхъ фермъ производилась инженерами службы пути. Съ 1872 года былъ приглашенъ для этой цѣли Профессоръ Института Инженеровъ Путей Сообщенія Николай Аполлоновичъ Бѣлелюбскій, подъ непосредственнымъ руководствомъ котораго составлены проекты замѣны почти всѣхъ главнѣйшихъ мостовъ на дорогѣ. Однимъ изъ главныхъ условій, которое приходилось соблюдать при замѣнѣ деревянныхъ фермъ металлическими, состояло въ наименьшемъ, по возможности, стѣсненіи движенія по дорогѣ. За весьма малыми исключеніями, всѣ мосты перестраива-

лись безъ устройства дорого стоящихъ объѣздныхъ путей съ временными мостами. Обыкновенно, на время замѣны фермъ, движеніе прекращалось поочередно по каждому изъ главныхъ путей, только на томъ короткомъ участкѣ, на которомъ расположенъ былъ перестраиваемый мостъ,—въ болѣе рѣдкихъ случаяхъ прекращалось движеніе по одному изъ путей на всемъ перегонѣ между сосѣдними двумя станціями.

Замѣна деревянныхъ мостовыхъ фермъ желѣзными, начатая въ 1871 году продолжалась въ теченіи двадцати двухъ лѣтъ; за это время техника постройки желѣзныхъ мостовыхъ фермъ переживала періодъ главнаго своего развитія. Съ каждымъ почти годомъ къ мостовому дѣлу предъявлялись все новыя требованія. Съ одной стороны по мѣрѣ развитія строительной механики, приходилось измѣнять приемы расчетовъ мостовыхъ сооружений, основывая ихъ на но-

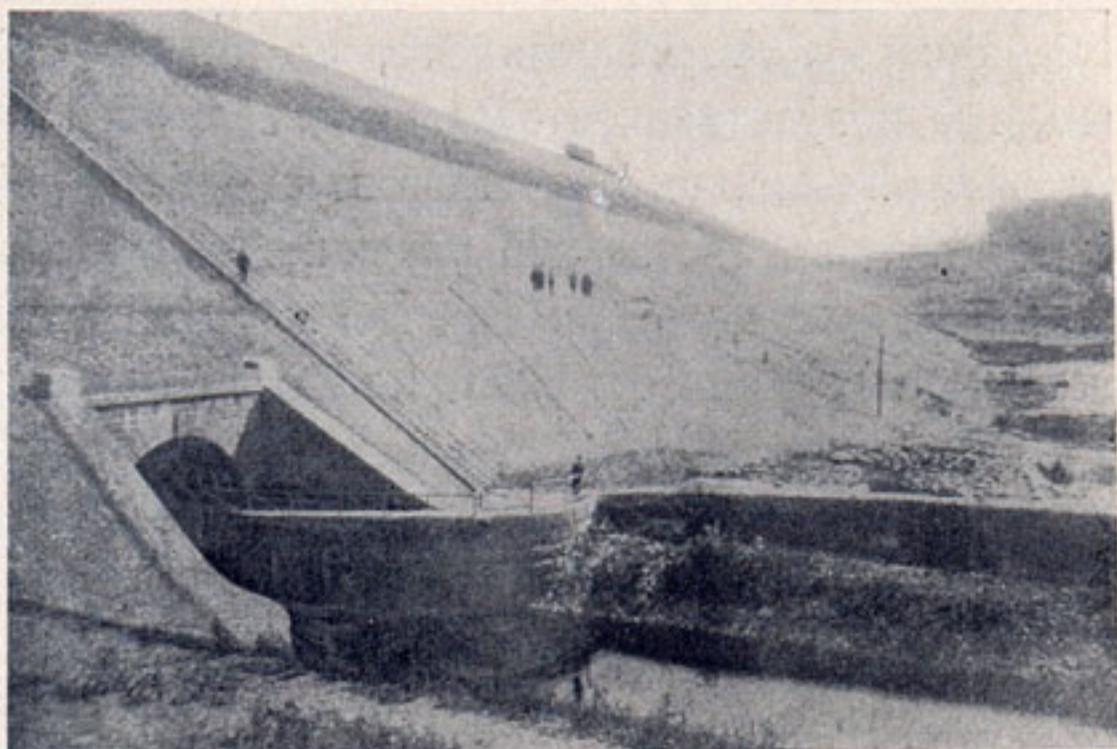


Новый Мстинскій мостъ.

выхъ, болѣе точныхъ данныхъ, съ другой стороны, все возрастающее стремленіе къ увеличенію вѣса подвижнаго состава и скорости движенія поѣздовъ заставляло увеличивать и исходныя расчетныя нагрузки для мостовыхъ фермъ. Такое переходное состояніе не могло остаться безъ вліянія на общій характеръ мостовыхъ сооружений Николаевской дороги. И дѣйствительно, если разсматривать желѣзные мосты въ хронологическомъ порядкѣ ихъ постройки, то на нихъ ясно увидимъ отпечатокъ постепеннаго развитія мостового дѣла въ Россіи, это и составляетъ характерное различіе мостовыхъ сооружений Николаевской дороги отъ такихъ же сооружений дорогъ, строившихся въ короткій промежутокъ времени и имѣющихъ почти общій типовый характеръ, соотвѣтствующій времени постройки.

Перестройка Мстинскаго моста и замѣна Веребьинскаго моста насыпью связана съ постройкой знаменитаго Веребьинскаго обхода Николаевской дороги.

Профиль Николаевской дороги вообще не представляетъ затрудненій для движенія, за исключеніемъ лишь одного мѣста, а именно близъ ст. Веребье. Здѣсь при постройкѣ полотна дороги былъ сдѣланъ сплошной 0,008 уклонъ къ Петербургу протяженіемъ 14½ верстъ. Станція Веребье была расположена на уклонѣ, и поѣзда, идущіе въ Петербургъ, часто не могли быть во время затормажены и проходили мимо станціи, вслѣдствіе чего движеніе являлось не безопаснымъ, и одинъ поѣздъ легко могъ настичь другой—впереди идущій. Съ другой стороны, движеніе по подъему было крайне затруднительно,



Веребинская насыпь.

и поѣзда должны были двигаться не иначе, какъ двойной тягой, т. е. въ два паровоза. Въ виду этого было рѣшено произвести подробныя изысканія и построить новую линію близъ Веребье, въ обходъ старой, съ цѣлью, по возможности, уменьшить крутизну подъема, а также и перейти Веребинскій оврагъ въ болѣе узкомъ мѣстѣ, чтобы избѣжать постройки моста. вмѣстѣ съ тѣмъ, съ постройкой обхода, являлась возможность замѣнить Веребинскій и Мстинскій деревянные мосты желѣзными, не затрудняя движенія по старой линіи.

Для производства изысканій и для наблюденія за постройкой былъ приглашенъ инженеръ путей сообщенія А. А. Бѣлелюбскій. Послѣ производства подробныхъ изысканій оказалось, что съ удлинениемъ обходной линіи на 4,6 версты подъемъ будетъ уменьшенъ до 0,006.

Работы по устройству Веребинскаго обхода были начаты въ 1877 году и окончены въ 1881. Постройка обхода обошлась Главному Обществу въ 5.242.975 р. 12 к.

Устройствомъ Веребинскаго обхода были достигнуты слѣдующіе результаты:

1) Сплошной подъемъ въ 0,008 протяженіемъ въ $14\frac{1}{2}$ верстъ замѣненъ подъемомъ въ 0,006, раздѣленнымъ на части горизонтальными площадками.

2) Станція Веребье построена на площадкѣ.

3) Мстинскій мостъ замѣненъ, безъ перерыва движенія по линіи, желѣзнымъ, при чемъ длина его короче прежняго на 100 саж.

4) Длинный Веребинскій мостъ замѣненъ дамбою, высотой до 20 саж., съ каменной трубой, отверстіемъ 3,00 саж.

5) Ширина между путями сдѣлана въ 7 футовъ, вмѣсто раньше бывшей въ 6 футовъ.

Устройствомъ обхода длина Николаевской дороги увеличилась на 4,6 версты и составляетъ нынѣ не 604 версты, какъ было прежде, а 609 верстъ въ круглыхъ цифрахъ.

Такимъ образомъ съ постройкой Веребинскаго обхода профиль линіи былъ улучшенъ и достигнута была большая безопасность движенія.

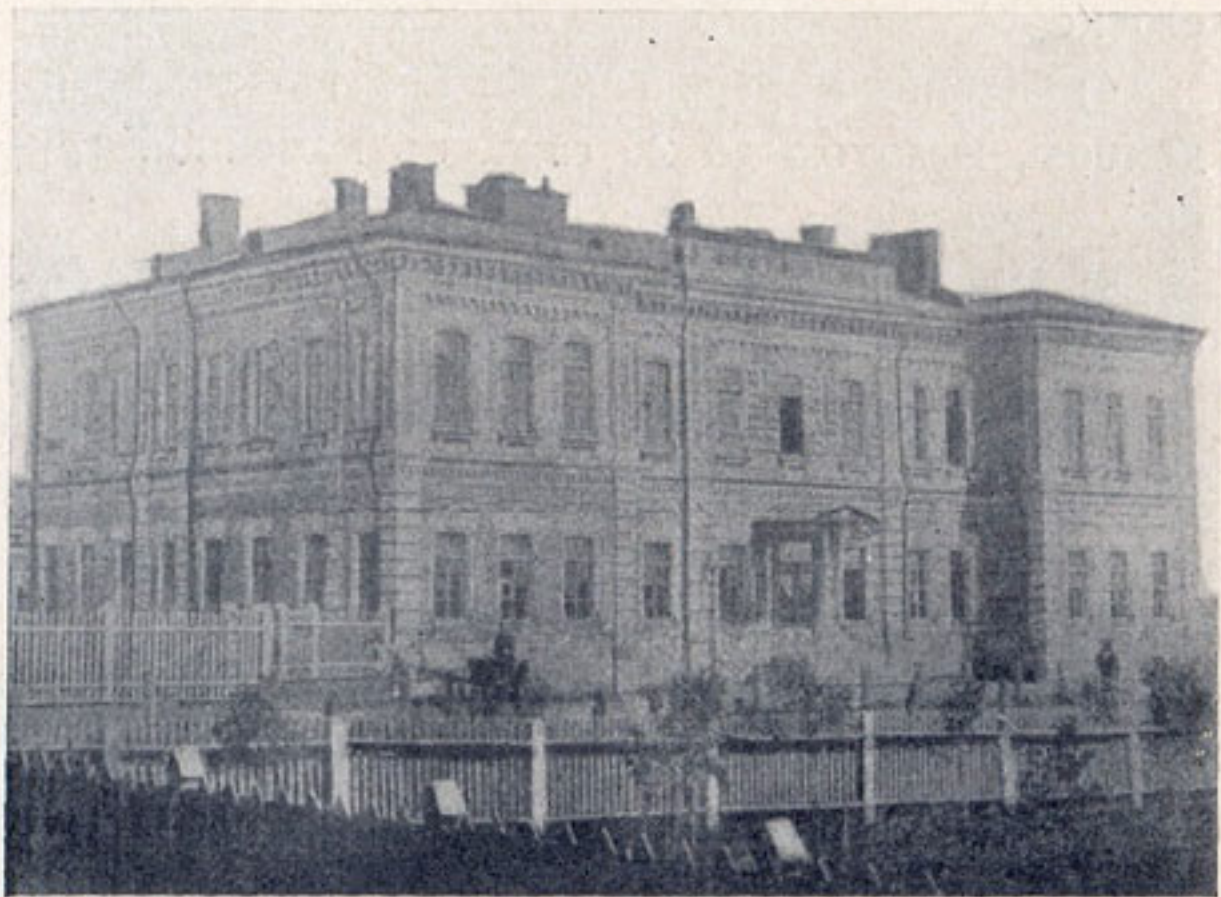
Ко времени эксплоатаціи дороги Главнымъ Обществомъ относится постройка на станціи Бологое техническаго училища для подготовленія служащихъ къ исполненію обязанностей дорожныхъ мастеровъ, машинистовъ и пр.

Кромѣ того, Общество давало субсидіи различнымъ школамъ, расположеннымъ по линіи желѣзной дороги, земскимъ, церковно-приходскимъ.

По мѣрѣ развитія дѣятельности дороги и приобрѣтенія перевозочныхъ средствъ, число поѣздовъ постепенно возрастало.

Въ 1869 году для производства движенія было назначено шесть паръ пассажирскихъ поѣздовъ и 13 паръ товарныхъ. Въ 1892 году число пассажирскихъ поѣздовъ возрасло до 17 паръ, а товарныхъ до 30 паръ.

Въ это количество включены также временные поѣзда, назначаемые въ случаѣ скопленія большого числа пассажировъ или товаровъ.



Бологовское Техническое училище.

Время проѣзда курьерскаго поѣзда доведено съ 15 часовъ 45 минутъ на все разстояніе до 13 часовъ для слѣдующихъ изъ Петербурга и до 12 часовъ 45 минутъ для слѣдующихъ изъ Москвы. Скорость почтовыхъ поѣздовъ доведена до 17 часовъ 10 минутъ, а пассажирскихъ до 19—21 часа.

Переходя къ мѣрамъ, принятымъ Главнымъ Обществомъ для привлеченія грузовъ изъ отда-

ленныхъ мѣстъ внутренней Россіи необходимо указать на постепенное увеличеніе числа вѣтвей соединяющихъ Николаевскую дорогу съ другими, примыкающими къ ней желѣзными дорогами, а также и съ промышленными заведеніями, расположенными въ районѣ дороги.

Николаевская дорога до передачи ея въ Главное Общество, для удобной передачи грузовъ, была соединена вѣтвями съ слѣдующими желѣзными дорогами: 1) С.-Петербурго-Варшавской, 2) Московско-Ярославской, 3) Московско-Курской и 4) Московско-Рязанской. Кромѣ того имѣлись еще небольшія вѣтви, прилегающія къ Николаевской дорогѣ, а именно:

1) Вѣть отъ ст. Петербургъ къ думскимъ кладовымъ и къ Александровскому заводу.

2) Вѣть торфяная, на 103 верстѣ, къ торфяному заводу.

3) Вѣть отъ ст. Тверь къ пристани р. Волги. Послѣ передачи дороги, число вѣтвей постепенно увеличивалось и въ 1887 году, кромѣ вышеуказанныхъ, имѣлись слѣдующія соединенія:

- 1) Съ Балтійской ж. д. у ст. Тосно.
- 2) » Новгородской » » » Чудово.
- 3) » Боровичской » » » Угловка.
- 4) » Рыбинско-Бологовской ж. д. у ст. Бологое.
- 5) » Новоторжской ж. д. у ст. Лихославль.
- 6) » Московско-Брестской и
- 7) » Московско-Нижегородской ж. д.

Сверхъ того за 25-лѣтній періодъ, на Николаевской дорогѣ построено до 20 маленькихъ вѣтвей отъ разныхъ промышленныхъ заведеній. Въ 1885 году поручено Главному Обществу за-

вѣдываніе Портовой вѣтвью, принадлежащей Правительству.

Финансовые результаты эксплоатациі Николаевской желѣзной дороги за время съ 1-го сентября 1868 года по 1-е января 1898 года являлись слѣдующими:

Общая сумма:

валового сбора	521.456.474	руб.	60	коп.
расхода . . .	252.590.893	»	68 ¹ / ₄	»

Слѣдовательно

чистый доходъ . .	268.865.580	руб.	91 ³ / ₄	коп.
-------------------	-------------	------	--------------------------------	------

За 25-лѣтній періодъ число пассажировъ увеличилось на 40,6⁰/₀, количество товаровъ—на 162⁰/₀, расходъ—на 50⁰/₀, а чистый доходъ на 57³/₄⁰/₀.

При передачѣ дороги въ вѣдѣніе Главнаго Общества, первымъ директоромъ ея былъ выбранъ Иванъ Федоровичъ Кенигъ, подъ непосредственнымъ управленіемъ котораго дорога находилась въ теченіе двѣнадцати лѣтъ (1868—1880) и который положилъ много труда на приведеніе дороги къ состоянію, соотвѣтствовавшему ея назначенію. Всѣ знавшіе его удивлялись замѣчательной, никогда не ослабѣвавшей энергіи этого человѣка и той особенной любви къ дѣлу, при которой трудно бываетъ отдѣлить человѣка отъ дѣла, которымъ онъ руководить.

Николаевская желѣзная дорога, какъ ранѣе было упомянуто, передана была Главному Обществу въ 1868 году съ правомъ выкупа въ казну съ 1 октября 1888 года. Уже въ 1887 г. состоялось въ Москвѣ товарищество изъ нѣсколь-

кихъ капиталистовъ, предлагавшее Правительству передать ему право выкупить дорогу у Главнаго Общества и принять ее въ арендное пользованіе. Но Высочайше утвержденнымъ 30-го мая 1887 года положеніемъ Комитета Министровъ предложеніе это было отклонено и высказано, что изъятіе Николаевской дороги изъ Главнаго Общества должно быть произведено не для передачи въ другія руки, а въ казну, но это должно быть выполнено, когда настанетъ удобное время.

Наконецъ, 14-го ноября 1893 года состоялось возвращеніе Николаевской желѣзной дороги въ казну съ уплатою Главному Обществу двухъ милліоновъ рублей.

ОБЗОРЪ КОММЕРЧЕСКОЙ ДѢЯТЕЛЬНОСТИ НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Предназначеніе Николаевской дороги — двигать продукты центральныхъ, промышленныхъ и черноземныхъ губерній къ Балтійскому морю.

Первое время эксплуатація дороги какъ будто бы противорѣчила этому положенію: къ 1870 г. количество грузовъ, двигавшихся по двумъ противоположнымъ направленіямъ, приблизительно сравнялись, но это вскорѣ измѣнилось, и въ общемъ Николаевская дорога увезла отъ Москвы къ Петербургу гораздо больше, чѣмъ привезла ей отъ Петербурга. Слѣдуетъ указать, что этотъ важнѣйшій желѣзнодорожный путь, питаясь по преимуществу продуктами чужихъ, далекихъ мѣстъ, испыталъ въ своемъ историческомъ развитіи всѣ выгоды и невыгоды подобнаго существованія.

Благополучіе Николаевской дороги началось съ того времени, когда новыя желѣзнодорожныя линіи проникли къ главнымъ центрамъ, черноземныхъ, богатыхъ хлѣбомъ губерній и когда,

такимъ образомъ, по выраженію профессора Чупрова, Орель сдѣлался преддверіемъ Риги, Полтава — Одессы, Рязскъ и Тамбовъ — Петербурга.

Получивъ отъ Московско-Рязанской, Рязанско-Козловской и примыкающихъ къ нимъ линій нѣсколько десятковъ милліоновъ пудовъ груза, Николаевская дорога сразу повысила свой валовой доходъ, до того времени долго стоявшій на одномъ мѣстѣ, съ 14.603 рублей на версту въ 1864 г. до 26.018 руб. на версту въ 1869 г.

Другой даръ Николаевская дорога получила послѣ проведенія Рыбинско-Бологовской ж. д., которая должна была подѣлиться съ ней своими барышами отъ перехваченныхъ въ Рыбинскѣ волжскихъ хлѣбныхъ грузовъ. Но были у Петербурга, въ его заботахъ о привлеченіи черноземныхъ богатствъ, и непріятныя минуты.

По мѣрѣ развитія желѣзнодорожной сѣти, хлѣбъ черноземныхъ губерній получалъ все болѣе легкій доступъ къ Ригѣ и Либавѣ, къ прусской границѣ, къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей и эти новыя направленія отбили и отбиваютъ у Николаевской дороги немало драгоцѣннаго хлѣбнаго груза.

Въ общемъ, однако, доходы Николаевской дороги постоянно стояли значительно выше, чѣмъ доходы большинства другихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Переходя къ современному положенію дѣла слѣдуетъ указать, что число пассажировъ, перевозимыхъ въ настоящее время Николаевской дорогой въ годъ, составляетъ 11¹/₂ милліоновъ.

Цифра эта показываетъ, что въ послѣднее десятилѣтіе размѣры ежегодныхъ перевозокъ по дорогѣ платныхъ пассажировъ удвоились, а, по сравненію съ періодомъ времени отъ 1893 по 1901 гг., почти утроились.

Одной изъ важнѣйшихъ причинъ, повліявшихъ на развитіе перевозокъ пассажировъ по дорогѣ въ данное десятилѣтіе слѣдуетъ признать развитіе пригороднаго движенія при обѣихъ столицахъ, что обусловливается дороговизною жизни въ столицахъ и, въ особенности, возрастаніемъ цѣнъ на квартиры.

Усиливающийся годъ отъ года спросъ на квартиры способствуетъ развитію домостроительства въ окрестностяхъ столицъ вообще и, въ частности, въ районѣ пригородныхъ станцій какъ другихъ, такъ и Николаевской дороги, гдѣ особенно усиленное домостроительство наблюдается въ районахъ станцій Поповка и Славянка вблизи Петербурга, на заарендованныхъ у Удѣльнаго Вѣдомства участкахъ земли, а равно на ст. Сходня, вблизи Москвы. Не безынтересно отмѣтить, что домостроительство, ставящее задачей, между прочимъ, и удовлетвореніе столичной жилищной нужды, начинаетъ развиваться даже въ такомъ, сравнительно отдаленномъ отъ С.-Петербурга, мѣстѣ (около 70 вер.), какъ «Соколовъ Ручей», вблизи Любани, гдѣ въ настоящее время происходитъ распродажа участковъ земли, предназначенныхъ подъ постройку жилыхъ помѣщеній.

Съ 1906 г. наблюдается усиленное развитіе перевозокъ пассажировъ IV класса, а именно противъ 166.276 человѣкъ, перевезенныхъ въ 1906 г., въ 1911 году имѣлось 1.115.985.

Далѣе, на развитіе перевозокъ пассажировъ оказало вліяніе и увеличеніе протяженія дороги съ 913 верстъ въ 1902 г. до 1.512 в.—въ 1911 г., вслѣдствіе присоединенія къ Николаевской дорогѣ выстроенныхъ за это десятилѣтіе линій Бологое-Полоцкой и Окружной, по коимъ въ 1911 г. было перевезено дорогою около 527 тыс. пассажировъ (по линіи Бологое-Полоцкъ около 390 тыс. пассажировъ и Московско-Окружной дорогѣ около 137 тыс. пассажировъ). Кромѣ того, увеличеніе длины сѣти желѣзныхъ дорогъ съ 44.791 версты въ 1902 году, до 59.551 версты въ 1911 году, а равно развитіе торгово-промышленныхъ сношеній, главнымъ образомъ, со столицами района дорогъ, существовавшихъ до 1902 года, содѣйствовали развитію перевозокъ по дорогѣ пассажировъ въ прямомъ сообщеніи, направляющихся черезъ Николаевскую дорогу въ С.-Петербургъ изъ Сибири, сѣверной, восточной, южной, юго-восточной и отчасти средней полосы Россіи.

Наконецъ, быстрый ростъ населенія столицъ, превосходящій ростъ даже такихъ крупныхъ центровъ міра, какъ Парижъ и Лондонъ, несомнѣнно отразился на развитіи перевозокъ по дорогѣ. Согласно данныхъ переписи г. С.-Петербурга 15-го декабря 1910 г., общая численность населенія всего района, входящаго въ составъ С.-Петербургскаго Градоначальства, составляла 1.907.708 человѣкъ. Сравнительно съ переписью 1900 г., когда насчитывалось въ районѣ С.-Петербургскаго Градоначальства 1.439.613 жителей, населеніе возросло на 468.095 человѣкъ или на 32,5%. Такой ростъ вызывается, главнымъ обра-

зомъ, развитіемъ торговли и промышленности, спросъ коей на человѣческій трудъ не можетъ быть удовлетворенъ естественнымъ приростомъ населенія столицъ.

Общая перевозка по товарному движенію всѣхъ скоростей выразилась за 1912 годъ въ нижеслѣдующихъ цифрахъ:

Категоріи грузовъ.	П у д ы.	0/00/0	Примѣчанія.
А. Таксируемые по вѣсу:			
1. Частные . .	604.177.160	82,2	Главнѣйшими грузами, перевозимыми по Николаевской жел. дорогѣ являются: лѣсные—21,3 ⁰ /0, хлѣбные—18,9 ⁰ /0, каменноугольн.—7,8 ⁰ /0, нефть, нефтяные остатки и керосинъ—5,9 ⁰ /0, чугунъ, желѣзо и сталь не въ дѣлѣ—5,2 ⁰ /0 по отношенію къ общему грузообороту дороги.
2. Военскіе . .	3.358.300	0,7	
3. Служебные .	115.961.921	15,8	
Б. Таксируемые поштучно:			
1. Частные . .	9.020.439	1,2	
2. Военскіе . .	725.086	0,1	
Итого . .	735.242.906	100	

Преобладающимъ среди сообщеній по Николаевской дорогѣ является транзитъ (37,1⁰/0 всего грузооборота дороги), затѣмъ слѣдуетъ ввозъ (32,6⁰/0), далѣе мѣстное сообщеніе (16,8⁰/0) и, наконецъ, вывозъ (10,5⁰/0).

Преобладанію транзита надъ другими сообщеніями содѣйствуетъ то обстоятельство, что Николаевская дорога входитъ въ составъ кратчайшихъ путей для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ многихъ грузовъ изъ юго-восточной, восточной, сѣверной, сѣверо-восточной, и, отча-

сти, центральной части Россіи съ одной стороны, къ портамъ Балтійскаго моря—Ревель, Рига и Винава, съ другой стороны, въ пригороды двухъ столицъ и прибалтійскій районъ, а также и то, что въ составъ Николаевской дороги входитъ Московская Окружная дорога, которая имѣетъ своимъ назначеніемъ, исключительно, обслуживаніе передачи грузовъ между дорогами Московскаго узла, т. е. транзитныя перевозки. Главнѣйшимъ грузомъ, перевозимымъ въ транзитномъ сообщеніи, является хлѣбъ.

Второй характерной чертой грузового движенія Николаевской дороги является значительная роль ввоза, далеко по размѣрамъ превышающая вывозъ и мѣстное сообщеніе, хотя въ теченіе десятилѣтій замѣчается какъ бы наклонность къ уравниванію ввоза и вывоза.

Преобладанію ввоза надъ вывозомъ и мѣстнымъ сообщеніемъ способствуетъ, главнымъ образомъ, 1) нахожденіе въ районѣ такихъ крупныхъ промышленныхъ центровъ, какъ С.-Петербургъ и Москва, кои получаютъ значительное количество разнаго рода сырья (минеральнаго и каменно-угольнаго топлива, чугуна, желѣза, хлопка и т. п.), преимущественно изъ района другихъ дорогъ, а отправляютъ лишь сравнительно незначительные по вѣсу, но цѣнные грузы (продукты фабрично-заводскаго производства);

2) значительная населенность столицъ и района дороги, въ связи со слабымъ развитіемъ сельскаго хозяйства, а равно почти полное отсутствіе промышленныхъ предпріятій, доставляющихъ такіе предметы первой необходимости, какъ сахаръ, соль, керосинъ и др., что вызываетъ потреб-

ность въ привозѣ этихъ продуктовъ изъ районовъ, богатыхъ этими продуктами, и, наконецъ,

3) наличие выходныхъ пунктовъ, станцій Новый Портъ и Морская Пристань, также вліяетъ на размѣры ввоза, такъ какъ, прибывающіе на эти станціи въ прямомъ сообщеніи, грузы, главнымъ образомъ, хлѣбные и лѣсные, предназначаются для экспорта. Главнѣйшими грузами во ввозѣ являются тѣ же самые, что и въ транзитѣ, т. е.: 1) хлѣбные, 2) дерево всякое и лѣсные строительные матеріалы, 3) дрова, 4) уголь, торфъ, 5) чугунъ, желѣзо, сталь и жестъ не въ дѣлѣ и 6) масла минеральныя.

Транзитъ и ввозъ составляетъ 70% отъ грузооборота, остальные 30% относятся къ мѣстному сообщенію и вывозу.

Въ мѣстномъ сообщеніи и вывозѣ являются главнѣйшими по размѣрамъ перевозокъ одни и тѣ же грузы, а именно: лѣсные строительные матеріалы, дрова, уголь и торфъ, гончарныя издѣлія и др., за исключеніемъ льна, каковой является въ числѣ главнѣйшихъ только въ вывозѣ. Послѣднее объясняется тѣмъ, что культура льна въ районѣ дороги развита, главнымъ образомъ, въ районѣ Новоторжской и Полоцкой линій, откуда ленъ вывозится за границу черезъ портъ Ригу.

Но не всѣ грузы, перевозимые въ мѣстномъ сообщеніи представляютъ собою продукты мѣстнаго производства и идутъ для мѣстнаго потребленія. Часть этихъ перевозокъ должна быть отнесена къ международному обмѣну, а также къ перевозкамъ: а) дальнимъ каботажемъ между морями Балтійскимъ и Чернымъ и б) по Маринской водной системѣ: съ одной стороны продукты

производства района дороги, главнымъ образомъ, грузы лѣсные и отчасти льняные, подвозятся къ станціямъ Н.-Портъ и Морская Пристань для дальнѣйшаго слѣдованія моремъ, при чемъ размѣры этихъ перевозокъ доходили въ 1911 году до 4 милл. пудовъ, что составитъ 3,9% всѣхъ перевозокъ мѣстнаго сообщенія, съ другой стороны, съ портовыхъ станцій Николаевской дороги отправляется до 30 милліоновъ разнаго рода грузовъ, подвозимыхъ къ портовымъ станціямъ моремъ изъ-за границы и Финляндіи (чугунъ, желѣзо, каменный уголь, бумага, машины), изъ портовъ Чернаго моря (цементъ, каменный уголь, мука пшеничная, соль и др.) и по Маринской системѣ (преимущественно минеральныя масла). Изъ этихъ 30 милл. пудовъ около 22 милл. разнаго рода грузовъ предназначается для потребностей района Николаевской дороги, а остальные 8 милл. вывозятся въ районы другихъ дорогъ, главнымъ образомъ, на дороги Сѣверо-Западна и М.-В. Рыбинскую.

Результаты эксплуатаціи дороги за послѣдніе годы можно усмотрѣть изъ нижеприводимой таблицы, гдѣ приведены наиболѣе характерные элементы ея.

Элементы эксплуатаціи.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
Доходъ денежный валовой, милліоновъ рублей . .	39.52	42.77	44.10	49.20
Доходъ денежный чистый, милліоновъ рублей . .	9.73	13.85	17.37	20.64

Элементы эксплоатации.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
Коэффициентъ экс- плоатации по де- нежному обороту (отношеніе рас- хода къ доходу).	75.37 ^{0/0}	67,62 ^{0/0}	60,62 ^{0/0}	58,04 ^{0/0}
Перевезено пасса- жировъ (милліо- новъ)	8.27	9.27	10.32	11.76
Общій пробѣгъ всѣхъ грузовъ (милл. поѣздо- верстъ)	129	129.5	122	132.5

ЛИНІЯ ПЕТЕРБУРГЪ—МОСКВА.

Начинаясь отъ Знаменской площади въ Петербургѣ, на высотѣ 4,70 саж. надъ уровнемъ Балтійскаго моря, дорога пролегаетъ по мѣстности ровной и однообразной, составляющей древнюю дельту рѣки Невы.

Съ 26-й версты, за станціей Колпино, характеръ мѣстности начинаетъ быстро мѣняться, встрѣчаются овраги, холмы и густыя рощи, черезъ которыя линія, изгибаясь, переходитъ выемками и насыпями и, постепенно поднимаясь, достигаетъ на 125-й верстѣ до первыхъ отроговъ Валдайскихъ возвышенностей. Далѣе, до рѣки Мсты, мѣстность еще болѣе пересѣченная и волнистая, подъемы и уклоны постоянно чередуются и полотно дороги спроектировано въ глубокихъ выемкахъ и высокихъ насыпяхъ. Черезъ глубокую долину р. Мсты, стиснутой между высокими берегами, перекинутъ мостъ отверстіемъ въ 256,5 саж., возвышающійся на 19 саж. надъ рѣкою.

Отсюда начинается главный перевалъ черезъ Валдайскія горы. По первоначальному проекту

предположено было не превосходить подъемовъ болѣе 0,0025 (т. е. подъема въ 25 сажень на 20 верстъ), но въ виду колоссальныхъ земляныхъ работъ, предстоявшихъ для сохраненія этого условія, при переходѣ черезъ Валдайскія горы было сдѣлано исключеніе изъ общаго правила, и допущенъ для линіи болѣе крутой подъемъ въ 0,008. Подъемъ этотъ тянулся непрерывно на разстояніи 19 верстъ, отъ 178-й до 197-й версты включительно. Трудность сооруженія дороги на подъемѣ увеличивалась еще тѣмъ, что на пути его, на 186-й верстѣ находился глубокій оврагъ, по которому протекала маленькая рѣчка Веребье и для перехода черезъ нее потребовалось соорудить мостъ въ 24 саж. вышиною. Впослѣдствіи, въ виду трудности эксплуатаціи, подъемъ былъ перестроенъ на болѣе пологій въ 0,006, для чего сооруженъ извѣстный Веребьинскій обходъ, удлинившій протяженіе Николаевской дороги на 5 верстъ, такъ что вся длина линіи составляетъ теперь уже не 604 версты, какъ было вначалѣ, а 609 верстъ.

Поднявшись на Валдайскую сплошную возвышенность на высоту съ отмѣткой въ 92,77 саж. (т. е. на высоту въ 92,77 саж. надъ уровнемъ Балтійскаго моря), линія дороги отъ станціи Торбино направляется по чрезвычайно пересѣченной и волнистой мѣстности. На ст. Бологое линія проходитъ по перешейку между двумя большими озерами—Бологовскимъ и Змино и постепенно спускается въ долину рѣки Цны, близъ станціи Вышній-Волочекъ.

Вышеописанная мѣстность отъ р. Торбинки и до Вышняго-Волочка замѣчательна обиліемъ

большихъ и малыхъ озеръ, между которыми линія весьма искусно проведена безъ излишнихъ отклоненій отъ ея прямого направленія.

Отъ Вышняго-Волочка озеръ уже не встрѣчается, дорога проходитъ частью по болотистой мѣстности и съ 388-й версты начинаетъ постепенно спускаться въ долину рѣки Волги. На 433-й верстѣ линія пересѣкаетъ р. Тверцу мостомъ отверстіемъ 86,59 саж., а на 444-й верстѣ—Волгу мостомъ отверстіемъ въ 84,06 саж.

Въ двухъ верстахъ отъ Волжскаго моста расположена ст. Тверь на разстояніи двухъ съ половиною верстъ отъ г. Твери. Далѣе до самой Москвы линія опять направляется по чрезвычайно пересѣченной мѣстности и профиль линіи постоянно мѣняется съ подъема на уклонъ. Отмѣтка полотна дороги варьируетъ на всемъ протяженіи отъ 59,65 саж. до 101,71 саж. На 489-й верстѣ линія пересѣкаетъ глубокую долину рѣки Шоши, черезъ которую построена дамба протяженіемъ 8 верстъ при высотѣ въ 5 саж. и мостъ отверстіемъ въ 54 саж. Далѣе линія постепенно поднимается, минуетъ станцію Клинъ на 521-й верстѣ близъ самаго города Клина, пересѣкаетъ крутой перевалъ у ст. Покровка, вновь спускается и, круто поднимаясь, достигаетъ наивысшей между двумя столицами точки, которая находится близъ Крюковской станціи на высотѣ почвы въ $105\frac{1}{3}$ саж. надъ уровнемъ моря, при чемъ отмѣтка полотна дороги, находящагося въ выемкѣ, составляетъ 101,71 саж. Отъ ст. Крюково дорога направляется почти сплошнымъ уклономъ къ Москвѣ и оканчивается въ самой столицѣ на отмѣткѣ 66,83 саж. Разность высотъ

между Москвой и Петербургомъ составляетъ 66,83—4,70=62,13 саж.

ст. Петербургъ.

Станція С.-Петербургъ по размѣрамъ работы по отправленію и прибытію коммерческихъ грузовъ является одной изъ первыхъ не только среди станцій Николаевской дороги, но и во всей сѣти а, въ частности, въ С.-Петербургскомъ узлѣ.

Такая крупная роль Николаевской дороги въ грузооборотѣ Петербургскаго желѣзнодорожнаго узла обусловливается тѣмъ, что она входитъ въ составъ кратчайшаго пути между С.-Петербургомъ и Азіатской Россіей, Сѣверомъ, Сѣверо-Востокомъ, Юго-Востокомъ и отчасти Югомъ и центромъ Европейской Россіи, т. е. тѣхъ частей Россіи, которыя снабжаютъ столицу грузами сельско-хозяйственными (хлѣбомъ, масломъ, мясомъ и др.), лѣсными, горнозаводскими (чугуномъ, желѣзомъ, углемъ и др.), нефтяными и др., въ эквивалентъ за что получаютъ отъ С.-Петербурга болѣе обработанные товары.

Въ настоящее время станція находится въ состояніи переустройства.

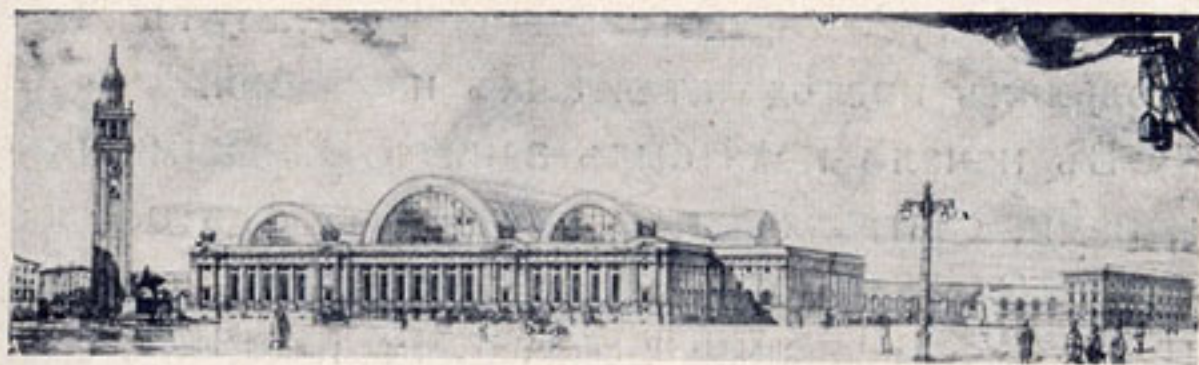
Николаевскій вокзалъ тѣсенъ, недостаточно удобенъ и вообще не отвѣчаетъ многимъ потребностямъ пассажирскаго движенія, которыя возникли въ послѣднее время и которыхъ не только нельзя было предвидѣть, но даже предугадать въ то время, когда онъ строился.

Разработка проекта новаго вокзала закончена и въ недалекомъ будущемъ Знаменская площадь украсится новымъ зданіемъ вокзала, соотвѣт-

ствующимъ послѣднему слову современной техники.

На протяженіи первыхъ 313 верстъ Николаевская дорога проходитъ въ предѣлахъ озерной области $56\frac{3}{4}$ вер. по Петербургской губ. и $256\frac{1}{2}$ вер. по Новгородской.

С.-Петербургская губ. причисляется обыкновенно къ пріозерному району. Поверхность губерніи представляетъ низменность, слегка приподнятую или всхолмленную въ однихъ мѣстахъ



Проектъ новаго зданія Николаевскаго вокзала въ С.-Петербургѣ.

и болотистую въ другихъ. Въ общей площади губерніи болота и заболоченные лѣса составляютъ четвертую часть ея поверхности. Почва мѣстностей, по которымъ проходитъ Николаевская дорога, принадлежитъ къ нижне-силурійской системѣ, содержащей въ себѣ голубую глину, унгулитовый песчаникъ, глинистый сланецъ, глауканитовый песокъ и известнякъ. Пласты эти проходятъ черезъ р. Волховъ, нѣсколько ниже ея пороговъ и направляются къ ст. Саблино. Глина, песокъ и торфъ образуютъ главныя составныя части почвы.

Во времена Новгородскаго владычества территория губерніи входила въ составъ Водской пятины. Многія изъ существующихъ нынѣ селе-

ній упоминаются въ писцовыхъ книгахъ XV и XVI столѣтій.

Съ паденіемъ Новгорода и Пскова, область эта отошла къ Московскому государству и по Столбовскому договору (1617 г.) была отдана шведамъ, образовавъ, такъ называемую Ингерманландію или Ижорскую землю.

При Петрѣ I земли эти были возвращены Россіи, и въ 1703 году былъ основанъ Петербургъ.

Въ племенномъ отношеніи населеніе Петербургской губ. представляетъ результатъ нѣсколькихъ послѣдовательныхъ наслоеній.

Въ началѣ край былъ занятъ финскими племенами, составляющими нынѣ 20⁰/₀ отъ общаго числа. Заселеніе славянами совершалось съ юга. Насколько древними здѣсь были населенія славянъ, можно судить потому, что историческій моментъ возникновенія Русскаго Государства приурочивается, между прочимъ, къ одному изъ нынѣшнихъ селеній Новоладожскаго уѣзда—къ Старой Ладогѣ, на рѣкѣ Волховѣ. Здѣсь еще понынѣ имѣются слѣды крѣпости, въ которой поселился Рюрикъ, призванный русскими на княженіе въ 862 году.

До ст. Чудово желѣзнодорожный путь идетъ вблизи Московскаго шоссе.

Выйдя изъ Петербургскаго вокзала, путь сначала пролегаетъ по мѣстности ровной и однообразной, на 2-й верстѣ переходитъ Обводный каналъ по желѣзному мосту, построенному въ 1889 году.

За послѣднимъ желѣзная дорога оставляетъ вправо Волково кладбище (соединенное съ горо-

домъ конно-желѣзной дорогой), гдѣ погребено не мало замѣчательныхъ людей, напримѣръ: баронъ Дельвигъ, Бѣлинскій, Добролюбовъ, Тургеневъ, Костомаровъ, Салтыковъ, Кавелинъ и др.

За станціей С.-Петербургъ слѣдуютъ посты: С.-Петербургъ II, Фарфоровскій, Сортировочная, полустанція Обухово и постъ Славянка.

ст. Обухово.

• Въ районѣ станціи Обухово находятся Обуховскій сталелитейный заводъ, расположенный въ двухъ верстахъ отъ поста, и присоединенный къ нему Александровскій сталелитейный заводъ. Общая выработка завода, дающаго занятіе 5¹/₂ тысячамъ рабочихъ, составляетъ въ среднемъ за три послѣдніе года около 10 милліоновъ рублей. Заводъ приготовляетъ различныя орудія и снаряды для нуждъ Морского и Военнаго Вѣдомства.

Заводъ основанъ въ 1863 году. Главной задачей завода съ начала его основанія было усовершенствованіе выдѣлки стали. Въ этомъ отношеніи заводомъ достигнуты блестящіе результаты. Въ настоящее время орудійная сталь получается упругостью до 4.500 атмосферъ, упругостью почти предѣльной, что дало военному вѣдомству возможность прекратить сдачу заказовъ на изготовленіе орудій за границу.

На заводѣ имѣется училище съ 3-хъ годичнымъ курсомъ на 190 человѣкъ и вечерніе классы для рабочихъ.

Близъ станціи находится Преображенское кладбище, на которомъ обычно хоронятся простолудины, умершіе въ столичныхъ больницахъ.

Отъ станціи Обухово идетъ линія Сѣверной желѣзной дороги.

п. Славянка.

Постъ Славянка представляетъ изъ себя дачную мѣстность, довольно быстро развивающуюся въ послѣднее время, благодаря заселенію его людьми, имѣющими постоянныя занятія въ казенныхъ и торгово-промышленныхъ учрежденіяхъ и заводахъ города С.-Петербурга.

При постѣ расположенъ поселокъ (дачная мѣстность) съ постояннымъ числомъ жителей до 2 тысячъ человекъ (лѣтомъ до 4 тысячъ).

Составъ населенія—рабочіе, торговцы и служащіе въ различныхъ учрежденіяхъ города.

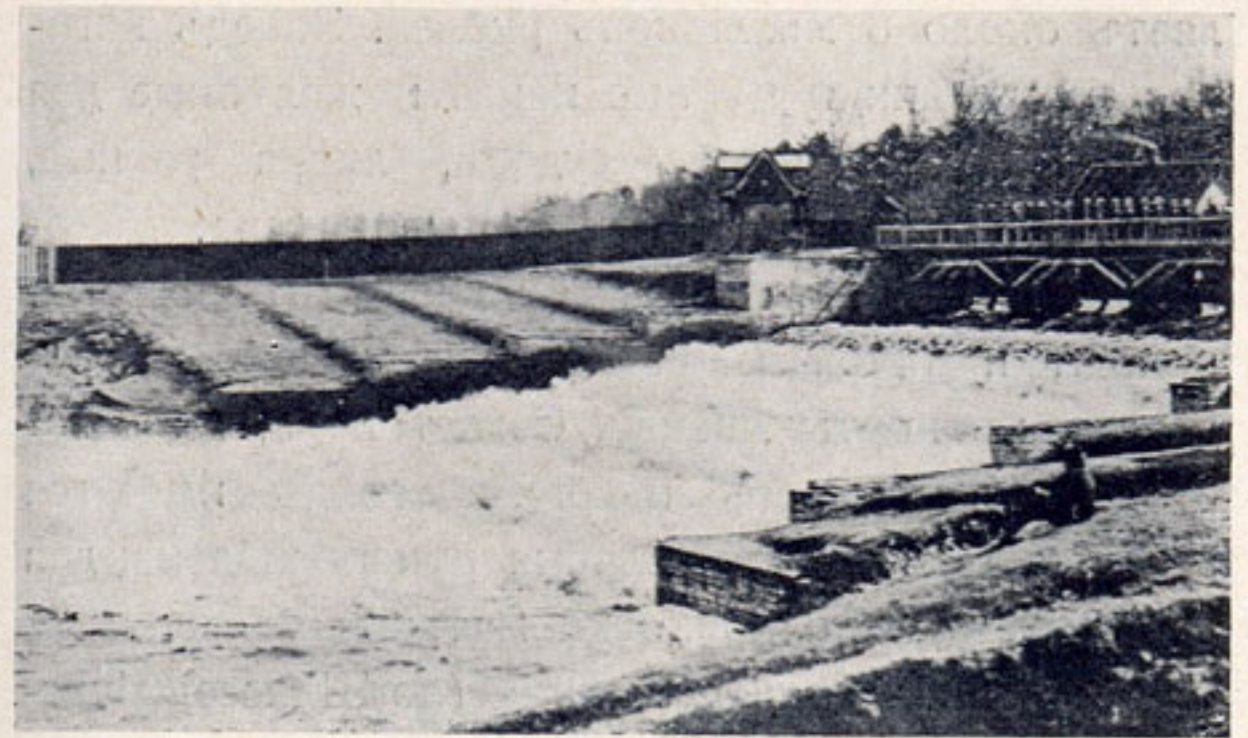
Въ разстояніи 2—5 верстъ отъ поста находятся деревня и село.

ст. Колпино.

На 24-й верстѣ отъ С.-Петербурга въ Царско-сельскомъ уѣздѣ расположена станція Колпино. Изъ наиболѣе крупныхъ населенныхъ пунктовъ, находящихся въ районѣ станціи, слѣдуетъ отмѣтить городъ Колпино, лежащій при станціи и имѣющій около 30.000 жителей.

Петромъ I это мѣсто было отведено для постройки государственныхъ мельницъ, возлѣ которыхъ и образовалось селеніе.

Колпинская церковь построена, по преданію, по плану Растрелли, въ ней замѣчательны: Чу-



Колпино. Плотина.

дотворная икона Св. Николая и антиминсъ на холстѣ 1727 г.

Крестный ходъ 9-го мая отъ Колпино за 5 верстъ, на мѣсто явленія иконы Св. Николая, привлекаетъ множество богомольцевъ.

Главнѣйшимъ получателемъ и отправителемъ станціи является Ижорскій судостроительный заводъ (въ 1¹/₂ вер. отъ станціи) у рѣки Ижоры, основанный въ 1803 г. и принадлежащій Морскому Вѣдомству.

Ижорскій заводъ возникъ со времени основанія Петербургскаго адмиралтейства, когда при рѣкѣ Ижорѣ была устроена лѣсопильня, приводившаяся въ дѣйствіе паденіемъ воды въ названной рѣкѣ. Главная движущая сила завода получается отъ запруды рѣки Ижоры, начинающейся за с. Ямъ-Ижорой, гдѣ образуется, такимъ образомъ, резервуаръ, шириной 150 саж. Заводъ сообщается съ Петербургомъ водой по рѣкѣ Ижорѣ и Невой. Годовой оборотъ завода, занимающаго 3 тысячи человекъ рабочихъ, состав-

ляетъ около 8 миллионъ рублей. Заводъ изготовляетъ цѣпи и цѣпные канаты желѣзные для морскихъ и рѣчныхъ судовъ, якоря разные, брони, латунныя гильзы, паровые катера, миноносцы, подводныя лодки, буксирныя рѣчныя пароходы и проч. Свои издѣлія заводъ отправляетъ въ порты Либаву, Севастополь, Владивостокъ, Кронштадтъ и др. На заводѣ имѣются всѣ современныя спеціальныя приспособленія для выгиба, сварки и проковки матеріаловъ.

Далѣе на станцію Колпино (по Шлиссельбургскому шоссе) для отправленія по дорогѣ ежедневно доставляются издѣлія заводомъ Русскаго Общества для выдѣлки и продажи пороха, основаннымъ въ 1884 г. и расположеннымъ въ Шлиссельбургскомъ уѣздѣ. Годовой оборотъ завода составляетъ около 2¹/₂ милл. рублей, при 1.200 рабочихъ. Заводъ соединенъ съ городомъ С.-Петербургомъ рѣкою Невой и находится въ 4¹/₂ верстахъ отъ станціи Дунай Ириновской ж. д.

За ст. Колпино характеръ мѣстности, по которой пролегаетъ дорога, гладкій и открытый, измѣняется: начинаютъ мелькать овраги, холмы и густыя рощи. Въ 5 вер. отъ станціи, при московскомъ шоссе расположено с. Ижора, основанное въ 1712 г.

Здѣсь работаетъ мукомольная мельница Алексѣева, а также небольшой кирпичный заводъ.

Въ 1702 г. близъ нынѣшней слободы на берегахъ Ижоры сокольничій П. Апраксинъ, прославившійся завоеваніемъ и опустошеніемъ Ингерманландіи, на голову разбилъ шведскаго генерала Кронгіарта. Въ 1707 г. Петръ I далъ Меньшикову титулъ свѣтлѣйшаго кн. Ижорскаго.

ст. Поповка.

На 32-й верстѣ лежитъ станція Поповка, представляющая изъ себя дачную мѣстность. Изъ наиболѣе крупныхъ селеній въ районѣ станціи слѣдуетъ отмѣтить поселки: Самопомощь, Подобѣдовка, Степановка и др. съ населеніемъ свыше 15 тыс. человѣкъ. Благодаря удобству сношеній



Ст. Поповка. Общ. домъ и пожарное депо въ пос. Самопомощь.

со станціей С.-Петербургъ и вздорожанію квартиръ въ столицѣ, въ данныхъ поселкахъ проживаетъ не мало лицъ, служащихъ въ разныхъ столичныхъ учрежденіяхъ и заведеніяхъ.

Въ поселкѣ «Самопомощь» имѣется гимназія для дѣтей обоюго пола. Въ 6 верстахъ отъ станціи Поповка, на берегу рѣки Тосно, въ очень живописной мѣстности рѣки расположенъ поселокъ «Песчанка», въ послѣднее время привлекающій къ себѣ большое количество дачниковъ.

Сообщение поселковъ со станціей поддерживается конной желѣзной дорогой.

Въ 3-хъ верстахъ отъ поселка находится стеклянный заводъ «Франкъ М. и Комп.», существующій съ 1909 г. и изготовляющій разныя издѣлія изъ стекла. Годовой оборотъ завода при 625 рабочихъ составляетъ около 150 тыс. руб.

Близъ станціи, у деревни Поповки, а также по теченію рѣчки того же имени, вплоть до впаденія въ нее р. Славянки, тянется прекрасный разрѣзъ известняковъ силурійской системы съ характерными окаменѣлостями (триболитами, ортоцератитами и пр.); известняки здѣсь изогнуты въ видѣ двухъ съ половиной складокъ, образовавшихся, вѣроятно, вслѣдствіе разбуханія подстилающей ихъ синей глины, обусловленнаго просачиваніемъ въ нее воды; у самой дер. Поповки наблюдается интересный сдвигъ силурійскихъ слоевъ.

Въ 4 вер. отъ станціи лежитъ, при рѣкѣ Тоснѣ, многолюдное волостное село Никольское,



Видъ станціи Поповки и пѣшеходнаго мостика.

вблизи котораго находится пороховой заводъ; верстахъ въ двухъ съ небольшимъ отъ села къ сѣверу расположено с. Перевозъ, гдѣ существуетъ известковый заводъ Коптѣлова, вырабатывающій гидравлической извести на 20 тыс. рублей.

ст. Саблино.

На 38-й верстѣ при станціи Саблино, расположенъ дачный поселокъ Новое-Саблино, съ населеніемъ около 4.000 человѣкъ въ зимнее время и около 10.000—въ лѣтнее. Кромѣ того, въ районѣ станціи находятся поселки: 1) «Поселокъ на р. Тосно» (въ 2 вер. отъ станціи), 2) Александровка (въ 3 вер. отъ станціи) и 3) Никольское (въ 6 вер. отъ станціи).

Къ району станціи относятся заводы: 1) пороховой заводъ Винера, въ 7 верстахъ отъ станціи (село Никольское), съ годовымъ оборотомъ въ 1.275 тыс. рублей при 600 рабоч., существуетъ съ 1875 г. Заводъ выдѣлываетъ порохъ охотничій, динамитъ, горный бѣлый порохъ, бикфордовъ шнуръ; 2) фабрика древесной массы картона Г. А. Эггерса, въ 2 вер. отъ станціи, съ годовымъ оборотомъ 65 тыс. рублей при 40 рабочихъ, существуетъ съ 1909 г.; сырой матеріалъ для фабрики подвозится по рѣкѣ Тосно; 3) кирпичный заводъ Сѣрикова, съ годовымъ оборотомъ въ 120 тыс. рублей при 70 рабочихъ, существуетъ съ 1910 г. и 4) лабораторія Рихтера вблизи станціи, изготовляющая «Пень-Экспеллеръ», съ годовымъ оборотомъ около 95 тыс. рублей при 35 рабочихъ, существуетъ съ 1898 г.

Мѣстность въ районѣ станціи изобилуетъ бѣлымъ пескомъ, строительной и гончарной глиной. Послѣдней въ качествѣ сырого матеріала пользуется кирпичный заводъ, а песокъ не въ малыхъ размѣрахъ предъявляется къ отправленію на станцію мѣстными жителями.

Съ желѣзной дорогой конкурируетъ рѣка Тосно, по которой сплавляются въ значительномъ количествѣ разнаго рода грузы.

Въ сторонѣ отъ станціи, верстахъ въ 15 на востокъ, раскинута деревня Войтолово, при рѣчкѣ того же имени, съ населеніемъ болѣе 400 человѣкъ, а неподалеку отъ нея—цѣлая группа людныхъ селеній: въ 4 верстахъ Сологубовка—при рѣчкѣ Мгѣ (населеніе около 600 человѣкъ), въ двухъ верстахъ отъ послѣдней—волостное село Лезье (жителей болѣе 700 человѣкъ) и др.

ст. Тосно.

На 51-й верстѣ расположена станція Тосно, при рѣчкѣ Тосно, по коей доставляются лѣсные матеріалы.

Рѣка Тосно, какъ и рѣка Ижора, представляетъ во многихъ мѣстахъ хорошіе разрѣзы для изученія породъ силурійской системы, выраженныхъ толщами известняковъ. Въ верстѣ отъ станціи, при рѣкахъ Тоснѣ и Смоляной, по Московскому шоссе, лежитъ большая волостная слобода Ямъ-Тосна съ населеніемъ болѣе 5 тысячъ человѣкъ. Слобода особенно процвѣтала до проведенія желѣзной дороги, когда она принадлежала къ числу самыхъ выдающихся селеній губерніи;

въ 1826 г. въ ея окрестностяхъ было открыто мѣстонахожденіе камня, служащаго для очищенія воды (известковаго туфа).

Другіе населенные пункты, находящіеся въ районѣ станціи, отстоятъ отъ нея въ разстояніи отъ 8 до 20 верстъ, а именно: Лисино (въ 16 вер.) около 1 тыс. жителей; д. Нурма (въ 8 вер.) около 300 жителей, д. Нечеперь (въ 12 верстахъ) около 400 жителей, с. Шапки (въ 20 вер.) около 1 тыс. жителей.

Близъ станціи проходитъ шоссейная дорога, соединяющая Москву съ Петербургомъ.

Отъ станціи Тосно идетъ на Западъ вѣтвь Сѣв.-Зап. жел. дорогъ къ гор. Гатчина.

Несмотря на значительную заселенность района станціи людьми, имѣющими постоянныя занятія въ г. С.-Петербургѣ, станція имѣетъ работу по отправленію и прибытію пассажировъ значительно меньшую, чѣмъ вышерассмотрѣнная станція, вслѣдствіе того, что въ районѣ ея проживаютъ, преимущественно, желѣзнодорожные служащіе.

На 6-й верстѣ за ст. Тосно желѣзнодорожный путь уже входитъ въ предѣлы Новгородской губ.

Новгородская губернія также принадлежитъ къ пріозерной области Европейской Россіи.

Поверхность ея холмистая — Алаунская возвышенность (Валдайскія горы) покрываетъ большую часть ея, главнымъ же образомъ, уѣзды Демянскій, Валдайскій, Боровичскій, Крестецкій и Тихвинскій.

Коренными породами, составляющими основную подпочву губерніи, являются известняки,

пестрыя глины, разноцвѣтные рухляки, красные, бѣлые и др. песчаники, относящіеся къ пермской каменноугольной и девонской формаціямъ.

Известняки особенно развиты у ст. Чудово и по берегамъ рѣки Волхова, здѣсь ихъ ломаютъ на известъ и плиту.

Каменноугольная формація распространена въ восточной части губерніи. Непосредственно надъ верхнедевонскими образованіями залегаютъ сѣрыя и черныя глины, которыя заключаютъ въ себѣ довольно толстые слои каменнаго угля. Каменноугольныя глины залегаютъ, главнымъ образомъ, въ Боровичскомъ уѣздѣ вдоль рѣки Мсты.

Надъ песчаноглинистыми образованіями залегаютъ пласты нижнихъ горноизвестковыхъ породъ, въ видѣ сѣрыхъ и желтыхъ плотныхъ известняковъ.

Полезными ископаемыми этого яруса служатъ известняки, прекрасная огнеупорная глина (въ Боровичскомъ уѣздѣ) и сѣрный колчеданъ.

Рѣки Новгородской губерніи принадлежатъ къ бассейнамъ Балтійскаго, Каспійскаго и Бѣлаго моря, изъ нихъ пересѣкаютъ Николаевскую дорогу наиболѣе значительныя — Балтійскаго моря: Волховъ — истокъ озера Ильменя съ Тигодой и др.; къ тому же бассейну принадлежатъ притоки озера Ильменя: Мста съ Шегриной.

По берегамъ Волхова и Мсты тянутся поемные луга, отличающіеся обиліемъ урожая въ сѣна.

Болота встрѣчаются повсюду въ губерніи, но мѣстами они идутъ непрерывными полосами,

особенно богаты ими уѣзды Тихвинскій, Устиженскій и Кирилловскій.

Климатъ Новгородской губ. въ общемъ суровый и сырой, что обусловливается сѣвернымъ ея положеніемъ и обиліемъ водъ и болотъ.

Сельское хозяйство является основнымъ занятіемъ крестьянъ Новгородской губ., но климатическія, почвенныя и экономическія условія сложились неблагопріятно для земледѣлія.

Въ Валдайскомъ уѣздѣ пашня составляетъ 15% всей площади удобной земли, въ Боровичскомъ — 12%.

Господствующая система полеводства какъ въ крестьянскомъ, такъ и въ частновладѣльческихъ хозяйствахъ — трехполье; многополье развивается, но крайне медленно. Луговодство естественное, травосѣяніе встрѣчается въ западныхъ уѣздахъ, особенно въ Новгородскомъ, гдѣ сбытъ сѣна по рѣкѣ Волхову въ Петербургъ обезпеченъ.

Съ цѣлью поднятія земледѣлія, земство принимаетъ рядъ мѣръ; оно содержитъ двѣ сельскохозяйственныя низшія школы — въ дер. Григоровѣ, въ 3 вер. отъ Новгорода и Некрасовскую, близъ ст. Чудово (Н. уѣзднаго земства); послѣдняя школа помѣщается въ усадьбѣ, оставленной земству по духовному завѣщанію поэтомъ Некрасовымъ.

Такъ какъ земледѣліе далеко не обезпечиваетъ нуждъ населенія Новгородской губерніи, то среди послѣдняго развилась дѣятельность промысловаго характера.

Болѣе всего занимающихся: строительною частью (плотниковъ, каменщиковъ и др.). Не

малый заработокъ даютъ лѣсные промыслы (заготовка лѣса, сплавъ и подвозъ его, охота, выгонка дегтя и смолы и др.), а также извозный, работы на судахъ и на желѣзныхъ дорогахъ. Кустарными производствами въ Новгородской губ. занимаются свыше 40.000 семей. Болѣе всего кустарей въ уѣздахъ Череповецкомъ, Тихвинскомъ, Боровичскомъ.

Отхожіе промыслы развиты. Уходятъ на фабрики и заводы, на работы по воднымъ путямъ и др. Особенно развитъ отходъ въ С.-Петербургъ. По однодневной переписи гор. С.-Петербурга (15-го декабря 1890 г.), въ немъ оказалось новгородскихъ мѣщанъ и крестьянъ 50.925 человекъ; изъ пришлаго населенія столицы новгородцы занимаютъ, послѣ тверяковъ, ярославцевъ и уроженцевъ С.-Петербургской губерніи, четвертое мѣсто.

Торговля сосредоточена въ городахъ, на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ: Чудовѣ, Бологое, Шимскѣ, на пристаняхъ Соснинкѣ (на р. Волховѣ), Соминѣ (на р. Тихвинѣ и др.).

Кромѣ четырехъ водныхъ системъ, соединяющихъ бассейнъ Волги съ Невою и Сѣв. Двиною и пересѣкающихъ Новгородскую губернію, въ послѣдней проходятъ желѣзныя дороги: Николаевская (245 в.), съ Боровичской линіей (29 в.) отъ ст. Угловки до г. Боровичей и Рыбинская (29 в.) отъ Бологое до полустанка Кафтино, съ узкоколейной линіей Новгородской (156¹/₂ в.) отъ ст. Чудово до г. Старой Руссы, чрезъ Новгородъ.

Управленіемъ Рыбинской дороги построены также участки отъ ст. Бологое до г. Пскова;

линія эта проходитъ чрезъ гг. Валдай и Старую Руссу.

ст. Ушаки.

На 59-й верстѣ отъ г. С.-Петербурга расположена въ Новгородскомъ уѣздѣ станція Ушаки, въ лѣсной и болотистой мѣстности. Вблизи станціи проходитъ Московское шоссе, по которому отправляется въ С.-Петербургъ пресованное сѣно.

При станціи, при Борисовскомъ ручьѣ, лежитъ дер. Ушаки, часть которой прежде принадлежала Верещагину.

Въ началѣ названнаго ручья до сихъ поръ видны остатки земляныхъ работъ по прорытію канала, которымъ, по проекту, какъ полагаютъ, Петра Великаго, предполагалось, для сокращенія пути съ Волхова въ Неву, соединить рѣку Тигоду, притокъ Волхова, съ р. Тосной, притокомъ Невы. Работы были начаты въ 1786 г. и производились солдатами, для которыхъ здѣсь были устроены казармы; но начавшаяся тогда война съ Турціей остановила работу. Теперь при Ушакахъ много дачъ.

Въ 11 верстахъ отъ станціи къ зап. имѣется при р. Тоснѣ имѣніе кн. П. П. Голицына площадью свыше 9.300 десятинъ; система хозяйства—улучшенная зерновая съ 10-польнымъ сѣвооборотомъ. Верстахъ въ 20 къ с.-в. отъ Ушаковъ, среди лѣсистыхъ болотъ, извѣстныхъ подъ названіемъ Макарьевскихъ мховъ, при рѣчкѣ Лензѣ (или Грезнѣ), въ XVI в. была основана преп. Макаріемъ, ученикомъ преп. Александра Свирскаго, Макаріевская мужская пустынь. Мощи его почиваютъ подъ спудомъ въ Успенской

церкви. Послѣ разоренія ея шведами она находилась въ запустѣннѣи, а въ 1840 г. надъ мощами была построена церковь иждивеніемъ крестьянина с. Ижоры А. О. Кононова. Пустынь была упразднена въ 1764 г.

Въ разныхъ разстояніяхъ отъ станціи (отъ $1\frac{1}{2}$ до 11 верстѣ) разбросаны села и деревни, съ населеніемъ до 10.000 человѣкъ.

Въ 6 верстахъ отъ станціи работаетъ стеклянный заводъ Филляровскаго, съ годовымъ оборотомъ въ 21 тыс. руб. при 30 рабочихъ.

Главнѣйшими грузами, отправляемыми со станціи, являются лѣсные матеріалы и молоко, идущія, главнымъ образомъ, въ С.-Петербургъ и Колпино.

Мѣстность очень грибная. Имѣется около станціи прекрасный паркъ въ имѣніи покойнаго Кокорева, знаменитаго въ свое время откупщика. При станціи построены церковь-памятникъ Державному Строителю дороги Императору Николаю I и школа Братства Св. Храма Казанской Божьей Матери, организованнаго по почину служащихъ Николаевской ж. д. Предсѣдателемъ Братства состоитъ Начальникъ Николаевской желѣзной дороги.

За станціей Ушаки слѣдуетъ платформа Георгіевская, посты: Рябово и Соколовъ ручей.

п. Рябово.

Вблизи поста Рябово отмѣтимъ слѣдующія промышленныя заведенія:

1) глазурный заводъ Филляровскаго,

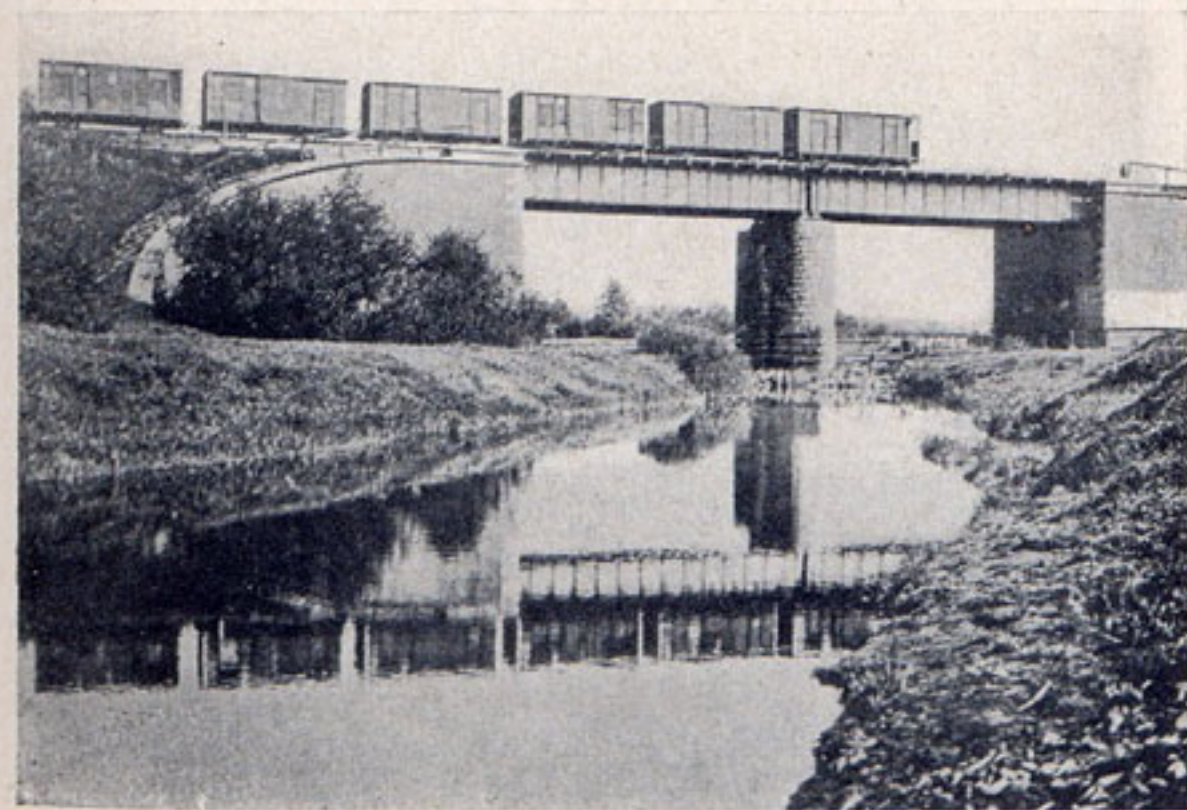
2) кирпичный заводъ Терещенко (Менде), въ $1—1\frac{1}{2}$ верстахъ отъ станціи. Заводъ вырабатываетъ свыше 90 тыс. штукъ кирпичей;

3) лѣсопильный заводъ Шретера и лѣсной складъ Дыренкова.

Молочные скопы доставляются на постъ, для отправленія въ Петербургъ, изъ сельско-хозяйственныхъ имѣній (фермы — Никитина и Забродина, Кондратьева, Павлова и др.).

ст. Любань.

На 78-й верстѣ отъ г. С.-Петербурга, въ лѣсной и болотистой мѣстности, дорога подходитъ къ первой большой станціи Любани. Вблизи ея расположены дачные поселки: 1) деревня Любань, въ $1\frac{1}{2}$ верстахъ отъ станціи и 2) поселокъ Любань, $\frac{1}{2}$ вер. отъ станціи по рѣкѣ Тигодѣ; населеніе обѣихъ мѣстностей составляетъ около 5 тыс. жителей.



Рѣка Тигода и мостъ близъ Любани.



Любань. Шоссейный мостъ.

Въ районѣ станціи находится стеклянный заводъ Нечаева-Мальцева, въ 28 верстахъ отъ станціи, выдѣлывающій оконное стекло.

Кромѣ того, въ 2 верстахъ отъ станціи работаетъ стружечный заводъ.

Изъ другихъ грузовъ со станціи отправляются дрова, большею частью, изъ казенныхъ лѣсовъ и частію изъ лѣсовъ частныхъ землевладѣльцевъ,



Любань. Старая рѣчка.

а затѣмъ молоко, главнымъ образомъ, изъ имѣній: 1) «Горка» Котляревскаго, въ 2 вер. отъ станціи; 2) «Рамцы» Гордѣева, въ 10 верстахъ отъ станціи; «Тухани» Элиме, въ 16 вер. отъ



Любань. Памятникъ Царю-Освободителю Императору Александру II.

станціи; 4) «Александровка» Кутузова, въ 2 верстахъ отъ станціи, 5) «Суетье Полыни» Купчинова въ 10 верстахъ отъ станціи; 6) хуторъ «Эккъ» въ 16 верстахъ отъ станціи; 7) «Суетье Концы» Матто, въ 11 верстахъ отъ станціи и 8) «Заволожье» Хомратъ, въ 7 верстахъ отъ станціи.

ст. Померанье.

На 84-й верстѣ расположена станція «Померанье» въ лѣсной и болотистой мѣстности.

Въ полуверстѣ отъ станціи находится имѣніе купца Рыжкина, доставляющее на станцію дрова и лѣсной матеріалъ. Кромѣ того, въ окрестностяхъ станціи заведено нѣсколько молочныхъ фермъ, которыя отправляютъ въ Петербургъ ежедневно до 50 пудовъ молока.

Въ 14 верстахъ отъ станціи имѣется керамиковый и гончарный заводъ Комарова съ годовымъ оборотомъ въ 71 тыс. рублей при 150 рабочихъ.

ст. Бабино.

На 94-й верстѣ, около станціи Бабино, проходитъ Московское шоссе, въ районѣ котораго расположены нижеслѣдующіе населенные пункты: 1) село Бабино, 2) Имѣнія: князя Багратіонъ-Мухранскаго, Тырковыхъ, Константинова и 3) деревни Трубниковъ-Боръ, Вороній-Островъ и Коломовка.

Изъ имѣній этихъ поступаетъ на станцію молоко для отправленія въ С.-Петербургъ.

Лѣсной матеріалъ и дрова сплавляются изъ лѣсовъ 5-го Удѣльнаго имѣнія по рѣкѣ Роваки до станціи Бабино и здѣсь грузятся въ вагоны. Главнѣйшими отправителями названнаго груза являются Торговый Домъ бр. Дыренковыхъ, Берсоновъ, Чупаевъ и Фридляндъ.

Изъ промышленныхъ заведеній въ районѣ станціи слѣдуетъ отмѣтить кирпичный заводъ Петровой съ годовымъ оборотомъ въ 17 тыс. рублей.

Въ сторонѣ отъ станціи, верстахъ въ 20 на западъ, близъ деревни Червина (жителей около 250 ч.) находится, при рѣкѣ Тигодѣ, стекольный заводъ Нечаева-Мальцева подъ фирмой «Тигодская стеклянная фабрика», выдѣлывающій, при 60 рабочихъ, стекла зеленого и бемскаго на сумму свыше 50 тыс. рублей.

ст. Чудово.

На 111-й верстѣ, близъ станціи Чудово, на берегу рѣки Керести, впадающей въ р. Волховъ, лежитъ людное село Чудово, жители котораго (около 2 тыс. человѣкъ)—фабричные рабочіе и торговцы.

Около села на земляхъ цементнаго завода Чудовскаго Товарищества обнаруживаются выходы известняковъ, разрабатывающихся здѣсь на цементъ. Отъ станціи Чудово отходитъ почтовая дорога на городъ Тихвинъ.

Въ районѣ станціи отмѣчаемъ:

1) цементный заводъ Чудовскаго Товарищества, съ годовымъ производствомъ, при 220 рабочихъ, на сумму свыше 246 тыс. руб.;

2) Чудовскій стеклянный, хрустальный и ламповый заводъ И. Е. Кузнецова, основанный въ 1878 году, въ разстояніи 1½ вер. отъ станціи (по шоссе). Заводъ при 926 рабочихъ вырабатываетъ въ годъ издѣлій на сумму около 357 тыс. руб.;

3) Товарищество Чудовской спичечной фабрики «Солнце», основанное въ 1877 г., въ ½ вер. отъ станціи (по шоссе) съ годовымъ производствомъ, при 165 рабочихъ, на сумму 115 тыс. руб.;

4) фарфорово-фаянсовая фабрика Кузнецова въ 12 вер. отъ станціи въ с. Грузино, съ годовымъ оборотомъ въ 483 тыс. руб., при 835 рабочихъ,

5) фабрика Акціонернаго общества Лапшина, расположенная въ 12 верстахъ отъ станціи въ с. Грузино. Основанная въ 1877 г., фабрика вырабатываетъ въ годъ, при 650 рабочихъ, спичечныхъ издѣлій на сумму около 360 тыс. руб. и

6) спичечная фабрика Лапшина при д. Б. Любунъ (въ 19 верстахъ).

Въ районѣ станціи Чудово находится спичечная фабрика Пономарева, въ 18 вер. отъ станціи, въ с. Березовѣ, съ годовымъ оборотомъ въ 244 тыс. руб., при 120 рабочихъ.

Съ селомъ Грузино связаны очень интересныя историческія воспоминанія. Грузино уже упоминается въ лѣтописи подъ 1609 г., когда въ немъ собралось 1.000 человекъ Тихвинскаго ополченія, подъ начальствомъ воеводы Горихвостова; ополченіе это шло на помощь кн. Скопину-Шуйскому и вынудило начальника польскихъ войскъ Кернозицкаго къ быстрому отступленію. Черезъ столѣтіе, когда въ 1707 г. Петръ Великій далъ Ал. Дан. Меншикову титулъ свѣтлѣйшаго кн. Ижорскаго, въ награду за его заслуги по покоренію Ингерманландіи, Грузино было пожаловано ему вмѣстѣ съ другими вотчинами, и кн. Меншиковъ насадилъ здѣсь прекрасную дубовую аллею. Въ 1797 г. Грузино было пожаловано Павломъ I генералу Алексѣю Андреевичу Аракчееву, бывшему въ то время только барономъ, но въ слѣдующемъ году получившему графское достоинство. Аракчеевъ построилъ въ Гру-

зинѣ дворецъ и соборный храмъ во имя апостола Андрея Первозваннаго, въ память того, что, по мѣстному преданію апостолъ доходилъ до р. Волхова и въ этомъ самомъ мѣстѣ водрузилъ свой крестъ.

Отъ ст. Чудово отходитъ Новгородская линія М.-В.-Рыбинской жел. дороги (на Новгородъ и Старую Руссу). Длина всей линіи 157 верстъ. Московское шоссе въ этомъ пунктѣ также круто сворачиваетъ на Новгородъ; пройдя станціи Трегубово (на 17-й в. отъ Чудова), Спасскую полисть (на 24-й в.), при которой, на р. Полисть расположено село Спасская Полисть или Островъ, имѣющее болѣе 600 жителей, затѣмъ ст. Подберезье (на 49-й в.), желѣзнодорожнаго пути на 69-й отъ ст. Чудово достигаетъ Новгорода.

ст. Волховъ.

На 118-й верстѣ отъ г. С.-Петербурга, въ Новгородскомъ уѣздѣ находится станція Волхово, расположенная въ болотистой мѣстности на берегу р. Волхова. Въ районѣ означенной станціи имѣются слѣдующіе фабрики и заводы:

1) Фабрика фарфоро-фаянсовыхъ издѣлій Кузнецова (существуетъ съ 1871 г.), въ 3 верстахъ отъ станціи съ годовымъ оборотомъ около милліона руб., при 1.700 рабочихъ.

2) Ораніенбаумское Товарищество лѣсопильнаго завода, основанное въ 1890 г., въ $\frac{1}{2}$ вер. отъ станціи, съ годовымъ оборотомъ на сумму около 300 тыс. рублей, при 150 рабочихъ.

3) Лѣсопильный заводъ бр. Дыренковыхъ, въ $\frac{1}{2}$ вер. отъ станціи, существуетъ съ 1904 г.

4) Въ 10 верстахъ отъ станціи, въ с. Грузино расположена спичечная фабрика акціонернаго общества Лапшина.

Перейдя за ст. Волхово, по прекрасному мосту р. Волхова, желѣзнодорожный путь на 133 вер. достигаетъ первыхъ отроговъ Валдайской возвышенности.

По судоходной рѣкѣ Волхову, близъ станціи, расположено большое село Соснинская пристань, имѣющее населеніе болѣе 1.200 человѣкъ, отсюда отправляются значительныя партіи хлѣба внизъ по Волхову. На мѣстѣ Соснинской пристани съ конца XV вѣка существовалъ Николаевскій Полистскій мужской монастырь, упраздненный въ 1764 году.

Справочныя свѣдѣнія.

Расписаніе пароходнаго сообщенія по рѣкѣ Волхову.

Станція отправленія и назначенія.	Отпра- вленіе	Прибытіе.	Время въ пути.	Такса	
				I кл.	II кл.
Вол.-Новг. . .	4.40 у.	8.45 у.	4 ч. 15 м.	1 р. 75 к.	1 р. 20 к.
Вол.-С. Русса	4.40 у.	—	—	3 р. 00 к.	2 р. 40 к.
Вол.-Гостино- полье . . .	4.40 у.	10.10 у.	5 ч. 30 м.	2 р. 55 к.	2 р. 00 к.
Вол.-Грузино .	4.40 у.	5.35 у.	55 м.	55 к.	45 к.

Въ 4 верстахъ отъ Соснинской пристани лежитъ, также на лѣвомъ берегу Волхова, с. Званка, которое приобрѣло себѣ всеобщую въ Россіи извѣстность тѣмъ, что въ теченіе 20 послѣднихъ лѣтъ жизни Г. Р. Державина служило ему лѣтнимъ пребываніемъ. Званка принадлежала второй его супругѣ Дарьѣ Алексѣевнѣ, рожд. Дьяконовой, съ которой онъ вступилъ въ бракъ въ 1759 г. на 53 году своей жизни.

ст. Гряды.

Слѣдующая станція дороги—Гряды расположена уже въ предѣлахъ Крестецкаго уѣзда.

Вблизи нея (въ 1,5 вер.) находятся селенія—Гряды и Горнешно, число жителей въ коихъ составляетъ около 380 человѣкъ. Мѣстное населеніе занимается земледѣліемъ.

Бревна и дрова, отправляемые со станціи, доставляются сюда лѣсопромышленниками изъ окрестныхъ, частныхъ и казенныхъ лѣсовъ.

п. Б. Вишера.

За станціей Гряды на 142-й верстѣ отъ С.-Петербурга слѣдуетъ обгонный постъ Большая Вишера.

Ближайшими къ посту населенными пунктами являются 2 деревни, съ населеніемъ по 200 человѣкъ въ каждой. Населеніе занимается земледѣліемъ и работами на стеклянномъ заводѣ.

Вблизи поста устроенъ стеклянный заводъ, принадлежащій братьямъ Курженковымъ; существуетъ съ 1837 г. Главныя издѣлія завода—

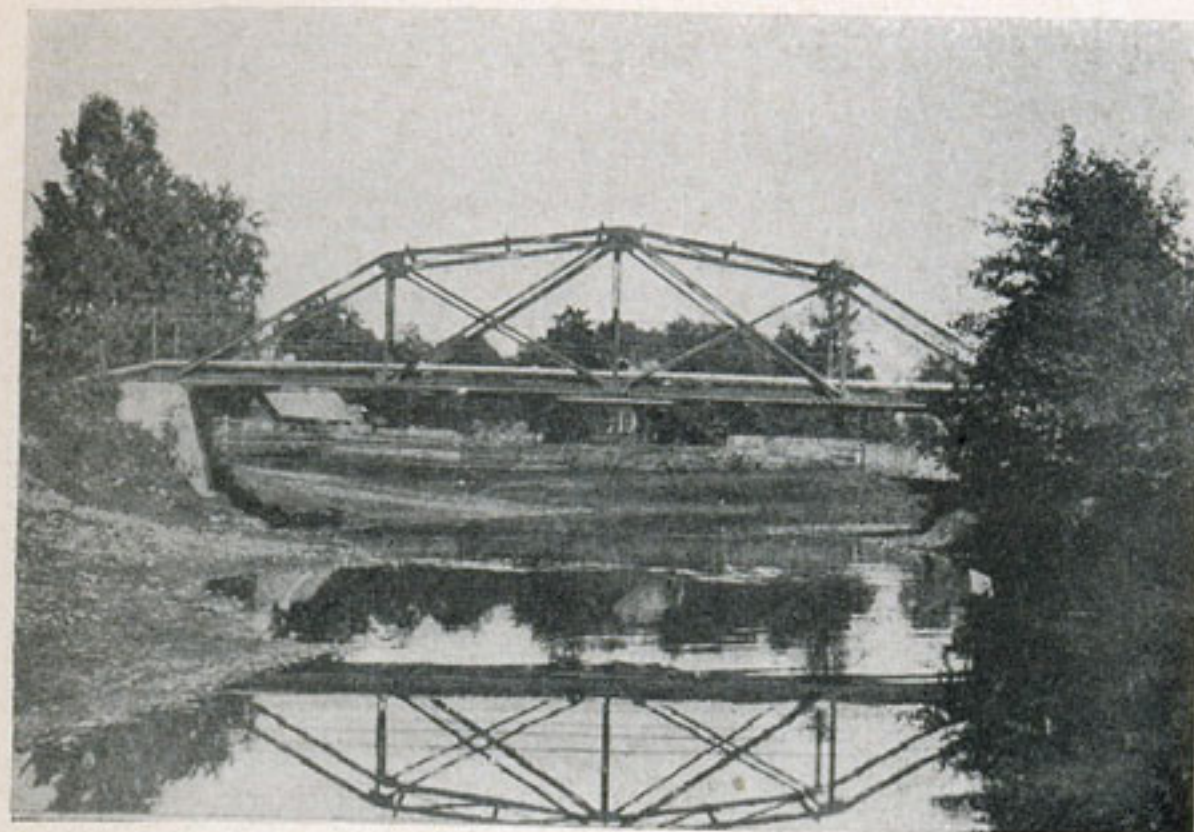
стекла для электрическаго, газоваго, ламповаго освѣщенія, хрустальная посуда и канцелярскія принадлежности. На заводѣ занято около 600 рабочихъ. Годовое производство завода выражается въ суммѣ около 500 тысячъ рублей.

ст. М. Вишера.

Станція Малая Вишера расположена на 152 верстѣ отъ С.-Петербурга, около р. Малая Вишера въ болотистой лѣсной мѣстности. Изъ значительныхъ поселковъ, находящихся въ районѣ этой станціи, слѣдуетъ отмѣтить посадъ Малая Вишера съ 9 тыс. жителей, занимающихся хлѣбопашествомъ и фабричными работами. Въ районѣ станціи находятся промышленныя предпріятія: 1) стеклянный ламповый заводъ бр. П. и М. Курженковыхъ, въ 1,5 вер. отъ станціи, существуетъ съ 1878 г. и 2) лѣсопильный заводъ Т. Я. Кузнецова, въ



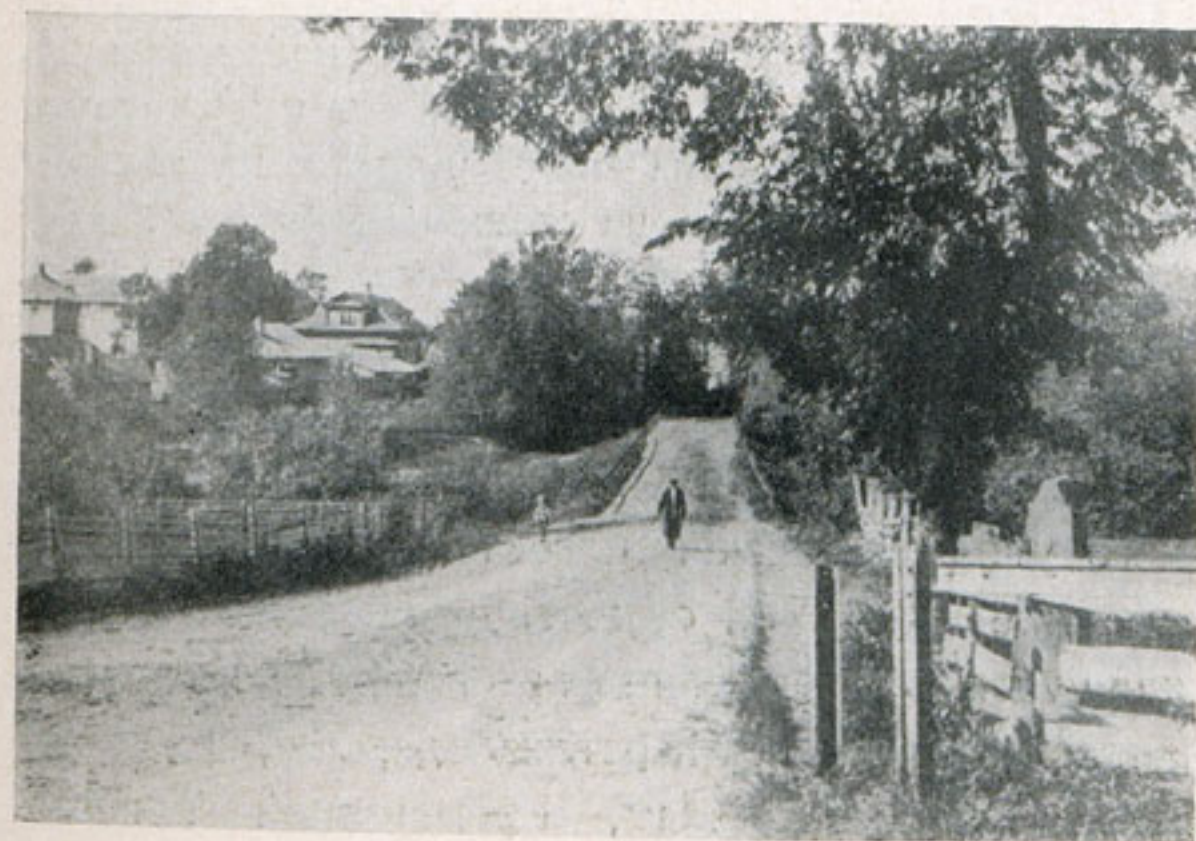
М. Вишера. Видъ на церковь и жел. дорогу.



Желѣзный мостъ на р. Вишерѣ.

разстояніи одной версты отъ станціи, существуетъ съ 1903 г. Въ посадѣ имѣется реальное училище и женская прогимназія.

Ежегодно, во второй половинѣ августа, въ Малой Вишерѣ происходитъ ярмарка. Къ этому



М. Вишера. Николаевское шоссе.



М. Вишера. Видъ на желѣзнодорожный мостъ.

времени сюда прибываютъ по желѣзной дорогѣ разные мелочные товары (бакалейные и мануфактурный).

Справочныя свѣдѣнія.

Въ посадѣ М. Вишера имѣются меблированныя комнаты, цѣною отъ 50 к. до 2 руб. Обѣды можно получить въ клубѣ у эконома Іонаса и также на вокзалѣ въ буфетѣ. Извозчиковъ на станціи не имѣется.

На востокѣ отъ М. Вишеры, верстахъ въ 15 находится, при болотахъ, извѣстныхъ подъ именемъ Спасскаго мха, уже въ предѣлахъ Тихвинскаго уѣзда, Спасскій погостъ, на мѣстѣ котораго уже въ XVI в. существовала Спасо-Оскуйская пустынь, упраздненная въ 1764 г. Въ томъ же направленіи, въ 35 верстахъ дальше, расположенъ, при рѣкѣ Мдѣ, Кременицкій погостъ (Кременичи, находившійся по писцовымъ книгамъ

въ 1582 г., въ Обонежской пятинѣ); въ погостѣ находится церковь св. Дмитрія, существующая съ 1675 года. Наконецъ, еще въ 15 верстахъ къ востоку лежитъ, также при рѣкѣ Мдѣ, Неболоцкій погостъ (Неболочи), по тѣмъ же писцовымъ книгамъ принадлежавшій къ Обонежской пятинѣ; существующая въ погостѣ церковь во имя св. Георгія построена въ 1753 году.

Затѣмъ желѣзнодорожный путь, перейдя 4 рѣчки бассейна Мсты (Ланышенку, Черную, Бургу и Хубу), приходитъ къ слѣдующей своей станціи Бургѣ.

ст. Бурга.

Станція расположена на 170-й верстѣ отъ С.-Петербурга, вблизи р. Бурга. Вблизи станціи лежитъ село Бурга. Населеніе его (500 человѣкъ) занимается земледѣліемъ, работой на мѣстномъ лѣсопильномъ заводѣ, на желѣзной дорогѣ и отчасти торговлей.

Кромѣ лѣсныхъ матеріаловъ, на станцію доставляются въ небольшомъ количествѣ коровы и телята, молоко изъ окрестныхъ деревень Карпиногорской маслодѣльной артели и камень.

Въ поселкѣ Бурга и въ деревняхъ Лука и Лажино ежегодно происходятъ небольшія мѣстныя ярмарки. Къ этому времени наблюдается усиленное прибытіе на станцію галантерейнаго и кондитерскаго товаровъ.

Перейдя за ст. Бургой на 8-й вер. по мосту глубокую долину рѣки Мсты, стиснутую между высокими берегами, желѣзнодорожный путь начинаетъ главный подъемъ на Валдайскую возвы-

шенность. Первоначально станціи Бурга, Веребье и Торбино находились на одной прямой линіи, и подъемъ этотъ совершался слишкомъ круто и притомъ непрерывно на протяженіи 19 верстъ. Въ видахъ устраненія указанныхъ неудобствъ, какъ уже описано выше, крутой и непрерывный подъемъ былъ замѣненъ подъемомъ болѣе отлогимъ съ нѣсколькими горизонтальными площадками.

п. Мста.

За ст. Бурга лежитъ на 177-й верстѣ обгонный постъ Мста.

Въ разстояніи 2—10 верстъ отъ поста имѣется до 25 деревень, съ населеніемъ 100—300 человѣкъ каждая.

Съ верховьевъ р. Мсты сплавляются кустарные издѣлія для отправки по желѣзной дорогѣ. Преимущественно поступаютъ гончарные издѣлія и подѣлки изъ дерева. Кромѣ того, значительное количество грузовъ (глины огнеупорной, сѣна и др.) прибываетъ сплавомъ по рѣкѣ изъ г. Боровичей.

ст. Веребье.

На 185-й верстѣ расположена станція Веребье.

Близъ станціи находится поселокъ съ населеніемъ около 1.000 человѣкъ. Главное занятіе послѣдняго — хлѣбопашество и работа по заготовкѣ лѣса и дровъ.

Съ желѣзной дорогой конкурируютъ имѣющіеся въ районѣ водные пути р.р. Мста, Холова, Вольма, по коимъ сплавляются, преимущественно, лѣсные матеріалы и дрова.

Въ 2 верстахъ отъ станціи къ с.-в. находится волостное селеніе Пожарье, имѣющее всего около 100 жителей. Неподалеку здѣсь существуетъ стеклянный заводъ бр. Костылевыхъ, выдѣлывающій бутылокъ на сумму свыше 40 тыс. рублей; рабочихъ на фабрикѣ болѣе 85 человѣкъ. Верстахъ въ 22 отъ станціи на сѣв.-зап. имѣется на правомъ берегу Мсты погостъ Морконицкій, на мѣстѣ котораго, какъ упоминается подъ 1615 г., при описаніи Новгорода съ окрестностями, послѣ опустошенія ихъ шведами, существовалъ монастырь подъ именемъ Николаевского въ Моркиничахъ.

ст. Торбино.

Слѣдующая станція Николаевского пути — Торбино на 197-й верстѣ, близъ которой линія дороги поднимается уже на сплошную Валдайскую возвышенность.

Къ юго-западу отъ станціи въ 10 верстахъ лежитъ небольшое селеніе Заручевье, при которомъ существуетъ лѣсопильный заводъ Цамутали, распиливающій досокъ слишкомъ на 7 тыс. рублей. Въ томъ же направленіи отъ станціи еще въ верстахъ 15, находится, при впаденіи р. Волмы въ Мсту, волостное село Усть-Волма; близъ него существуетъ стеклянная фабрика Шмидта, подъ фирмой «Воронья-Гора», изготовляющая стеклянныхъ издѣлій на сумму около 120 тыс. рублей, при 200 рабочихъ.

Къ с.-в. отъ станціи, верстахъ въ 33, при р. Мстѣ лежитъ большое село Большія Свѣтицы, имѣющее болѣе 600 жителей. Въ 7 верстахъ отъ

него, при большой дорогѣ находится имѣніе «Никольское» А. А. Миллера, нынѣ Н. В. Громова; въ хозяйствѣ принятъ семипольный сѣвооборотъ и ведется довольно обширное льноводство, при чемъ сѣмена льна-долгунца ежегодно поступаютъ въ продажу преимущественно крестьянамъ, въ количествѣ около 100 пудовъ; молоко перерабатывается въ сыръ—бакштейнъ и масло. Въ 5 верстахъ къ сѣверу отъ Никольскаго расположены еще имѣнія «Бѣлая» и «Квички» И. Л. Горемыкина; площадь имѣнія—болѣе 4¹/₂ тыс. десятинъ; система хозяйства двѣнадцатипольная. Въ эпоху освобожденія крестьянъ (1868 г.) Квички уже состояли во владѣніи дворянской фамиліи Горемыкиныхъ.

Ниже с. Бѣлаго на р. Мстѣ лежитъ, на протяженіи 60 сажень коса, подъ названіемъ «Свинья съ поросятами», а рядомъ съ нею—нѣсколько меньшая коса «Собачій пролазъ»; первая изъ названныхъ косъ не препятствуетъ судоходству только въ тихую погоду.

Неподалеку отъ описанныхъ имѣній находится село Шереховичи (Боровичскаго у.), расположенное на правомъ берегу р. Прышки, впадающей въ р. Бѣлую—правый притокъ р. Мсты. Близъ этого села еще въ VIII столѣтіи открыто было второе мѣсторожденіе каменнаго угля въ Новгородской губерніи. Здѣсь, въ крутомъ и высокомъ берегу р. Прышки, обнаруживается вверху нижній горный известнякъ, а близъ уровня воды—порода девонской системы. Между этими осадками залегаетъ 6 пластовъ каменнаго угля, сопровождаемыхъ глинами и песками. Изъ всѣхъ этихъ пластовъ для разработки годны только

два—въ 3 фут. 8 дм. и 10 дм. толщиной, разъединенные другъ отъ друга 10 дюймовымъ слоемъ глины. Пластъ угля имѣетъ почти горизонтальное положеніе и удобенъ для разработки. Это мѣсторожденіе, повидимому, единственное изъ Новгородскихъ мѣсторожденій угля сколько-нибудь заслуживаетъ разработки. Здѣсь уголь черновато-бураго цвѣта, тусклъ, слоистаго сложенія, при лежаніи на воздухѣ легко разсыпается, мѣстами содержитъ отъ 3 до 6% сѣрнаго колчедана, встрѣчающагося иногда довольно значительными кусками. 150 пудовъ этого угля могутъ замѣнить 1 куб. сажень дровъ. Здѣшній уголь можетъ быть съ выгодой добываемъ для мѣстнаго потребленія въ связи съ добычей и обработкой другихъ матеріаловъ, каковы огнеупорныя глины и сѣрный колчеданъ, въ изобиліи встрѣчающіеся въ окрестностяхъ Боровичъ, по р. Мстѣ. Довольно значительное (60 вер.) разстояніе прыкшинскаго мѣсторожденія угля отъ ближайшей станціи Торбина, находящейся при томъ по другую сторону р. Мсты, составляетъ важное препятствіе для успѣшности его эксплуатаціи.

Въ 4 верстахъ отъ Шереховичъ при озерѣ Тородно лежитъ Никандровскій погостъ. Здѣсь была неизвѣстно когда основана мужская пустынь преподобнымъ Никандромъ, мощи котораго почиваютъ здѣсь подъ спудомъ, въ роцѣ подъ часовней. Объ этомъ монастырѣ говорится въ описи 1581 года. Пустынь была упразднена въ 1764 году.

ст. Турцевичъ.

Станція Турцевичъ, бывшая Боровенка, расположена на 217-й верстѣ отъ С.-Петербурга.

Въ окрестностяхъ станціи имѣются нѣсколько деревень, съ общимъ числомъ жителей до 4 тыс. человѣкъ, занимающихся преимущественно хлѣбопашествомъ и лѣсными промыслами.

Въ 12 верстахъ отъ станціи по грунтовой дорогѣ, находится Дерняковская картонная фабрика, принадлежащая инженеру Массе, съ годовымъ оборотомъ въ 43 тыс. рублей.

Нѣкоторую часть грузовъ даетъ станціи небольшой уѣздный городокъ Крестцы, до котораго считается 42 версты грунтоваго пути. Городъ расположенъ на р. Холовѣ, притокѣ р. Мсты, и находится въ 79 верстахъ отъ Новгорода, съ которымъ соединенъ Московско-Петербургскимъ шоссе. Жителей въ немъ числится до 3 тыс. человѣкъ. Городъ не имѣетъ никакого промышленнаго значенія. Здѣсь имѣется лишь небольшой кожевенный заводъ бр. Мосягиныхъ.

п. Заозерье.

Почти на полпути отъ Боровенки до Окуловки лежитъ полустанокъ Заозерье, близъ деревни того же имени (болѣе 300 жителей) и озера.

Отсюда идетъ большая дорога на городъ Крестцы. Упоминаніе, повидимому, о Крестцахъ встрѣчается въ исторіи подъ именемъ «Игнача креста», въ 1238 г., по поводу похода Батыя на Новгородъ, при чемъ татары повернули отсюда назадъ, испугавшись лѣсовъ и половодья. Затѣмъ настоящее имя Крестцовъ встрѣчается въ 1569 г., когда Крестцы подвергались гнѣву Іоанна Грознаго, двигавшагося на Новгородъ для наказанія

его за заподозрѣнную измѣну. По писцовымъ книгамъ 1581 г. Крестцы (Хрестецкій погостъ) находились въ Деревской пятинѣ. Въ XVIII вѣкѣ погостъ былъ только «Ямомъ», и жители его занимались гоньбою. Въ 1776 г. Крестцы были возведены на степень уѣзднаго города Новгородскаго намѣстничества (въ 1796 г. городъ былъ оставленъ за штатомъ, но черезъ 6 лѣтъ снова возстановленъ въ степени уѣзднаго города). Промышленность города была всегда незначительна. Въ настоящее время жителей въ Крестцахъ насчитывается всего 2.600 человѣкъ, т. е. меньше даже чѣмъ въ 1863 году, когда здѣсь считалось 3¹/₂ тыс. душъ обоего пола.

ст. Окуловка.

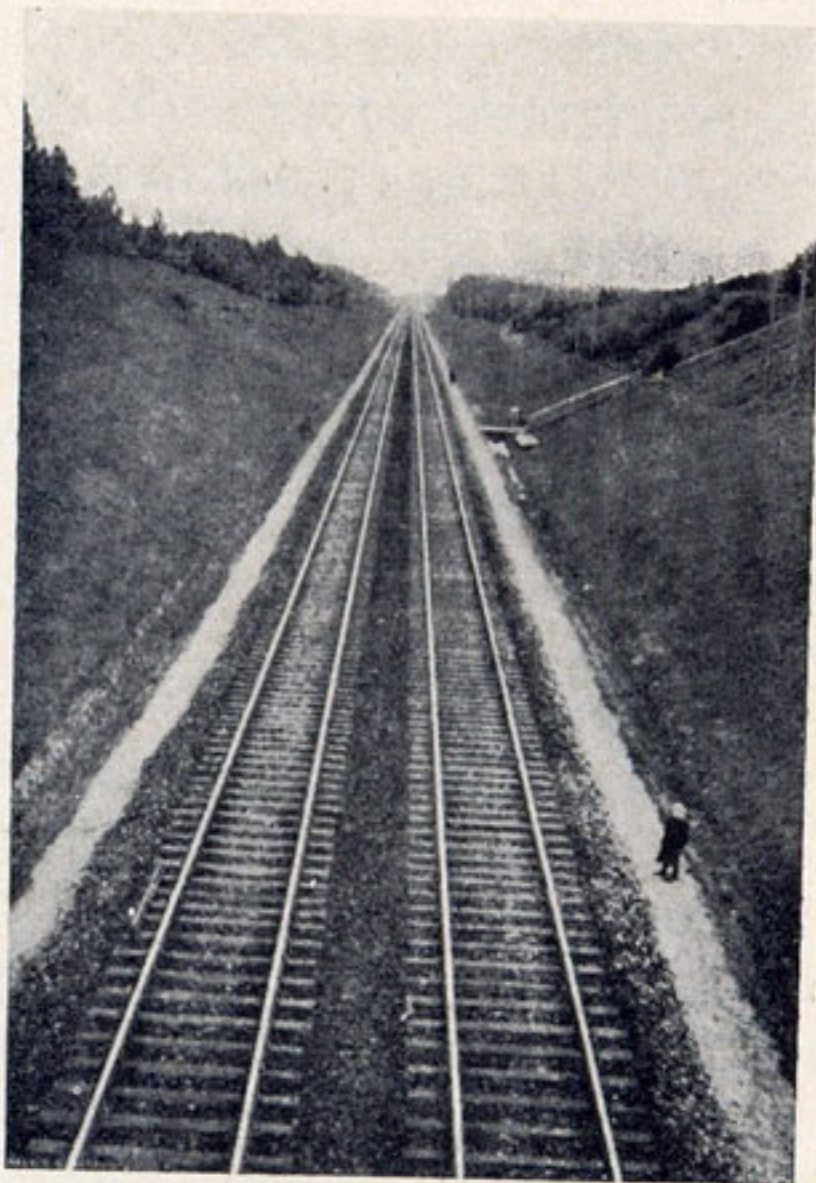
На 234-й верстѣ въ предѣлахъ Боровичскаго уѣзда лежитъ станція Окуловка. Изъ крупныхъ селеній, находящихся въ районѣ ея, слѣдуетъ отмѣтить деревню Парахино (въ 3 верстахъ отъ станціи), съ населеніемъ около 1.000 жителей.

Отъ фабрикъ Пасбурга и «Кулотинская джутовая мануфактура» до станціи Окуловка дорога вымощена булыжнымъ камнемъ, отъ остальныхъ мѣстностей до станціи дороги не мощеныя, которыя въ весеннее и осеннее время бываютъ трудно проѣзжаемы.

Въ районѣ станціи находится Писчебумажная фабрика Товарищества В. И. Пасбургъ—изготавливаетъ бумагу, целлюлозу и древесную массу. Годовой оборотъ имѣетъ около 1 милл. рублей.

Въ Заозерской волости находятся фабрики въ Кулотинѣ—прядельная и ткацкая «Т-ва для

изготовленія мѣшечнаго полотна и мѣшковъ», выдѣлывающая мѣшковъ, холста (джутоваго и льняного) почти ва 550 тыс. рублей, имѣя при себѣ болѣе 600 рабочихъ, а также въ с. Торопкѣ—небольшой лѣсопильный заводикъ Род-



Окуловка. Видъ съ моста.

зянко, распиливающей досокъ на 10 тыс. рублей въ годъ. Въ 6 верстахъ на сѣверо-западъ отъ станціи расположено большое имѣніе «Березовикъ», съ хуторами и пустошами, принадлежавшее В.М. Вонлярлярскому, площадью болѣе 21 тыс. десятинъ; полеводство велось при девятипольномъ сѣвооборотѣ, при чемъ сѣмена ржи и овса ежегодно поступали въ продажу; въ экономіи раз-

водились чистокровныя арденныя, а также помѣсь ихъ съ рысистыми и мѣстными рабочими лошадьми; въ хозяйствѣ существовалъ лѣсопильный и маслобойный заводы, фабрика древесной папки и водяная мукомольная мельница. Въ настоящее время имѣніе это распродано по частямъ цѣлому ряду лицъ: Шапиро, Гуревичъ, Зубову, Золоторевымъ, Рябушинскимъ и др. Въ 13 верстахъ отъ станціи на юго-западъ находится имѣніе герцога Лейхтенбергскаго «Горы», площадью почти въ 700 десятинъ; полевое хозяйство здѣсь ведется при семипольномъ сѣвооборотѣ; въ хозяйствѣ существуетъ обширное племенное птицеводство.

ст. Угловка.

Станція Угловка находится въ 252 верстахъ отъ С.-Петербурга въ Валдайскомъ уѣздѣ, на границѣ съ Боровичскимъ уѣздомъ, въ болотистой и лѣсной мѣстности.

У станціи расположенъ небольшой поселокъ съ населеніемъ до 350 человѣкъ.

Окрестности станціи изобилуютъ залежами известняковъ. Возлѣ станціи работаютъ 2 известково-обжигательныхъ завода.

Кромѣ того, у деревни Березайки, въ 3 верстахъ отъ станціи (по шоссе), производится выломка известковаго камня. Отсюда доставляется на станцію свыше 700 тысячъ пудовъ известковаго камня.

Къ станціи Угловка примыкаетъ Боровичская вѣтвь Николаевской жел. дор. протяженіемъ 29 верстъ.

ст. Лыкошино.

Слѣдующая станція Николаевской жел. дор. за Угловкой—Лыкошино, на 265-й верстѣ, получившая свое названіе по имени близлежащаго селенія Лыкошина.

Въ 2 верстахъ къ востоку отъ станціи лежитъ небольшое село Михайловское (жителей около 150 чел.) съ мукомольной мельницей Папаева, валовая выручка которой опредѣляется ежегодно свыше 36 тысячъ рублей (рабочихъ около 40 человѣкъ). Въ 5 верстахъ отъ Михайловскаго, въ томъ же направленіи отъ станціи, при большомъ озерѣ Пиросѣ и почтовой дорогѣ, расположено волостное село Пиросъ (Пирусъ, Почерье), которое, по писцовымъ книгамъ 1495 года, значилось въ Деревской пятинѣ. Имѣющаяся въ селѣ церковь ап. Петра и Павла основана въ 1757 году. Въ селѣ около 200 чел. жителей. Бываетъ двѣ ярмарки—лѣтняя и осенняя. Озеро Пиросъ занимаетъ площадь въ 30 кв. верстѣ; оно богато рыбой и раками. Къ югу отъ станціи Лыкошино, въ 6 верстахъ, находится въ Валдайскомъ уѣздѣ, при озерѣ Мшенцахъ, погостъ и деревня Мшенцы, на мѣстѣ которыхъ прежде была мужская Параскево-Пятницкая пустынь, въ 1764 году обращенная въ приходскую церковь; нынѣшняя церковь св. Параскевы существуетъ съ 1826 г., другая здѣшняя церковь—каменная.

За ст. Лыкошино желѣзная дорога переходитъ въ Валдайскій уѣздъ.

ст. Березайка.

На 286 верстѣ отъ С.-Петербурга расположена станція Березайка. Вблизи ея находится поселокъ, съ населеніемъ до 400 человѣкъ, занимающихся хлѣбопашествомъ, работой на заводахъ, на желѣзной дорогѣ и торговлею. Кромѣ того, въ разстояніи отъ 1 до 17 верстѣ имѣются деревни и помѣщичьи усадьбы. Населеніе послѣднихъ увеличивается въ лѣтніе мѣсяцы, приблизительно, въ 15 разъ наѣзжающими сюда дачниками.

Работа станціи по прибытію и отправленію сильно оживляется къ празднику Вознесенія, когда въ погостѣ Вознесеніе бываетъ ярмарка. Главными предметами торговли на ярмаркѣ являются желѣзные, кожевенные, мануфактурные и бакалейные товары.

Въ районѣ станціи протекаетъ рѣка Березайка, по коей сплавляются лѣсные грузы.

ст. Бологое.

На 300-й вер. отъ С.-Петербурга въ болотистой мѣстности находится большая узловая станція Бологое, получившая названіе отъ близлежащихъ озера и селенія. Здѣсь насчитывается до 16 тысячъ жителей, въ большинствѣ—желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ. Часть населенія занимается торговлей, обслуживая районъ до 100 верстѣ въ окружности. Въ селеніи работалъ небольшой лѣсопильный заводъ А. И. Гребенщикова, прекратившій недавно свою дѣятельность. Селеніе со всѣхъ сторонъ и на большомъ разстояніи окружено болотами; ни хорошихъ

дорогъ, ни водныхъ путей въ районѣ станціи нѣтъ.

Близъ станціи устроено желѣзнодорожное техническое училище, а на озерѣ имѣется естественно-историческая станція Петербургскаго Общества Естествоиспытателей, служащая для изученія озерной флоры и фауны.



Бологое. Торговая площадь.

Справочныя свѣдѣнія.

Въ селеніи имѣется нѣсколько гостиницъ — Коммерческая, Рябинина, Тверь, Дунай, гдѣ можно имѣть комнату за плату отъ 50 коп. до 1 рубля. Извозчики есть. Плата за проѣздъ по соглашенію и не дороже 50 коп.

Къ юго-западу отъ станціи верстахъ въ 14, при рѣчкѣ Ладыженкѣ и Московскомъ шоссе, лежитъ многолюдное село Круженкино, имѣющее болѣе 700 жителей, а въ 6 верстахъ отъ него при той же шоссеиной дорогѣ, при рѣчкѣ Студенкѣ расположено еще болѣе людное волостное село

Ямъ-Хотилово, съ населеніемъ около 1.200 человекъ.

Отъ станціи Бологое идутъ желѣзнодорожныя линіи: къ Рыбинску (М. В. Рыб. ж. д.), къ Пскову (М. В. Рыб. ж. д.) и Полоцку (Ник. ж. д.).

Первая станція Псково-Бологовской жел. д., отъ Бологое въ 25 верстахъ—Едрово, находящаяся при волостномъ селѣ Ямъ-Едровѣ; послѣднее расположено на берегу Едровскаго озера и при Московскомъ шоссе. Жителей здѣсь имѣется болѣе 1.700 человекъ; въ селѣ бываетъ конская ярмарка.

Между станціями Бочановка и Академическая Николаевская жел. дор. входитъ въ предѣлы Тверской губерніи.

Тверская губ.—обыкновенно причисляется къ Московской промышленной области Европейской Россіи, хотя правильнѣе было бы къ этой области отнести только южную часть губерніи, сѣверную же—къ Пріозерной.

Поверхность Тверской губ. представляетъ собою плоскую возвышенность, поднятую главнымъ образомъ на сѣверо-западѣ въ уѣздахъ Осташковскомъ и Вышневолоцкомъ, постепенно понижающуюся къ юго-востоку до русла р. Волги и снова приподнятую на югъ, вдоль границъ съ Московской и Владимірской губ.; сѣверо-западн. часть губерніи принадлежитъ къ Алаунской возвышенности и представляетъ собою всхолмленную мѣстность, впадины которой заняты озерами и болотами, лежащими довольно высоко. Здѣсь берутъ начало рѣка Волга (въ Осташковскомъ у., на высотѣ 850 фут.), Западная Двина (въ томъ же у.), многіе притоки Волги и рѣки Ильмен-

скаго бассейна (Мста и др.). Отдѣльные отроги Алаунской возвышенности проникають внутрь губерніи, нарушая равнинный характеръ мѣстности.

Геологическое строеніе Тверской губ. разнообразно, но рѣдко гдѣ явственно обнаруживается: древнія горныя породы скрыты подъ мощными слоями новѣйшихъ образованій. Къ западу появляются обнаженія каменноугольной системы, верхній ярусъ которой развитъ преимущественно въ уѣздахъ Вышневолоцкомъ, Новоторжскомъ, Старицкомъ, Зубцовскомъ и въ восточной части Ржевскаго; такія обнаженія встрѣчаются по берегамъ Волги у г. Старицы, гдѣ сильно развиты известковыя плиты-ломки фузилиноваго известняка, идущаго на постройки, подъ названіемъ «старицкаго мрамора». По берегамъ рѣки Тверцы, у г. Торжка — желтовато-бѣлый, доломитизированный известнякъ, прикрытый слоями глины, отъ границы Новгородской губ. до г. Торжка — узкая полоса яруса синихъ глинъ.

Новѣйшія образованія, покрывающія основныя системы, состоятъ частью изъ песка, частью изъ глины, частью дилювіальнаго происхожденія, нанесены водою въ ледниковую эпоху, частью же образованы наносами рѣкъ.

Въ предѣлахъ Тверской губ. добываются: известнякъ — близъ гор. Старицы, глины особенно высокаго качества въ окрестностяхъ с. Федова (въ 12 вер. отъ гор. Вышній Волочекъ) и въ Осташковскомъ у., близъ верховья Зап. Двины, охра — въ Старицкомъ у.; здѣсь же найдены и другія краски. Особенно много въ Тверской губерніи торфа, главныя залежи котораго въ уѣз-

дахъ Тверскомъ (Васильевское болото), Корчевскомъ (Петровскія озера) и въ Вышневолоцкомъ — вдоль полотна Николаевской ж. д. (окрестности Осѣченскаго погоста).

Озеръ въ Тверской губ. 507, изъ нихъ 221 въ Осташковскомъ и 145 въ Вышневолоцкомъ уѣздахъ.

По берегамъ 180 озеръ расположены 1 городъ (Осташковъ) и 601 селеніе, берега остальныхъ озеръ не заселены. Болота занимають около 25 тыс. дес., ихъ особенно много въ уѣздахъ: Осташковскомъ, Вышневолоцкомъ, Бѣжецкомъ, Корчевскомъ, Тверскомъ и Весьегонскомъ. Рѣкъ и рѣчекъ въ Тверской губ. насчитывается 806, почти всѣ онѣ берутъ свое начало въ предѣлахъ губерніи.

Болѣе значительныя: Волга, берущая начало въ Осташковскомъ у., Тверца съ Осугой и Шоша. Западная Двина беретъ начало въ Осташковскомъ у., въ 13 верстахъ отъ верховья Волги, по выходѣ своемъ изъ оз. Охвата, Цна или Сна со Шлиною — впадаетъ въ озеро Мстино, изъ котораго вытекаетъ подъ названіемъ Мсты.

Господствующее населеніе великорусское.

Несмотря на широкое развитіе промысловой жизни въ Тверской губ., земледѣліе является основнымъ занятіемъ большинства населенія.

Господствующая система — трехполье; многополье съ посѣвами кормовыхъ травъ заведено во многихъ частновладѣльческихъ хозяйствахъ. Въ послѣдніе годы травосѣяніе начало распространяться и среди крестьянъ. Крестьяне сѣютъ, главнымъ образомъ, клеверъ (80%), затѣмъ вику, тимофееву траву, люцерну.

Тверской край, благодаря своему географическому положенію, издревле отличался промышленнымъ характеромъ: черезъ него пролегли пути изъ Руси въ Новгородъ и на западъ; Торжокъ и Тверь всегда были бойкими городами. Предпріимчивые «тверичи» знали массу ремеслъ: они строили церкви и «подписывали» ихъ не только у себя, но и во Псковѣ и Новгородѣ; среди нихъ были мѣдники, золотыхъ и серебряныхъ дѣлъ мастера, литейщики колоколовъ, рѣзчики; они сами чеканили для себя монету; шитье по сафьяну, кружевничество въ Торжкѣ и Калязинѣ были развиты въ глубокую старину; обжиганіе извести и ломка камня существуютъ въ Старицѣ съ XVI в. Сто лѣтъ тому назадъ многіе промыслы были развиты тамъ же, гдѣ и нынѣ (сапожный въ Кимрѣ и Осташковѣ, пенькопрядильный въ Ржевѣ и др.) много тверяковъ и тогда уходило на заработки въ Москву, въ Петербургъ и на Волгу. Въ настоящее время промысловая жизнь въ Тверской губерніи развита чрезвычайно.

Кустарные промыслы, исключая разбросанныхъ незначительными группами по губерніи, въ болѣе сконцентрированномъ видѣ имѣются: кожевенный въ окрестностяхъ города Краснаго Холма; производство обуви — въ районѣ села Кимры, въ городѣ Осташковѣ (1.700 человѣкъ, на 900 тысячъ рублей).

Тканье холста повсемѣстно среди женскаго населенія; ежегодно изготавливается свыше 30 милліоновъ аршинъ, изъ которыхъ половина сбывается на сторону.—Вязаніе рыболовныхъ сѣтей—въ окрестностяхъ города Осташкова. Тре-

панье льна и пеньки—въ городѣ Ржевѣ, обжиганіе извести — особенно въ уѣздахъ Старицкомъ и Осташковскомъ. Ломка камня въ окрестностяхъ гор. Старицы (старицкій мраморъ). Значительно распространено шитье золотомъ и серебромъ по сафьяну и бархату — «новоторжское» (Торжокъ) и плетеніе кружева (Торжокъ и Калязинъ).

Изъ мѣстныхъ промысловъ особенно распространены лѣсные (пилка, возка и гонка водою) и извозъ. Рыболовствомъ занимаются по озерамъ Осташковского и Вышневолоцкаго уѣздовъ, особенно на озерѣ Селигерѣ и на рѣкахъ Волгѣ и Мологѣ.

Изъ отхожихъ промышленниковъ всего больше рабочихъ на фабрикахъ (изъ уѣздовъ Тверского, Кашинскаго, Вышневолоцкаго, Ржевскаго и Новоторжскаго). Отходъ изъ года въ годъ растетъ. Уходятъ изъ Тверской губерніи, главнымъ образомъ, въ столицы, особенно въ Петербургъ (въ 1890 году въ Петербургѣ жило 109 тысячъ тверяковъ, что составляло свыше 11% населенія города и около 40% всего отхода изъ Тверской губерніи), затѣмъ на Николаевскую желѣзную дорогу и на Волгу.

Изъ городовъ Тверской губерніи наиболѣе промышленные: Тверь, Вышній-Волочекъ, Торжокъ, Осташковъ, Ржевъ и Бѣжецкъ; фабрикъ почти нѣтъ въ Весьегонскѣ, Кашинѣ, Старицѣ, Корчевѣ.

Изъ уѣздовъ болѣе промышленные: Вышневолоцкій, Новоторжскій, Тверской, Корчевскій и Ржевскій, менѣе всего — уѣзды Зубцовскій и Осташковскій.

Главные предметы торговли: по вывозу — лёсъ, дрова, овесъ, лёнъ, пенька, кожи, бумажныя ткани, обувь; по ввозу — товары мануфактурныя и бакалейныя, химическія продукты, пшеницы, мука ржаная.

ст. Академическая.

На 324-й верстѣ отъ С.-Петербурга расположена въ лёсной и болотистой мѣстности станція Академическая.

Кругомъ станціи находятся озера. Въ районѣ станціи имѣется одна мельница крестьянскаго Общества деревни Находно.

Среди мѣстныхъ жителей развиты отхожіе промыслы, главнымъ образомъ, въ городѣ Вышнемъ-Волочкѣ.

Кромѣ того, на лѣтнее время пріѣзжаетъ сюда до 300 человѣкъ дачниковъ.

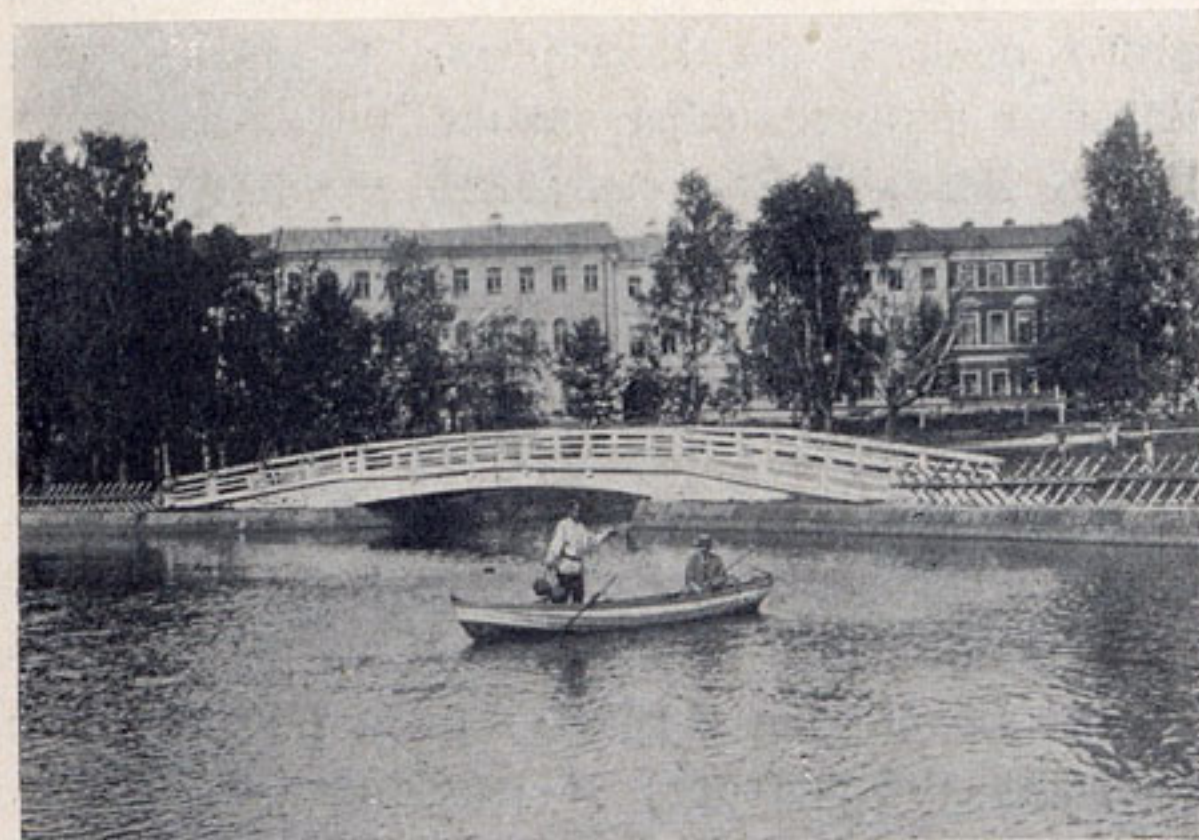
Въ районѣ станціи находится имѣніе князя Ширинскаго-Шихматова.

Верстахъ въ 15 на юго-востокъ отъ Академической, при выходѣ изъ озера Мстино рѣки Мсты, поднимается надъ нимъ довольно значительная возвышенность. Мѣстность здѣсь очень красива, воды и зелени много, а у самаго выхода Мсты изъ озера устроенъ величественный шлюзъ, одѣтый гранитомъ. На возвышенности былъ сооруженъ еще Сердюковымъ домъ, въ которомъ во время прорытія каналовъ Вышневолоцкой системы жилъ Петръ I. Въ концѣ XVIII в. домъ этотъ былъ возобновленъ Екатериной II и служилъ впослѣдствіи мѣстопробываніемъ начальника дистанціи. Когда же впослѣдствіи—

вслѣдствіе упадка Вышневолоцкой системы домъ оказался ненужнымъ, онъ былъ обращенъ въ пріютъ Академіи Художествъ. Здѣсь ученики Академіи имѣютъ бесплатную лѣтнюю дачу въ красивой мѣстности, очень удобной для лѣтняго отдыха и рисованія этюдовъ.

ст. Вышній-Волочекъ.

Станція Вышній-Волочекъ лежитъ на 324-й верстѣ отъ С.-Петербурга, при уѣздномъ городѣ



В. Волочекъ. Городскія училища.

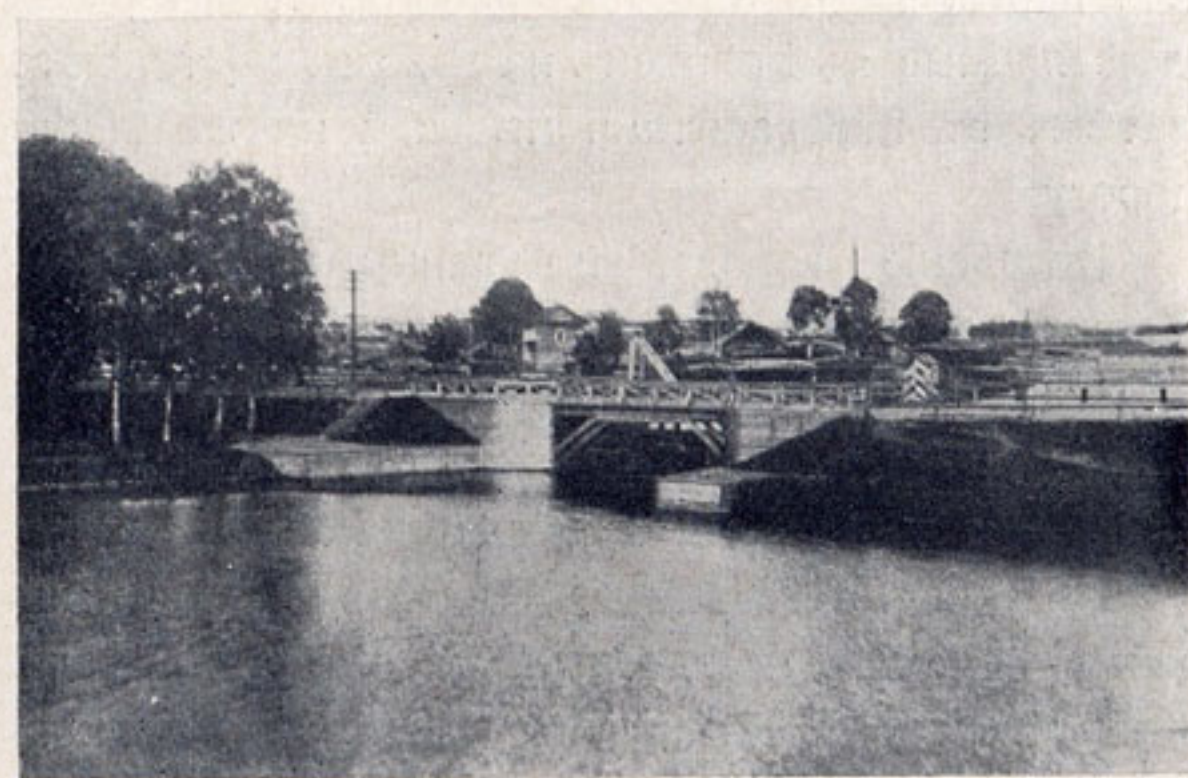
того же наименованія, расположенномъ въ центрѣ, нынѣ почти совершенно заброшенной, Вышневолоцкой системы каналовъ. Соединивъ черезъ посредство Тверцы, Цны и Мсты Волгу съ Невою, эта система въ первой половинѣ XIX столѣтія играла очень важную роль.

Уже издавна положеніе Вышняго-Волочка на волокѣ важнаго воднаго пути, связывавшаго Нов-

городъ съ Тверью, обусловило его значеніе. Въ началѣ XIV в. Великій князь Василій Дмитріевичъ отдалъ «Волокъ» дядѣ своему князю Владиміру Андреевичу Серпуховскому, но впослѣдствіи вымѣнялъ отъ него Волокъ назадъ. Великій князь Василій Темный завѣщалъ Волокъ четвертому сыну Борису, но во всякомъ случаѣ новгородцы не переставали считать Волокъ своимъ владѣніемъ, такъ что онъ, очевидно, находился въ смѣшанномъ владѣніи Новгорода съ великими князьями Московскими. Вотъ почему въ 1569 году Иванъ Грозный, сознавая важность этого пункта для Новгорода, разорилъ его. Большое вниманіе обратилъ на Вышній-Волочекъ Петръ Великій. Онъ задумалъ провести здѣсь каналъ для соединенія Волги съ Балтійскимъ моремъ. Уже при Петрѣ Великомъ Сердюковъ, родомъ калмыкъ, устроилъ запруду на мѣстѣ построеннаго при императрицѣ Екатеринѣ II обширнаго водохранилища, питавшаго всю Вышневолоцкую систему. Екатерина II въ 1785 году дважды посѣтила Вышній-Волочекъ въ сопровожденіи Потемкина и графа Брюса (Московского генералъ-губернатора) и осматривала шлюзы. Замѣчательныхъ историческихъ памятниковъ въ Вышнемъ-Волочкѣ не уцѣлѣло: самыя старыя его церкви построены въ концѣ XVIII в. (Казанская въ 1771 году, Преображенская въ 1779 году). Въ первую половину царствованія императора Николая I, когда Вышневолоцкая система находилась на высотѣ своего развитія, Вышній-Волочекъ имѣлъ большое торговое значеніе. Однако, улучшение Маріинской водной системы и проведение Николаевской дороги подорвали значеніе

Вышневолоцкаго пути, и въ настоящее время движеніе по немъ грузовъ почти прекратилось.

Тѣмъ не менѣе самый городъ не пришелъ въ упадокъ, такъ какъ въ немъ и въ ближайшихъ его окрестностяхъ развилось значительное количество фабрикъ и заводовъ, которыхъ насчитывается до 25. Главнымъ образомъ работаютъ стекольные и лѣсопильные заводы.



В. Волочекъ. Бейслотскій шлюзь.

Ткацкая фабрика Косьмы Прохорова «Волочекъ» (основ. въ 1887 году). Производитъ суровыхъ тканей до 40 тысячъ пудовъ. Рабочихъ на фабрикѣ 655 человекъ.

Фабрика Т-ва мануфактуры П. М. Рябушинскаго (основ. въ 1889 году) вблизи станціи въ с. Заваровѣ, производитъ пряжу, вату, мануфактурные товары, на сумму 4.073.591 руб. въ годъ при 3.348 рабочихъ. Въ самое послѣднее время фабрика значительно расширена.

Развитіе ихъ дѣятельности отражается на увеличеніи грузооборота станціи.

Въ 5 верстахъ отъ станціи имѣется керосиновый складъ Т-ва Бр. Нобель, вмѣстимостью до 50 тысячъ пудовъ.

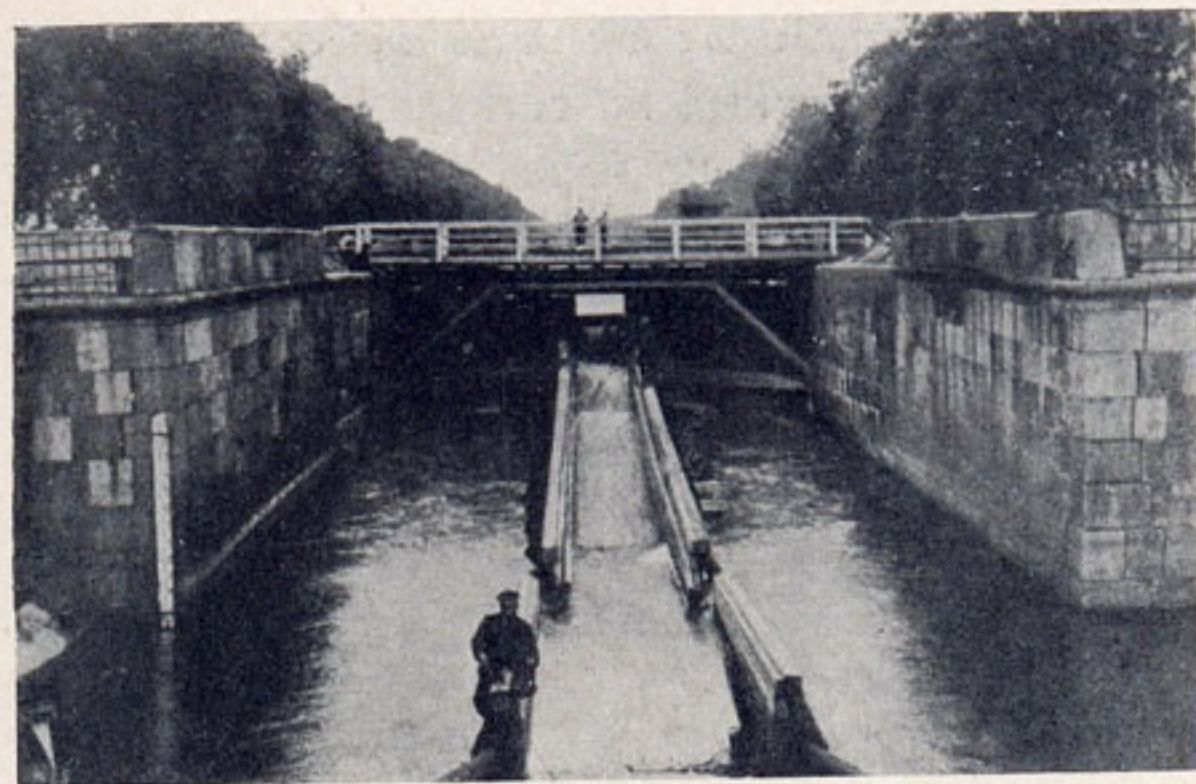
Вышневолоцкая система служитъ, главнымъ образомъ, для сплава лѣса и дровъ, и не только не отвлекаетъ грузовъ отъ Николаевской дороги, но, наоборотъ, способствуетъ развитію на ней перевозокъ, такъ какъ всѣ лѣсные матеріалы, сплавляемые въ Волочекъ на заводы, поступаютъ затѣмъ въ переработанномъ видѣ на желѣзную дорогу.

Населеніе города, по даннымъ Городской Управы, достигаетъ до 26.000 человѣкъ.

Къ станціи примыкаетъ подъѣздной путь Т-ва Мануфактуры П. М. Рябушинскаго для обслуживания бумагопрядильной и ткацкой фабрики.

Самымъ интереснымъ памятникомъ въ Вышнемъ-Волочкѣ представляются все-таки величественныя его водныя сооруженія. Уже подходя къ Вышнему-Волочку, Николаевская дорога проходитъ какъ бы черезъ плотину между водными резервуарами, питающими каналы при низкомъ стояніи водъ. Далѣе около самаго города расположена пристань, водоемы и шлюзы, снабженные желѣзными воротами. Каналъ, начатый постройкой еще при Петрѣ Великомъ (1700—1708 годахъ), принялъ окончательный видъ только при Екатеринѣ II въ 1792 г.

При водохранилищѣ существуетъ кирпичный домъ архитектуры VII вѣка съ датой того времени, гдѣ пребывалъ временно или останавливался Императоръ Петръ I. Близъ дома дубъ



В. Волочекъ. Нижнеднѣнскій полушлюзъ.

собственноручной посадки Импер. Петра I. Водохранилище устроено изъ дикаго гранита. Берега окаймлены лѣсами. Видъ очень живописный.

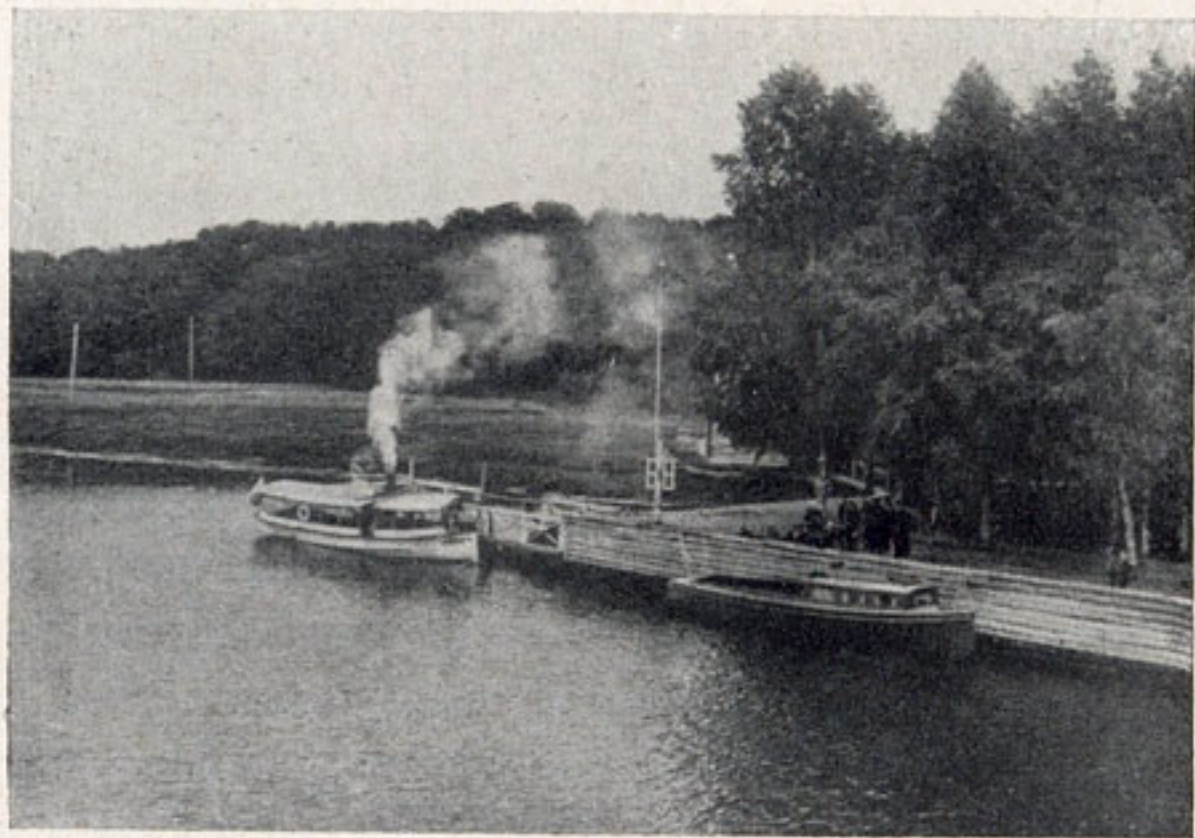
Въ городѣ, для сокращеній извилинъ рѣки Цны, распоряженіемъ Императрицы Екатерины II, прорытъ каналъ съ двумя шлюзами; послѣдніе года три тому назадъ уничтожены, равно какъ и отвѣсная набережная канала изъ тесаннаго цоколя замѣнена откосными, изъ фашинъ, берегами. Разобраный цокоть лежитъ безъ употребленія.

Кромѣ сего, существовалъ «Бейшлотъ» на кирпичныхъ устояхъ съ датою сооруженія «основанъ въ 1786 году». Въ настоящее время послѣдній также уничтоженъ и замѣненъ деревяннымъ мостомъ.

Близъ Бейшлота были двѣ гранитныхъ пирамиды временъ Екатерины II; одна изъ нихъ въ настоящее время перенесена къ водохранилищу.

Для обзора водохранилища и лѣса, который его окружаетъ и служитъ излюбленнымъ мѣстомъ

лѣтнихъ прогулокъ обывателей, существуютъ два пути: сухопутный по сосновому лѣсу и водный по рѣкѣ Цнѣ на парходѣ частнаго владельца съ платою по 10 коп. рейсъ. Въ лѣсу близъ водохранилища имѣется павильонъ, гдѣ можно получить фруктовыя воды, чай, кофе и горячія закуски. Два раза въ недѣлю тамъ же



В. Волочекъ. Пристань у водохранилища.

устраиваются бесплатныя танцевальныя вечера подъ открытымъ небомъ, подъ оркестръ духовой музыки.

Въ городѣ имѣется единственное въ Россіи «Училище Кондукторовъ Путей Сообщенія» основанное Министромъ Путей Сообщенія—Посѣтомъ. Зданіе этого училища служило прежде дворцомъ Императрицы Екатерины II во время ея пребыванія въ г. Вышнемъ-Волочкѣ.

Близъ города (1^{1/2} вер.) существуетъ красивый по архитектурѣ Казанскій монастырь, мо-



В. Волочекъ. Рѣка Цна.

нахини котораго славятся иконописью и рукодѣліемъ.

Кромѣ того, подворье Казанскаго монастыря «Кошарово», отстоящее отъ города въ 3-хъ верстахъ и расположенное среди очищеннаго сос-



В. Волочекъ. Общій видъ.

новаго лѣса, благодаря замѣчательно живописной лѣсной мѣстности, посѣщается дачниками и городскими жителями съ особою любовью.

Среди окружающихъ Вышній-Волочекъ лѣсовъ особенно красивъ сосновый лѣсъ «Тетерки», гдѣ устроены до 20-ти обывательскихъ дачъ.

Въ 12-ти верстахъ отъ города на берегу рѣки Тверцы стоитъ мужской монастырь Николо-Столбенскій, основанный въ царствованіе Царя Іоанна Грознаго. Монастырь имѣетъ обширныя угодья и сосновые лѣса.

Справочныя свѣдѣнія.

Для прѣзжающихъ имѣется гостинница близъ вокзала и меблированныя комнаты Желтикова и Красильниковой въ центрѣ города, отстоящія отъ станціи въ 1½ верстахъ. Такса на извозчиковъ съ вокзала въ городъ—25 к., изъ города на островъ—20 к.; въ Казанскій монастырь изъ города—25 к., съ острова—35 к. За 1 часъ ѣзды—50 коп.

ст. Осѣченка.

На 356-й верстѣ отъ С.-Петербурга въ лѣсной и болотистой мѣстности лежитъ станція Осѣченка.

Населеніе, окружающее станцію (до 7 тыс. человѣкъ), занимается хлѣбопашествомъ, работою на желѣзной дорогѣ и возкой на станцію камня, дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ изъ сосѣднихъ лѣсовъ. Часть населенія уходитъ на фабричныя работы въ городъ Вышній-Волочекъ.

Въ верстѣ отъ станціи протекаетъ судоходная рѣка Тверца.

Въ окрестностяхъ станціи находятся залежи торфа, никѣмъ неразрабатываемыя.

ст. Спирово.

На 373-й верстѣ расположена станція Спирово.

Вблизи нея находится поселокъ Спирово, который постепенно слился съ двумя другими—Пеньково и Корабиха, образовавъ одно большое село, съ числомъ жителей до 3 тыс. человѣкъ. Отсюда и изъ окрестныхъ деревень мѣстными скупщиками доставляется на станцію значительное количество лѣсныхъ матеріаловъ, дровъ, сѣна и булыжнаго камня.

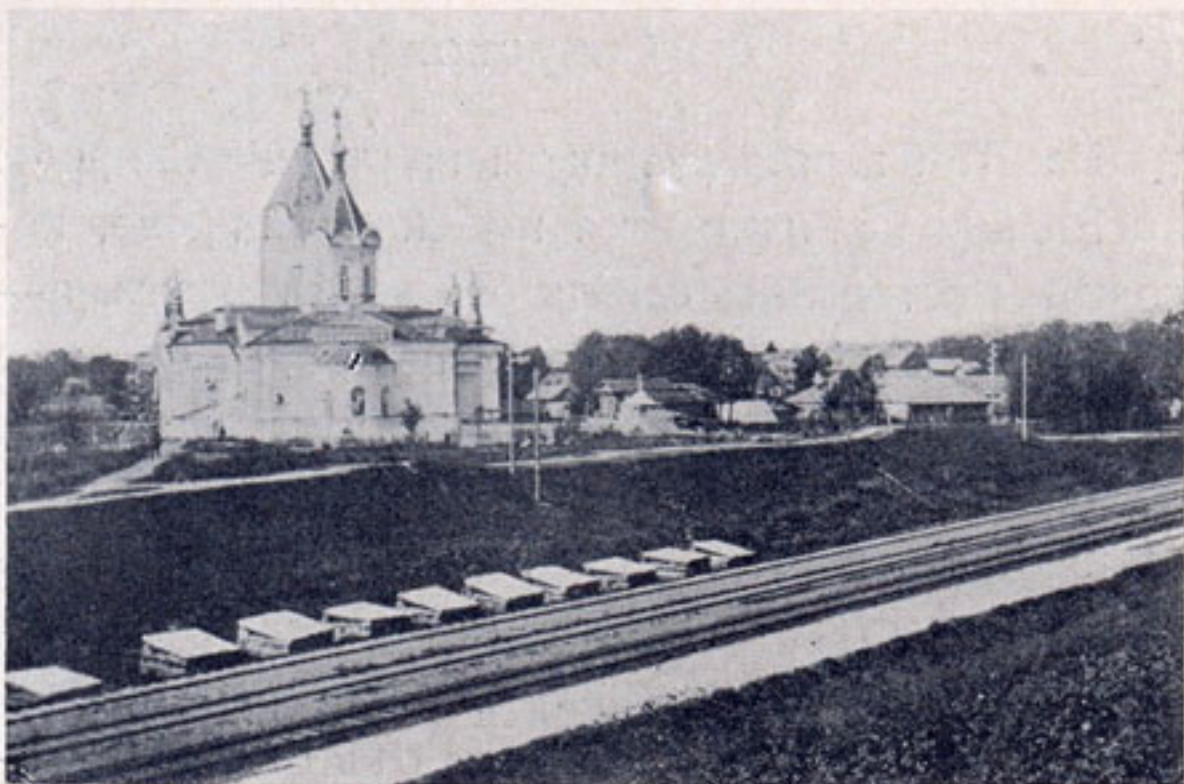
Въ разстояніи 3-хъ верстъ отъ станціи работаютъ 2 стеклянныхъ завода Панфилова и Глинскаго (съ 1891 года) и въ разстояніи 7 верстъ заводъ Добровольскаго (съ 1888 года). Общая производительность заводовъ, при 200 рабочихъ, составляетъ 218 тыс. пудовъ въ годъ; вырабатываются, преимущественно, стеклянные бутылки и аптекарская посуда.

Въ 12 верстахъ отъ Спирово имѣется на Петербургскомъ шоссе торговое село Выдропужскъ, со стариннымъ полуразрушеннымъ домомъ, который служилъ когда-то остановочнымъ пунктомъ Высочайшихъ Особъ при ихъ проѣздахъ по шоссе до проведенія жел. дороги.

ст. Лихославль.

Станція Лихославль находится на 414-й верстѣ. Изъ болѣе населенныхъ мѣстностей, имѣющихся въ районѣ станціи, слѣдуетъ отмѣтить:

1) поселокъ Осташково съ населеніемъ около 3 тысячъ жителей;



Лихославль. Общій видъ села Осташково.

2) село Микшино, въ 20 верстахъ отъ станціи.

Отъ станціи идутъ 3 земскихъ тракта: одинъ на городъ Бѣжецкъ, другой на городъ Торжокъ и третій на село Мѣдное, расположенное при Московско-Петербургскомъ шоссе.



Лихославль. Желѣзнодорожное училище.

Зажиточные крестьяне занимаются скупкой разводимаго здѣсь въ большомъ количествѣ льна, а также сѣна, овса, булыжнаго камня и отправленіемъ ихъ большими партіями по желѣзной дорогѣ.

Въ районѣ станціи существуютъ два значительныхъ кирпичныхъ завода Семенова и Цвѣткова и 2 свѣчныхъ бр. Юрасовыхъ и Степанова. Кромѣ того, имѣется круподерня бр. Бушмариныхъ.

ст. Кулицкая.

На 434-й верстѣ расположена въ Тверскомъ уѣздѣ станція Кулицкая.

При станціи Кулицкой желѣзнодорожный путь переходитъ рѣку Тверцу. Верстахъ въ 15 выше по рѣкѣ Тверцѣ, на пересѣченіи ея старымъ Петербургско-Московскомъ шоссе, находится торговое и очень людное село Мѣдное (до 3.000 жителей) съ пристанью на Тверцѣ. Оно существовало уже въ XVI в. и подверглось въ 1589 году страшному разгрому Іоанна Грознаго за то, что принимало польскаго посланника.

Въ разстояніи $\frac{3}{4}$ —5 верстъ отъ станціи разбросаны села и деревни, съ населеніемъ $3\frac{1}{2}$ тысячъ человѣкъ, занимающихся хлѣбопашествомъ, работами на фабрикахъ и заводахъ и возкою дровъ и лѣса (въ зимнее время).

Благодаря развитію отхожихъ промысловъ въ городѣ Твери, въ предпраздничные и послѣпраздничные дни бываетъ значительное передвиженіе рабочихъ.

Въ 2¹/₂ верстахъ отъ станціи имѣется торфяной заводъ Т-ва Тверской Мануфактуры, отъ которой къ станціи проведенъ подъѣздной путь.

За станціей Кулицкая слѣдуютъ посты: а) **438 версты**, представляющій изъ себя дачную мѣстность, б) **Брянцево** — на 444 верстѣ отъ С.-Петербурга и в) **Дорошиха** — на 448 верстѣ.

Къ посту «Дорошиха» примыкаетъ подъѣздной путь «Верхне-Волжскаго О-ва», для обслуживания завода означеннаго О-ва.

ст. Тверь.

На 453 верстѣ отъ С.-Петербурга расположена станція Тверь, при городѣ того же наименованія, съ населеніемъ до 63¹/₂ тысячъ чело-вѣкъ.

Тверь есть одинъ изъ лучшихъ и цвѣтущихъ городовъ области. Онъ имѣетъ славное историческое прошлое. Основана Тверь въ 1181 году великимъ княземъ Владимірскимъ, Всеволодомъ III. Городъ (дѣтинецъ) первоначально былъ построенъ



Тверь. Мостъ черезъ Волгу.

на лѣвомъ берегу Волги при устьѣ рѣки Тверцы, но, во избѣжаніе часто повторявшихся наводне-ній, перенесенъ впослѣдствіи (въ 1240 году) на правую сторону рѣки, къ устью рѣки Тьмаки. Въ 1238 году городъ былъ взятъ и опустошенъ полчищами татарскаго хана Батия, при чемъ былъ убитъ здѣсь и сынъ князя Ярослава Все-володовича, брата великаго князя. Послѣ татарскаго погрома первымъ удѣльнымъ Тверскимъ



Тверь. Видъ изъ-за рѣки Тьмаки.

княземъ сдѣлался въ 1246 году другой сынъ того же Ярослава и братъ Александра Невскаго, князь Ярославъ Ярославичъ, вступившій послѣ смерти Александра Невскаго, въ 1264 году, на великокняжескій престолъ. Первымъ же Тверскимъ епископомъ былъ Симеонъ. Съ тѣхъ поръ до 1490 года Тверскіе князья слѣдовали непрерывной линіей, и многіе изъ нихъ играли значительную роль въ русской исторіи. Несмотря на начавшееся уже съ начала XIV в. (1304 г.)

соперничество Твери съ Москвой, Тверскіе князья Михаилъ I Ярославичъ и сыновья его Дмитрій и Александръ Михайловичи удерживали за собой достоинство великихъ князей, хотя всѣ трое погибли въ Ордѣ мученическою смертию. Но въ 1327 году несдержанное великимъ княземъ Александромъ Михайловичемъ возмущеніе тверичей противъ пріѣхавшаго въ Тверь ханскаго посла Чол-хана (Шевкала, двоюроднаго брата хана Узбека) и поголовное истребленіе прибывшихъ съ нимъ татаръ нанесло Твери страшный ударъ. Татары разгромили Тверь, и въ 1328 году ханъ утвердилъ великимъ княземъ князя Московскаго Ивана Даниловича Калиту. Съ тѣхъ поръ борьба Москвы съ Тверью пріобрѣтаетъ характеръ борьбы за независимое существованіе послѣдней. Въ борьбѣ этой нѣкоторые изъ Тверскихъ князей, какъ, напримѣръ, князь Михаилъ Александровичъ, противникъ Дмитрія Донскаго, обнаружилъ большую энергію, опираясь на союзы съ литовцами. Очень пострадала Тверь и Тверскія волости во время осады города въ 1375 году Дмитріемъ Донскимъ, хотя великій князь не могъ взять ее и Тверское удѣльное княжество все еще уцѣлѣло, но съ начала XV в. пошли усобицы между Тверскими князьями; нѣкоторые изъ нихъ, также какъ и многіе Тверскіе бояре, пріѣхали на службу къ великому князю Ивану III. Когда же въ 1486 году великій князь осадилъ Тверь, а послѣдній (13-й) ея князь Михаилъ Борисовичъ бѣжалъ въ Литву, Тверь сдалась Ивану III, и съ 1490 года Тверское княжество окончательно было присоединено къ Московскому государству. Въ 1569 году



Тверь. Мужской отрочий монастырь.

Тверь потерпѣла страшное опустошеніе отъ Іоанна Грознаго, который, во время своего новгородскаго похода, попутно разгромилъ городъ, истребивъ въ предѣлахъ Тверской области, по показанію лѣтописца, до 90 тысячъ тверичей. Замѣчательно, что Грозный посадилъ на Тверское княженіе крещенаго татарина, нареченнаго имъ Касимовскимъ царемъ, Симеона Бекбулатовича. Этотъ Симеонъ, послѣдній изъ носившихъ титулъ Тверскаго князя, провелъ въ послѣдствіи долгіе годы въ заточеніи въ селѣ Кушалинѣ (въ 32 верстахъ къ сѣверо-востоку отъ Твери, по Бѣжецкому тракту, и тамъ былъ ослѣпленъ въ 1597 году Борисомъ Годуновымъ, боявшимся «царскихъ тѣней». Въ смутное время въ 1606 году, укрѣпленная духомъ своимъ доблестнымъ епископомъ Феокистомъ, Тверь возстала противъ второго самозванца и одолѣла его сторонниковъ. Когда же въ 1609 году свои вору, приверженцы Тушинскаго самозванца-запорожцы, подъ начальствомъ Кернозицкаго, заняли Тверь, и на по-

мощь имъ пришли еще поляки и русскіе, подъ начальствомъ Зборовскаго и князя Шаховскаго, то вышедшій къ нимъ на встрѣчу съ царскими войсками, знаменитый князь Скопинъ-Шуйскій разбилъ ихъ подъ Тверью и заставилъ удалиться изъ города. Въ 1612 году тверичи не согласились цѣловать крестъ королевичу Владиславу и не пустили къ себѣ Ивана Плещеева, посланнаго приводить ихъ къ присягѣ. Послѣдній разъ



Тверь. Мостъ черезъ рѣку Волгу.

Тверь видѣла подъ своими стѣнами враговъ въ 1618 году: она была осаждена поляками подъ начальствомъ Соколовскаго.

Одинъ изъ интересныхъ историческихъ памятниковъ города, есть прилежащій къ тѣнистому саду скромный императорскій дворецъ, нынѣ обращенный въ губернаторскій домъ. Дворецъ этотъ построенъ при Екатеринѣ II (въ 1763 году), на мѣстѣ сгорѣвшаго архіерейскаго дома. Здѣсь пребывала въ началѣ XIX вѣка княгиня Екатерина Павловна съ супругомъ—принцемъ Геор-

гіемъ Ольденбургскимъ, который былъ здѣшнимъ генералъ-губернаторомъ и главноуправляющимъ путями сообщенія. Императоръ Александръ I нерѣдко посѣщалъ здѣсь свою сестру, и въ этомъ дворцѣ Н. М. Карамзинъ читалъ ему первыя главы своей «Исторіи Государства Россійскаго». Нынѣ въ одномъ изъ флигелей дворца помѣщается очень интересный мѣстный историческій музей, основанный губернскимъ статисти-



Тверь. Казенная пристань.

ческимъ комитетомъ и расширенный Тверской ученой архивной комиссіей, при чемъ достойнымъ ревнителемъ развитія этого музея былъ покойный Жизневскій. Музей открытъ для публики ежедневно и бесплатно съ 10 час. утра до 4 ч. пополудни. Въ немъ хранятся орудія каменнаго вѣка, предметы, добытые изъ раскопокъ, и вообще разныя древности, какъ, на примѣръ, кресты, иконы, монеты, ткани, собранныя по преимуществу въ Тверской, а отчасти Новгород-

ской губерніи; между послѣдними замѣчательнѣе стерженскій крестъ Новгородскаго посадника Ивана Павловича.

Къ уроженцамъ Твери принадлежатъ нѣкоторые изъ членовъ извѣстной фамиліи Бакуниныхъ (изъ которыхъ одинъ былъ Тверскимъ губернаторомъ), а также извѣстный нашъ историкъ И. Е. Забѣлинъ.

Въ окрестностяхъ Твери немало замѣчательныхъ мѣстностей. За городской чертой на рѣкѣ Тьмакѣ находится Рождественскій дѣвичій монастырь. Онъ существовалъ уже въ XVI в., такъ какъ игуменья его, Ефимія, получила грамоту отъ Іоанна Грознаго. Каменные храмы монастыря, замѣнившіе деревянные, начали строиться только съ 1756 года. Соборная двухъ-этажная церковь построена въ 1810—12 год. Въ верхней церкви хранится чтимая чудотворная икона Божіей Матери, привезенная сюда въ 1803 году графиней Растопчиной, принявшей здѣсь въ послѣдствіе постриженіе. Икона была вывезена изъ Греціи дворяниномъ Растопчинымъ, предкомъ графини. Въ 4 верстахъ отъ Твери, также на рѣкѣ Тьмакѣ, находится обнесенный каменной стѣной Желтиковъ Успенскій мужской монастырь, въ самой привлекательной изъ окрестныхъ мѣстностей. Онъ основанъ въ 1394 году епископомъ Тверскимъ св. Арсеніемъ, скончавшимся здѣсь въ 1409 году. Церковь Успенія построена еще въ 1404 году, но перестроена при Михаилѣ Федоровичѣ въ 1637 году и вторично при Петрѣ Великомъ. Въ ней покоятся мощи св. Арсенія, открытыя съ 1637 года. Въ крѣпкой каменной оградѣ монастыря находится

церковь св. Алексѣя и подлѣ нея келія, въ которой проживалъ, во временномъ заключеніи, царевичъ Алексѣй Петровичъ. Въ монастырѣ похороненъ Тверской епископъ Амвросій Протасовъ, скончавшійся въ 1831 году и считавшійся однимъ изъ лучшихъ проповѣдниковъ первой четверти XIX в. За Волгой, противъ Твери, у впаденія въ нее Тверцы, красуется Отрочъ Успенскій монастырь. Онъ основанъ въ 1265 году Григоріемъ, отрокомъ Тверского князя (въ послѣдствіи великаго князя) Ярослава Ярославича.

Въ 1568 году здѣсь же былъ заключенъ низложенный Іоанномъ Грознымъ митрополитъ Московскій Филиппъ. Суровая монастырская келія не спасла праведника отъ царскаго гнѣва. Въ то время, когда Грозный въ своемъ походѣ на Новгородъ громилъ Тверь въ 1569 году, Малюта Скуратовъ задушилъ св. Филиппа въ его кельѣ. На мѣстѣ, гдѣ былъ зарытъ мученикъ, стоитъ нынѣ лучшій храмъ монастыря (во имя митр. Петра и Филиппа), и здѣсь въ серебряной ракѣ хранится часть мощей его, но нетлѣнное его тѣло было перенесено въ 1584 г. въ Соловецкій монастырь, гдѣ онъ въ своей молодости принялъ постриженіе, а въ 1652 г. въ Московскій Успенскій соборъ, гдѣ мощи его покоятся между дорогими всѣмъ русскимъ святынями. Соборная Успенская церковь монастыря относится по своей постройкѣ только къ 1792 г. Въ 7-ми верстахъ отъ Твери, по старому Московскому шоссе, находится еще Малицкая Николаевская пустынь, построенная стольникомъ Овцынымъ въ 1676 г. Въ 1753 г. гр. П. И. Шуваловъ замѣнилъ всѣ строенія монастыря каменными и помѣстилъ въ

одной изъ двухъ его церквей, мозаичную икону работы Ломоносова. Самъ фельдмаршалъ П. И. Шуваловъ похороненъ въ этой церкви.

Въ концѣ XVIII вѣка Тверь насчитывала всего 15 тыс. жителей и торговое значеніе ея было незначительно. Въ первой половинѣ XIX столѣтія значеніе это усилилось: благодаря своему положенію относительно Вышневолоцкой системы, Тверь сдѣлалась главнымъ передаточнымъ пунктомъ между Волгою и Невою. Съ проведеніемъ Николаевской жел. дор. значеніе Твери уменьшилось, а затѣмъ съ развитіемъ Маріинскаго пути, вліяніе ея перешло къ Рыбинску. Проведеніе Бологое-Рыбинской линіи тоже неблагоприятно отразилось на Твери, которая послѣ этого стала развиваться, главнымъ образомъ, за счетъ мѣстной промышленности.

Первое мѣсто въ промышленности района занимаютъ фабрики: бумагопрядильныя и бумаготкацкія, охватывающія до $\frac{3}{4}$ всего производства.

Самой обширной изъ бумагопрядильныхъ фабрикъ является Тверская Мануфактура, основанная въ 1859 г. Производство Мануфактуры достигаетъ цѣнности до 18 милліоновъ рублей при 15.200 человѣкъ рабочихъ.

Второе мѣсто среди промышленныхъ предприятий района станціи занимаютъ мукомольныя. Наиболѣе крупной изъ нихъ является огромная мукомольная мельница Товарищества бр. Коняевыхъ, получающая по желѣзной дорогѣ до 1 милліона пудовъ и отправляющая до 1.200 тысячъ пудовъ.

Меньшее значеніе имѣютъ заводы механическіе, стеклянные, кожевенные, восковые. Изъ

этой группы слѣдуетъ отмѣтить довольно крупный вагоностроительный заводъ Верхне-Волжскаго Общества, изготовляющій пассажирскіе вагоны и товарные обозы военного вѣдомства, съ оборотомъ до $3\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей.

Большое вліяніе на грузооборотъ станціи оказываетъ рѣка Волга: по ней, преимущественно во второй половинѣ лѣта, доставляются съ поволжскихъ пристаней разнаго рода грузы какъ



Тверь. Милліонная улица.

для мѣстныхъ потребностей, такъ и для отправки по желѣзной дорогѣ, а также отправляется на судахъ и пароходахъ прибывшій по желѣзной дорогѣ грузъ до 150 тыс. пудовъ.

Городъ расположенъ на правомъ берегу Волги, при впаденіи въ нее р. Тьмаки и противъ устья р. Тверцы. Лучшая улица — Милліонная, идетъ параллельно Волгѣ и упирается въ Тьмаку. Вдоль нея расположены лучшіе магазины и зданія города, какъ напр., красивое зданіе гимназіи,

гостиный дворъ, дворянское собраніе и домъ земства.

На Екатерининской площади находится зданіе Окружного Суда, а на Почтовой улицѣ—зданія почты и присутственныхъ мѣстъ. Набережная Волги, а также главнѣйшія улицы и площади города, въ новѣйшее время обсажены деревьями. Изъ павильона доступнаго для публики сада открывается красивый видъ на Волгу.

Въ городѣ 42 православныя церкви и одна лютеранская. Изъ церквей особеннаго вниманія заслуживаетъ соборная «Преображенія», въ которой въ богатой серебряной гробницѣ покоятся мощи св. вел. князя Михаила Ярославича, убитаго въ Ордѣ въ 1318 г. Здѣсь же похоронены почти всѣ Тверскіе князья и между ними первый князь Тверской великій князь Ярославъ Ярославичъ и умерщвленный въ Ордѣ въ 1339 г. вел. князь Тверской Александръ Михайловичъ. Нынѣшняя церковь построена на мѣстѣ старой въ 1639 г. Фрески, исполненыя въ XVIII в. по заказу митрополита Платона, изображаютъ эпизоды изъ жизни св. князя Михаила. Въ другой церкви Св. Троицы, блистающей своими серебряными куполами и сооруженной, какъ видно изъ сохранившейся надписи, въ 1564 г. Гавр. Андр. Толшинскимъ, находятся замѣчательныя рѣзные царскіе врата иконостаса.

Справочныя свѣдѣнія.

Сообщеніе города со станціей производится на трамваѣ, извозчикахъ, а также на автомобиляхъ, но эти послѣдніе къ поѣздамъ не выѣзжаютъ и должны быть заказываемы заранѣе. Плата за проѣздъ на трам-

ваѣ отъ вокзала до центра города—Милліонной улицы 5 коп., съ пересадкою же на другую линію, проходящ. по Милліонной улицѣ—7 коп. и, до конца этой линіи—Морозовской фабрики—10 коп.

Установленной таксы извозчики не имѣютъ, а возятъ по соглашенію, и въ зависимости отъ времени сутокъ цѣна колеблется отъ 50 до 80 коп., зимою же по санному пути, съ появленіемъ зимовыхъ извозчиковъ «лубянокъ» цѣна за проѣздъ падаетъ до 30 к.

Въ Твери много гостинницъ, лучшія по дорогѣ съ вокзала по Трехсвятской улицѣ, «Лондонъ» и «Центральная», въ городскомъ саду находится ресторанъ «Кукушка», съ балкона котораго открывается красивый видъ. Ресторанъ открытъ только лѣтомъ.

Тверь славится своими пряниками, на вокзалѣ имѣется кіоскъ съ извѣстными Торжковскими вышивками золотомъ по бархату и кожѣ.

Отъ Твери начинается пароходное сообщеніе по рѣкѣ Волгѣ, поддерживаемое пароходами двухъ обществъ «Самолетъ» и «Крестьянское». Пароходы отправляются изъ Твери и прибываютъ въ Тверь ежедневно два раза.

ст. Кузьминка.

На 472-й верстѣ расположена станція Кузьминка. Въ районѣ станціи имѣется винокуренный заводъ Лосева.

Крестьяне окрестныхъ деревень занимаются въ зимнее время выгонкой зелени, которую отправляютъ въ Петербургъ и Москву. Равнымъ образомъ отправляются ими молоко и молочные скопы. Изъ болѣе отдаленныхъ деревень на станцію доставляются деревянные бочки и телѣги—кустарнаго производства.

п. Рѣдкино.

За станціей Кузьминка на 485 верстѣ отъ С.-Петербурга лежитъ постъ Рѣдкино. Въ разстояніи

$\frac{1}{4}$ —3 верстѣ отъ поста насчитывается 5 деревень. Населеніе ихъ достигаетъ 7 тыс. человѣкъ и занимается по преимуществу хлѣбопашествомъ.

Близъ поста имѣется 2 торфяныхъ болота. Одно изъ нихъ, принадлежащее казнѣ, не эксплуатируется. Другое принадлежитъ московскому купцу Н. В. Якунчикову (сущ. съ 1898 г.), разрабатывающему до 1,2 мил. пудовъ торфа въ годъ. Въ лѣтнее время на заводѣ работаетъ до 600 человѣкъ. Торфъ грузится на подъѣздномъ пути для отправленія въ Москву.

Между станціями Рѣдкино и Завидово Николаевская дорога вступаетъ въ предѣлы Московской губ.

Московская губ. занимаетъ срединное положеніе въ Европейской Россіи.

Въ отношеніи къ рельефу своей поверхности, Московская губернія составляетъ часть восточной окраины средне русской возвышенности, спускаясь восточными своими уѣздами въ низменность нижняго теченія Оки и Поволжья.

Поверхность губерніи вообще пересѣкается многими грядами холмовъ и болѣе или менѣе углубленными долинами рѣкъ.

Означенныя черты рельефа обусловливаются, главнымъ образомъ, размывающимъ дѣйствіемъ рѣкъ, отлагавшихъ неравномѣрно приносимый ими обломочный и измелченный матеріалъ (валуны, щебень, глину) при своемъ таяніи на пространствѣ нынѣшней губерніи.

Расположенныя на болѣе низкихъ уровняхъ, части поверхности заняты водами: озерами, болотами и рѣками, но вся поверхность озеръ въ совокупности не превышаетъ 27 кв. верстѣ (31 км.).

Находящаяся въ бассейнѣ Волги Московская губернія орошается многими притоками Волги и Оки, а отчасти и собственно Окой. За исключеніемъ Волги и Оки, остальные рѣки мало судоходны.

Въ геологическомъ отношеніи поверхность Московской губерніи покрыта, какъ и повсюду, современными отложеніями, за которыми слѣдуютъ ледниковыя или моренныя.

Несомнѣнно, что поверхность Московской губерніи уже задолго до ледниковаго періода была сушей, чѣмъ и объясняется отсутствіе въ этой губерніи отложеній третичнаго періода. Но зато здѣсь имѣютъ значительное распространеніе отложенія болѣе древнихъ періодовъ, особенно юрской и каменноугольной. Лучшія обнаженія мѣловыхъ слоевъ можно видѣть въ Дмитровскомъ и Клинскомъ уѣздахъ. Но въ еще болѣе древній періодъ сушѣ этой предшествовало здѣсь глубоководное море, у береговъ котораго отлагались болѣе или менѣе мощныя скопленія разнообразныхъ растительныхъ продуктовъ, давшихъ матеріалъ для образованія каменнаго угля, почему это море и систему отложившихся на днѣ его слоевъ называютъ каменноугольными. Въ предѣлахъ Московской губерніи развитъ лишь самый верхній отдѣлъ каменноугольной системы, представленной известняками. Пластовъ собственно каменнаго угля въ естественныхъ обнаженіяхъ здѣсь не встрѣчается.

ст. Завидово.

На 498 верстѣ отъ С.-Петербурга расположена станція Завидово.

Въ 5 верстахъ отъ станціи находится большое село Завидово, насчитывающее до 3.000 человекъ жителей. Кромѣ того, на протяженіи 40 верстъ въ окружности станціи расположено 30 селъ и деревень. Населеніе занимается хлѣбопашествомъ и фабричными работами.

Къ станціи идутъ два шоссе: одно Николо-Тѣшиловское отъ деревни Безбородово, чрезъ деревню Тѣшилово и Николо-Тѣшиловскій погостъ (здѣсь расположены лѣсопильные заводы и склады), другое — Фланденское, отъ фабрики Т-ва русской мануфактуры ковровыхъ издѣлій, чрезъ деревни Клещево и Гаврилково.

Въ районѣ станціи имѣются:

Извѣстная фабрика фарфоровыхъ и фаянсовыхъ издѣлій М. С. Кузнецова, расположенная въ 28 верстахъ отъ станціи при мѣст. Кузнецовѣ, по грунтовой дорогѣ. Фабрика вырабатываетъ въ годъ 19.500 тысячъ штукъ издѣлій (чайная и столовая посуда, иконостасы фаянсовые, облицовка фасадовъ, домовъ, колоколенъ, маіоликовые изразцы, печи и др.) на сумму 1.200.000 рублей. Рабочихъ на заводѣ занято до 2.000 человекъ.

Въ 8 верстахъ отъ станціи протекаетъ рѣка Волга, въ 4-хъ верстахъ — рѣка Шоша. Съ открытіемъ навигаціи на Волгѣ, фабрика М. С. Кузнецова и стеклянный заводъ торговаго дома Дютруа, расположенные ближе къ рѣкѣ, чѣмъ къ станціи, отправляютъ по ней большую часть своихъ грузовъ. Сплавомъ по Волгѣ и Шошѣ доставляются лѣсные матеріалы для складовъ мѣстныхъ лѣсопромышленниковъ.

Къ станціи примыкаетъ подъѣздной путь частнаго пользованія В. Н. Куманина, для обслуживания лѣсныхъ складовъ.

ст. Рѣшетниково.

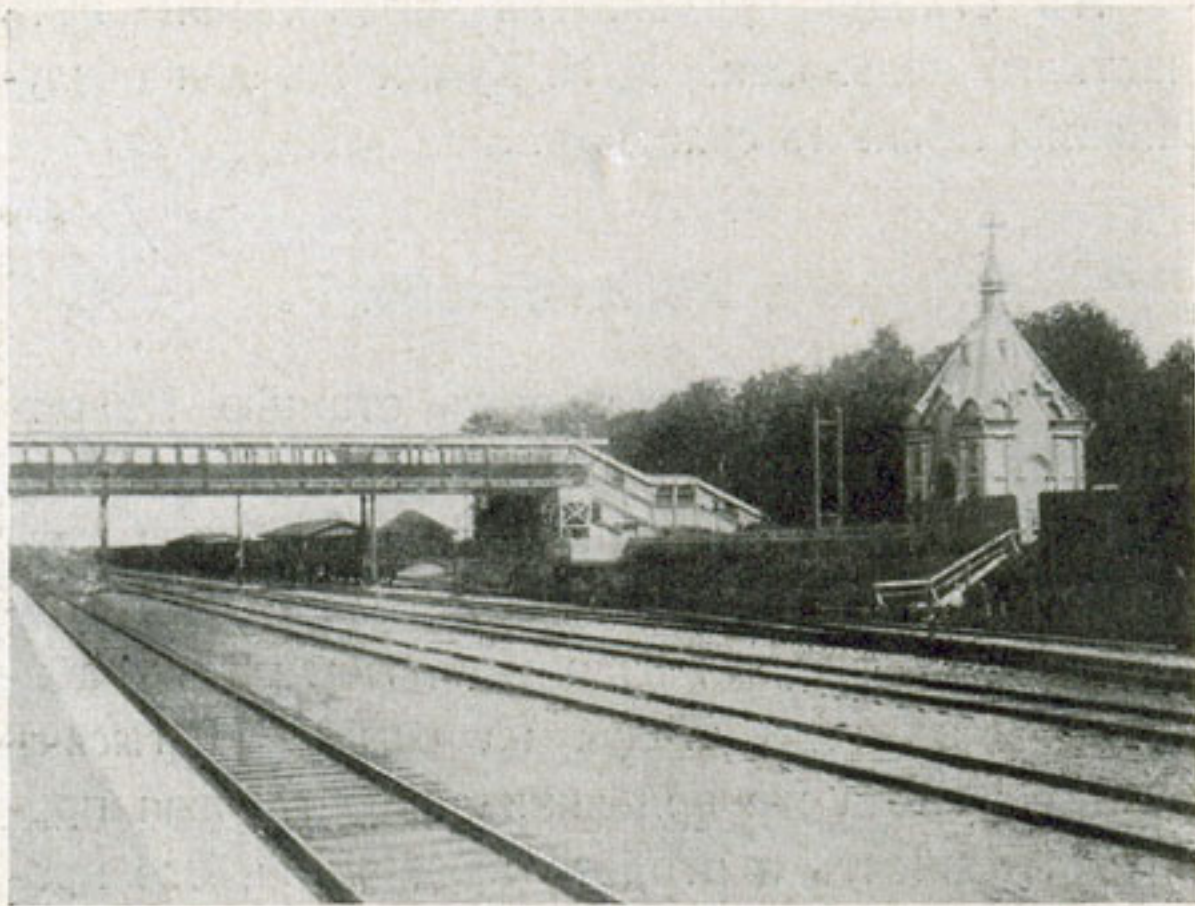
На 511 верстъ отмѣчаемъ станцію Рѣшетниково, уже въ предѣлахъ Московской губерніи.

Близъ станціи производится разработка торфяныхъ болотъ предпринимателями Е. Н. Ивашковымъ и братьями Юдиными. Первый вырабатываетъ въ годъ торфа на сумму 35 тысячъ рублей. Такова же приблизительно годовая производительность и второго предпріятія. Все произведенное количество торфа отправляется по желѣзной дорогѣ въ Москву и на подмосковныя станціи.

Затѣмъ, въ разстояніи 4 верстъ отъ станціи, имѣется кирпичный заводъ братьевъ Жоховыхъ, предъявляющій на станцію, для отправления по желѣзной дорогѣ, свыше 100 тыс. пуд. кирпича. Наконецъ, на станцію поступаютъ изъ окрестныхъ деревень въ небольшомъ количествѣ (около 3 тыс. пуд.) кустарныя издѣлія: стеклянныя бусы, деревянные шторы и соломка для шторъ.

ст. Клинь.

На 526 верстъ путь подходитъ къ станціи Клинь. Въ полуверстѣ отъ нея находится небольшой уѣздный городокъ Клинь. По переписи 1897 года въ немъ насчитывалось 5.060 жителей, теперь отъ 7.500 до 8.000. Промышленность города незначительна.



Клинъ. Желѣзнодорожный переходъ и часовня.

Городъ этотъ упоминается впервые въ Троицкой лѣтописи, подъ 1234 г. Въ XV в. онъ былъ еще рубежнымъ городомъ Тверского княжества. До него доходила въ 1408 году татар-



Клинъ. Торговая площадь.

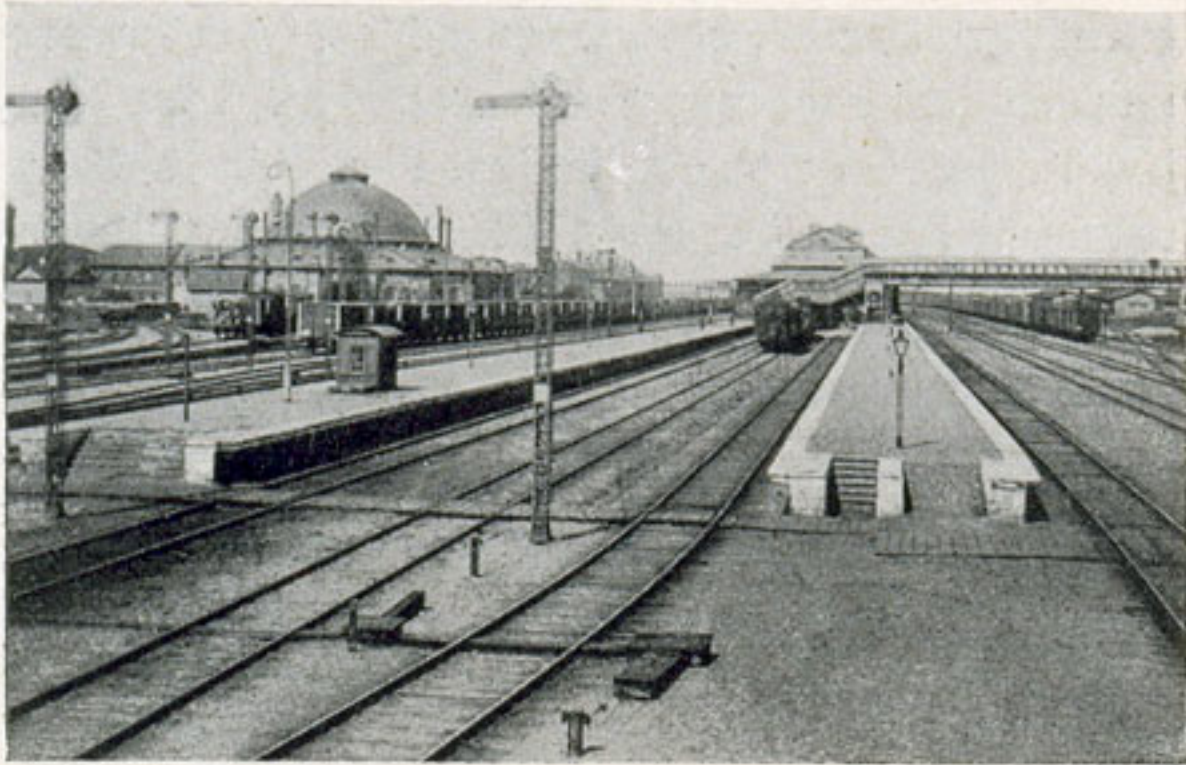
ская рать Эдигея, осаждавшая Москву и опустошившая ея окрестности. Только въ 1482 году Клинъ достался Московскимъ Государямъ. Завѣщанный Грознымъ въ 1572 году сыну Ивану, Клинъ, послѣ смерти послѣдняго, былъ отданъ въ вотчину Романовымъ. Въ 1618 году въ Клину былъ осажденъ поляками (паномъ Соколовскимъ) князь Дмитрій Петровичъ Пожарскій-Лопата (род-



Клинъ. Чайковская улица.

ственникъ знаменитаго князя Дмитрія Михайловича Пожарскаго); онъ мужественно бился здѣсь съ поляками, отсидѣлся отъ нихъ, провезъ царскіе запасы въ Тверь и выручилъ этотъ городъ. Когда въ 1781 году Клинъ сдѣлался уѣзднымъ городомъ, въ немъ еще была земляная крѣпость, отчасти окруженная рѣкой Сестрой.

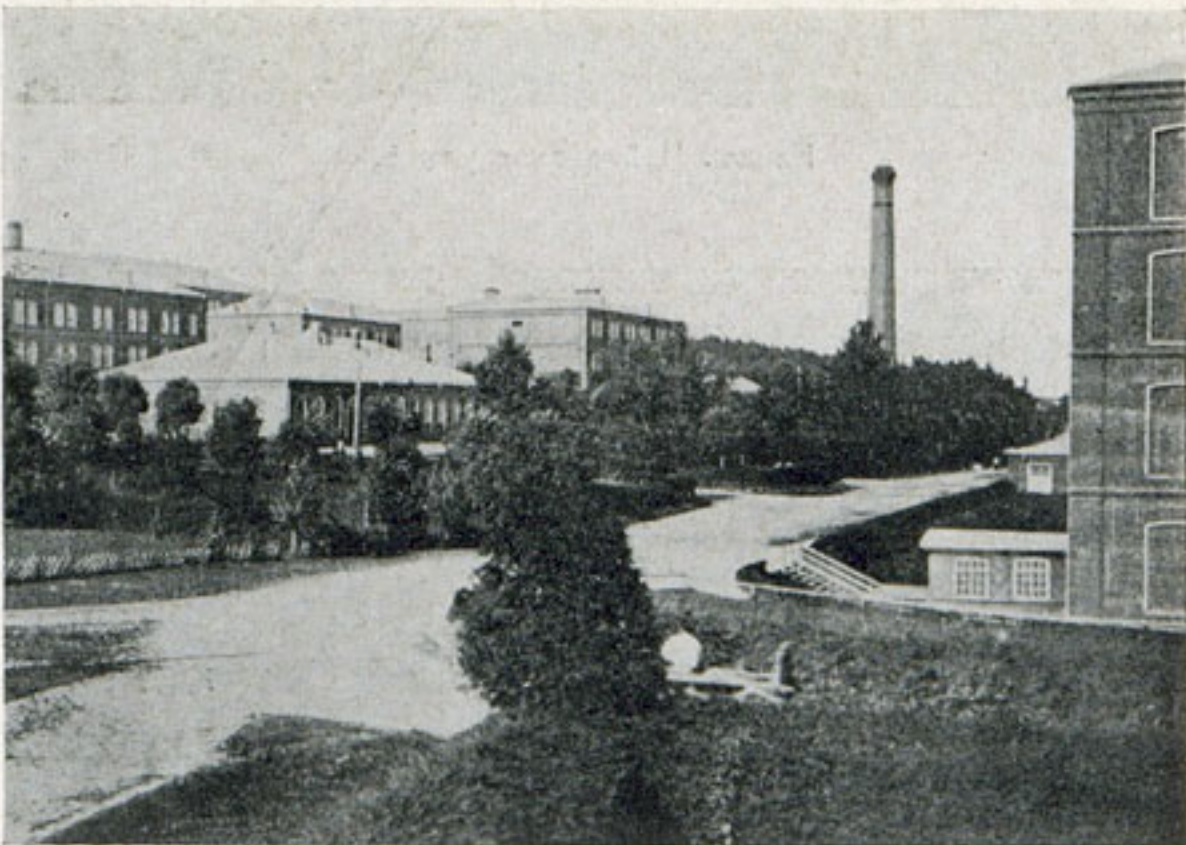
Въ окрестностяхъ города находятся два большихъ селенія — Спасъ-Крокодильный и Некрасино. Первое расположено въ 15 верстахъ отъ



Общій видъ ст. Клинъ.

города, на рѣкѣ Лутоснѣ, притокѣ рѣки Сестры, и замѣчательно ломками бѣлаго клинского песчаника.

Въ селѣ Некрасинѣ, расположенномъ въ 12 верстахъ къ западу отъ Клина, по рѣкѣ Вязѣ, находится большая бумагопрядильня и



Клинъ. Фабрика Т-ва Высок. М-ры.

ткацкая фабрика Товарищества Высоковской Мануфактуры. Фабрика изготовляетъ пряжу, миткаль, суровскій товаръ и вату, на сумму 5.075 тысячъ рублей. На фабрику работаетъ свыше 5.000 человекъ.

Въ верстѣ отъ станціи имѣется чугунолитейный и машиностроительный заводъ М. Т. Чепеля. Заводъ изготовляетъ машинныя части,



Клинъ. Домъ композитора П. И. Чайковскаго.

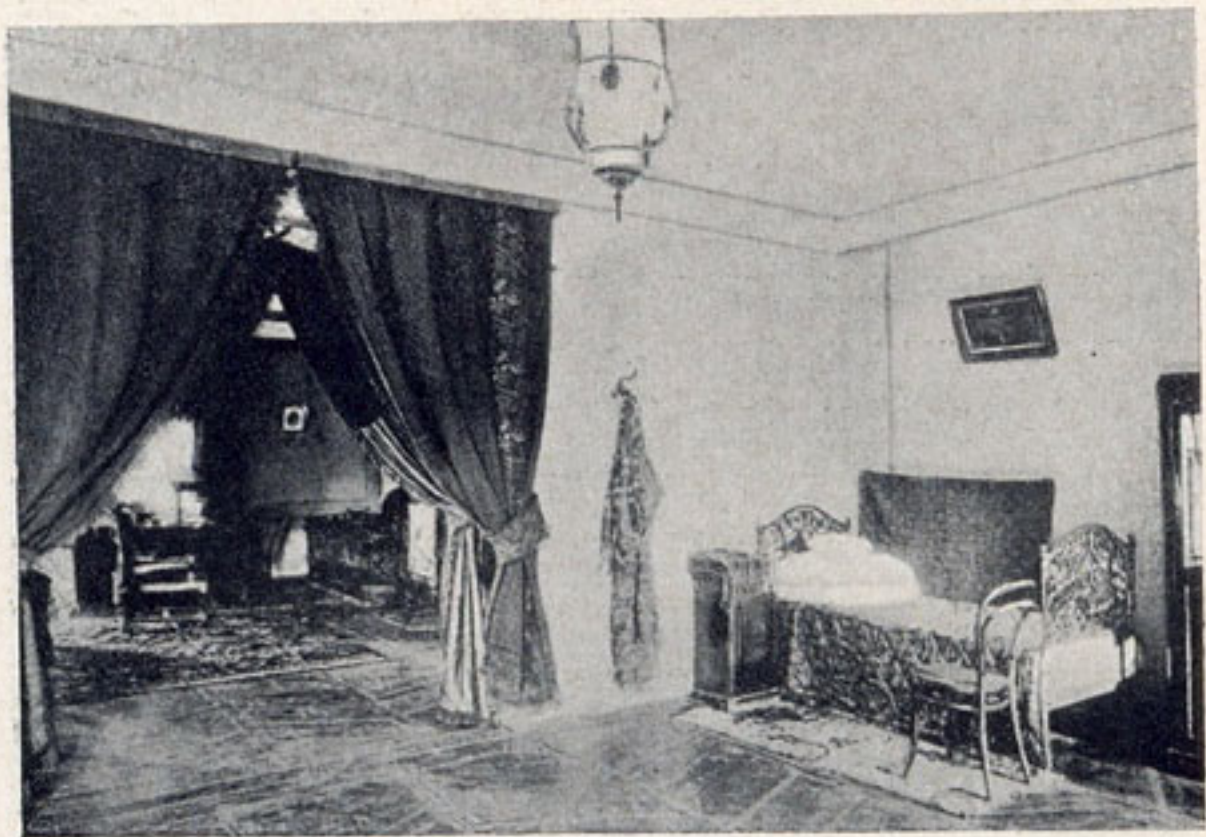
шкивы, подшипники, чугунное литье, оборудованіе узкоколейныхъ и другихъ путей, вагоны, вагонетки, дрезины и проч. на сумму около 60 тысячъ.

Изъ кустарныхъ производствъ района должно быть отмѣчено войлочное, которымъ занимаются жители близлежащаго села Покровскаго.

Кромѣ войлочнаго, изготовляются кустарнымъ способомъ роговыя издѣлія, зубныя щетки и шорный товаръ—въ селѣ Рогачевѣ, въ 30 верстахъ отъ станціи.

Вблизи станціи проходитъ Московско-Петербургское шоссе. Шоссейныя дороги проложены отъ станціи къ городу и къ фабрикѣ Товарищества Высоковской мануфактуры.

Въ 2-хъ верстахъ отъ станціи по направлению къ Москвѣ по шоссе имѣется имѣніе П. И. Чайковского, гдѣ въ настоящее время устроенъ музей имени композитора. Далѣе по



Клинъ. Спальня и рабочій кабинетъ композитора П. И. Чайковского.

тому же шоссе расположено имѣніе «Демьяново», принадлежащее В. И. Танѣеву. Имѣніе это старинное, его посѣщала Екатерина II, въ честь чего сохранился поставленный памятникъ. Въ имѣніи есть прекрасный старинный паркъ.

Въ 3 верстахъ отъ станціи, на высокомъ берегу рѣки Сестры, имѣется имѣніе «Майданово», гдѣ сдаются дачи. При имѣніи хорошій паркъ и пруды.

Справочныя свѣдѣнія.

Вблизи станціи гостинницъ нѣтъ. Въ городѣ имѣются единственныя меблированныя комнаты Кукушкина. Стоимость комнатъ 1 руб.—2 руб. 50 коп.

ст. Подсолнечная.

На 549-й верстѣ отъ С.-Петербурга расположена станція Подсолнечная, при большомъ торговомъ селѣ того же наименованія, съ населеніемъ до 5 тысячъ человѣкъ. Въ селеніи преобладаетъ торговля хлѣбными, мануфактурными, колониальными, чайными, скобяными и шорными товарами.

Въ селѣ Солнечная Гора, въ 1-й верстѣ отъ станціи (по шоссе), расположена обширная бумаготкацкая фабрика Прохорова Косьмы съ сыновьями, основанная въ 1882 году. Рабочихъ на фабрикѣ 577 человѣкъ. Фабрика выдѣлываетъ въ годъ 11.669 тысячъ аршинъ миткаля.

Въ 1½ верстахъ отъ станціи находится въ деревнѣ Кривцовѣ стеклянный заводъ Боклашина и Столкиндъ (существуетъ съ 1904 года), съ числомъ рабочихъ до 250 человѣкъ. Заводъ вырабатываетъ около 120 тысячъ пудовъ стеклянныхъ издѣлій (преимущественно, аптекарской посуды).

Въ 8 верстахъ отъ станціи (по шоссе), работаетъ кожевенный заводъ Акціонернаго Общества Лаповицъ, основанный въ 1890 году. Заводъ приготовляетъ въ годъ купоновъ для приводныхъ ремней 8 тысячъ, подошвенныхъ кожъ—12 тысячъ, всего на 670 тысячъ рублей.

Рабочихъ занимаетъ 100 человѣкъ.

Въ окрестностяхъ станціи производятся кустарныя издѣлія—дѣтскія игрушки и пуговицы, которыя доставляются на станцію для отправленія по желѣзной дорогѣ.

Вблизи станціи отходить отъ рѣки Истры каналъ, соединяющій эту рѣку съ рѣкой Сестрой.

ст. Крюково.

На 573 верстѣ, въ Московскомъ уѣздѣ, находится станція Крюково, въ самой высокой мѣстности надъ уровнемъ моря, по сравненію съ другими станціями дороги.

Здѣсь дорога пересѣкаетъ возвышенный водораздѣлъ—Клинско-Дмитровскую гряду, дающую начало рѣкамъ Клязьмѣ, Сестрѣ и Истрѣ. Водораздѣлъ этотъ состоитъ изъ песчаныхъ породъ нижняго отдѣла мѣловой системы и отчасти верхняго отдѣла юрской и является высшей точкой на Николаевской желѣзной дорогѣ.

Верстахъ въ 8 на востокъ, отъ Крюковской станціи, на лѣвомъ берегу рѣки Клязьмы, расположена деревня Клушино (до 150 жителей). Здѣсь въ 1610 году гетманъ Жолкѣвскій одержалъ, послѣ отчаянной обороны царскихъ войскъ побѣду надъ царскимъ братомъ княземъ Дмитриемъ Ив. Шуйскимъ, только вслѣдствіе непредвидѣнной измѣны наемныхъ нѣмцевъ.

Кругомъ станціи на разстояніи отъ 0,5 до 1,5 верстѣ, лежатъ дачныя поселки. Въ 1911 году распланированъ новый поселокъ, подъ названіемъ «Высокое» (въ 1¹/₂—2 верстахъ отъ станціи), въ которомъ есть небольшая рѣчка, паркъ и шоссеиная дорога, каковая въ настоящее время

проводится и черезъ самый поселокъ. Около поселка имѣются санаторія д-ра Вырубова и Рукавишниковская больница. Почти половина участковъ въ поселкѣ уже распродана.

Въ окрестностяхъ станціи мѣстные крестьяне занимаются въ большихъ размѣрахъ кустарнымъ производствомъ мебели, которую большую часть отправляютъ товаро-багажемъ въ Москву и малой скоростью въ разные города, напри-мѣръ, Одессу, Кіевъ, Севастополь, Тифлисъ и т. п.

Къ станціи примыкаютъ подъѣздные пути частнаго пользованія: а) И. К. Рахманова, каковой отправляетъ чрезъ посредство даннаго пути кирпичъ, а получаетъ торфъ и лѣсной матеріалъ; б) Д. Я. Романова, съ коего отправляется кирпичъ (прибываетъ торфъ и песокъ).

За станціей Крюково слѣдуютъ: а) **платформа „Фирсановская“** на 578 верстѣ отъ С.-Петербурга и б) **постъ „Сходня“** на 581 верстѣ.

Въ районѣ поста развито кустарное производство мебели.

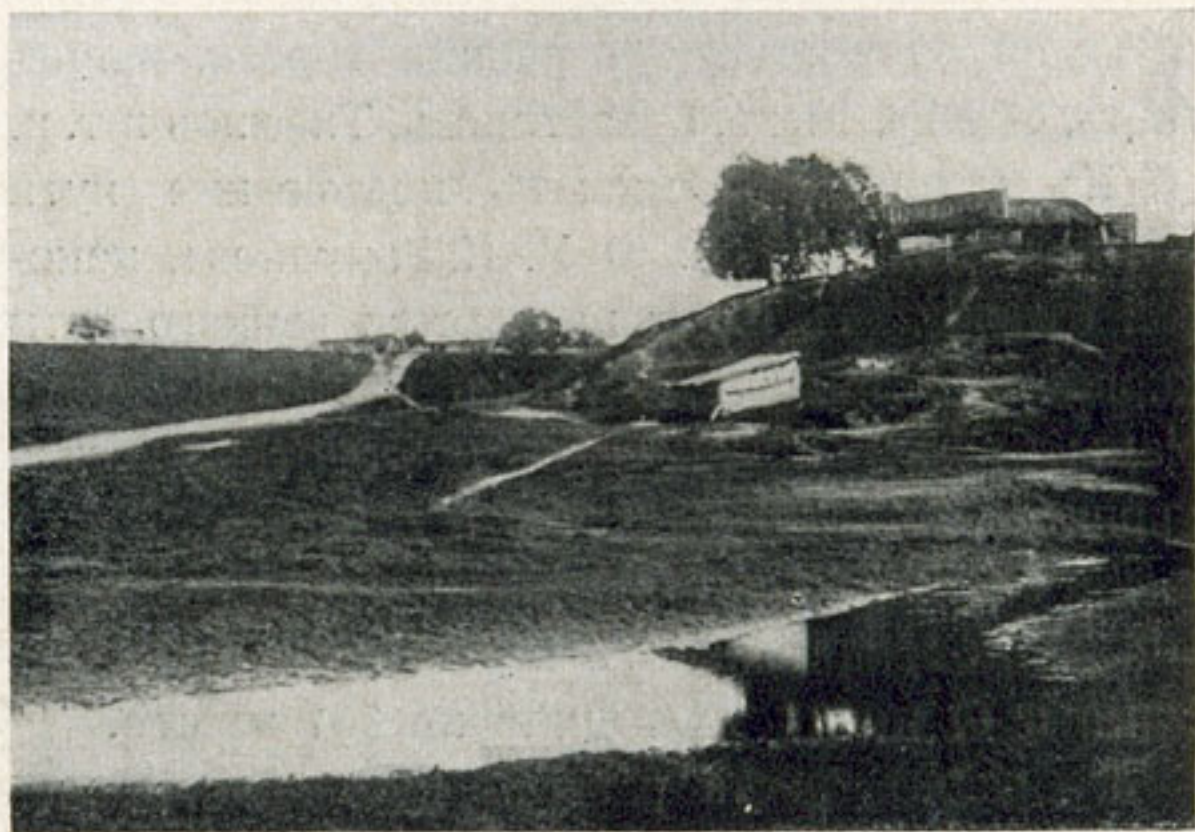
Подъ вліяніемъ вздорожанія квартиръ въ Москвѣ въ послѣднее время происходитъ довольно значительное заселеніе поста лицами, имѣющими въ ней постоянныя занятія.

Въ 2¹/₂ верстахъ отъ поста находится санаторія Надеждина.

Въ 18 верстахъ отъ Москвы лежитъ дачная мѣстность **Химки**, а затѣмъ въ 8 верстахъ расположена платформа **Петровско-Разумовское**.

Въ половинѣ XVII вѣка здѣсь было селеніе, входившее въ составъ вотчинъ царя Алексѣя и пожалованное имъ тестю Кириллу Поліевктовичу Нарышкину, а отъ него перешедшее къ

Петру Великому, вмѣстѣ съ построеннымъ Нарышкинымъ для внука, дворцомъ. Въ 1763 году Екатерина II пожаловала Петровское графу Кириллѣ Григорьевичу Разумовскому, женившемуся на дочери Ивана Львовича Нарышкина. Графъ Разумовскій построилъ здѣсь дворецъ и расширилъ окружающій его паркъ.



Видъ мѣстности вблизи ст. Химки.

Впослѣдствіи Петровско-Разумовское переходило сначала по наслѣдству князьямъ Горчаковымъ а потомъ—Уваровымъ, а затѣмъ путемъ продажи въ разныя руки.

Послѣднимъ владѣльцемъ Петровско-Разумовскимъ былъ г. Шульцъ, продавшій свое имѣніе въ 1861 году въ Министерство Государственныхъ Имуществъ, которое открыло здѣсь въ 1865 году высшее въ Россіи земледѣльческое учебное заведеніе—Петровскую Академію.

Академія эта снабжена нынѣ богатыми коллекціями, библіотекой, ботаническимъ садомъ,

питомникомъ, образцовыми фермой и полями, и отлично содержимымъ паркомъ. Отъ дворца графа Разумовскаго въ Петровско-Разумовскомъ ничего не осталось: онъ былъ разобранъ при постройкѣ новыхъ зданій и приспособленіи старыхъ. Около Петровско-Разумовскаго расположено до 300 дачъ, служащихъ лѣтнимъ мѣстопробываніемъ столичныхъ жителей.



Паркъ въ Петровско-Разумовскомъ.

Между станціями Химки и Петровско-Разумовское въ 13 верстахъ отъ Москвы Николаевская дорога пересѣкается у ст. Ховрино Московско-Окружной желѣзной дорогой, перешедшей въ вѣдѣніе Николаевской желѣзной дороги съ 20-го іюля 1908 года.

Описанію этой вѣтви посвящена отдѣльная книжка.

ПЕРЕЧЕНЬ ОСТАНОВОЧНЫХЪ ПУНКТОВЪ.

ГЛАВНОЙ ЛИНИИ С.-ПЕТЕРБУРГЪ—МОСКВА.

№№ по порядку.	Остановочные пункты: станции, посты и плат- формы.	Разстоянія въ вер- стахъ.	
		Отъ Спб-урга.	Между остановоч- ными пунктами.
1	С.-Петербургъ I буф. .	—	—
2	С.-Петербургъ II	2,8	2,8
3	Н.-Фарфоровскій постъ.	6,1	3,3
4	Платформа 8 версты .	7,6	1,5
5	Обухово	9,9	2,3
6	Славянка	15,3	5,4
7	Колпино	24,3	8,1
8	Поповка	32,1	8,7
9	Саблино	37,5	5,4
10	Тосно	49,3	11,8
11	Ушаки	58,8	9,5
12	Георгиевская платформа.	63,6	4,8
13	Рябово	67,7	4,1
14	Соколовъ ручей плат- форма	70,6	2,9
15	Любань буф.	77,3	6,7
16	Померанье	83,0	5,7
17	Трубноково платформа.	89,1	6,1
18	Бабино	93,2	4,1
19	Торфяной постъ	102,4	9,2
20	Чудово буф.	110,4	8,0
21	Волхово	117,7	7,3
22	Дубцы	125,2	7,5
23	Гряды	132,2	7,0

№№ по порядку.	Остановочные пункты: станции, посты и плат- формы.	Разстоянія въ вер- стахъ.	
		Отъ Спб-урга.	Между остановоч- ными пунктами.
24	Большая Вишера	142,0	9,8
25	Малая Вишера буф. . . .	151,5	9,5
26	Красненка	162,5	11,0
27	Бурга	169,4	6,9
28	Мстинскій постъ	176,9	7,5
29	Веребье	184,4	7,5
30	Оксочи	191,4	7,0
31	Торбино	201,5	10,1
32	Вялка	208,6	7,1
33	Турцевичъ	216,3	7,7
34	Заозерье	223,8	7,5
35	Окуловка буф.	233,3	9,5
36	Яблоновка	243,9	10,6
37	Угловка	251,8	7,9
38	Селище	259,7	7,9
39	Лыкошино	269,4	9,7
40	Алешинка	277,6	8,2
41	Березайка	285,8	8,2
42	Постъ 293 версты	292,4	6,6
43	Бологое буф.	299,4	7,0
44	Петерсоновская плат- форма	311,0	11,6
45	Бочановка	312,4	1,4
46	Академическая	323,6	11,2
47	Леонтьево	333,2	9,6
48	В. Волочекъ буф.	341,3	8,1

№№ по порядку.	Остановочные пункты: станции, посты и плат- формы.	Разстоянія въ вер- стахъ.	
		Отъ Спб-урга.	Между остановоч- ными пунктами.
49	Постъ 348 версты . . .	347,3	6,0
50	Осѣченка	356,0	8,7
51	Любинка	365,9	9,9
52	Спирово буф.	372,8	6,9
53	Левашинка	382,2	9,4
54	Калашниково	392,2	10,0
55	Барановка	402,6	10,4
56	Лихославль буф. . . .	413,4	10,8
57	Крюково	423,2	9,8
58	Кулицкая	433,2	10,0
59	438 верста плат.	437,6	4,4
60	Брянцево	443,7	6,1
61	Дорошиха	447,9	4,2
62	Тверь буф.	452,6	4,7
63	Чупріяновка	464,9	12,3
64	Кузьминка	471,8	6,9
65	Рѣдкино	484,8	13,0
66	Завидово	497,7	12,9
67	Рѣшетниково	510,6	12,9
68	Клинъ буф.	525,4	14,8
69	Постъ 533 версты . . .	532,6	7,2
70	Покровка	538,2	5,6
71	Подсолнечная	548,3	10,1
72	Березки платф.	557,9	9,6
73	Поворовка	560,7	2,8
74	Поворовка платф. . . .	562,3	1,6

№№ по порядку.	Остановочные пункты: станции, посты и плат- формы.	Разстоянія въ вер- стахъ.	
		Отъ Спб-урга.	Между остановоч- ными пунктами.
75	Крюково	572,9	10,6
76	Фирсановская платф. .	578,0	5,1
77	Сходня	580,8	2,8
78	Химки	591,6	10,8
79	Ховрино	596,1	4,5
80	Петровско-Разумовское.	600,5	4,4
81	Постъ О.	604,1	3,6
82	Главный передаточный постъ	606,6	2,5
83	Южный постъ	609,1	2,5
84	Москва буф.	611,2	2,5

БОРОВИЧСКАЯ ВѢТВЬ.

Боровичская вѣтвь начинается отъ ст. Угловка. Вѣтка открыта въ 1877 году. Отличаясь ничтожной доходностью, вѣтка эта тѣмъ не менѣе имѣетъ существенное значеніе для города Боровичъ и Боровичскаго уѣзда, способствуя сбыту мѣстныхъ произведеній и привлекая сюда петербуржцевъ на дачи.

Первая станція названной дороги Суворовка, на 2-ой верстѣ. Верстахъ въ пяти отъ нея лежитъ древній погостъ Шегринскій, при рѣкѣ Шегринкѣ, въ концѣ XV в., находившійся въ Деревской пятинѣ; существующая въ погостѣ церковь св. Николая основана въ 1769 году. Далѣе слѣдуютъ платформы Корсаково и Травково.

За послѣдней платформой, на 29 верстѣ, находится городъ Боровичи, расположенный по обоимъ берегамъ рѣки Мсты, которые состоятъ здѣсь изъ горнаго известняка и пластовъ каменнаго угля. До 1770 года нынѣшній уѣздный городъ былъ люднымъ селомъ, жители котораго изстари уже слыли за искусныхъ лоцмановъ для проводки судовъ черезъ опасные Боровичскіе пороги, а Петромъ Великимъ были освобождены даже отъ податей въ этомъ ремеслѣ. Въ упомянутомъ 1770 году село было переименовано



Боровичи. Общій видъ съ птичьяго полета.

въ городъ, съ причисленіемъ его къ Новгородской губерніи, а черезъ 6 лѣтъ послѣ того, возведено на степень уѣзднаго города губерніи. Жителей въ Боровичахъ послѣдней переписью насчитано 9.420 человекъ (4.750 мужчинъ и 4.670 женщинъ), т. е. цифра почти равная соотвѣтствующей цифрѣ 1860 года—9.580 дѣйствительности общаго пола.

При городѣ Боровичахъ находится заштатный мужской Духовъ монастырь. Время основанія его въ точности неизвѣстно: по нѣкоторымъ даннымъ, онъ основанъ въ 1327 году. Въ монастырѣ почиваетъ часть мощей преподобнаго Іакова Боровичскаго. Отношеніе послѣдняго къ монастырю видно изъ слѣдующаго лѣтописнаго извѣстія: въ 1452 году, на третій день Пасхи, во время вскрытія Мсты, принесло громадную льдину противъ теченія, и на ней стояла обрубленная безъ крыши колода, вмѣщавшая въ себѣ нетлѣнное тѣло отрока, чудеснымъ образомъ

возвѣстившаго, что онъ тезоименитъ св. апостолу Іакову, брату Господню. Жители Боровичъ предали отрока землѣ на томъ мѣстѣ, гдѣ нынѣ стоитъ часовня и колодезь. Мощи преподобнаго Іакова, прославившіеся чудесами, были освидѣтельствованы въ 1545 году епископомъ Новгородскимъ Леонидомъ и перенесены во вновь построенный храмъ Святаго Духа.

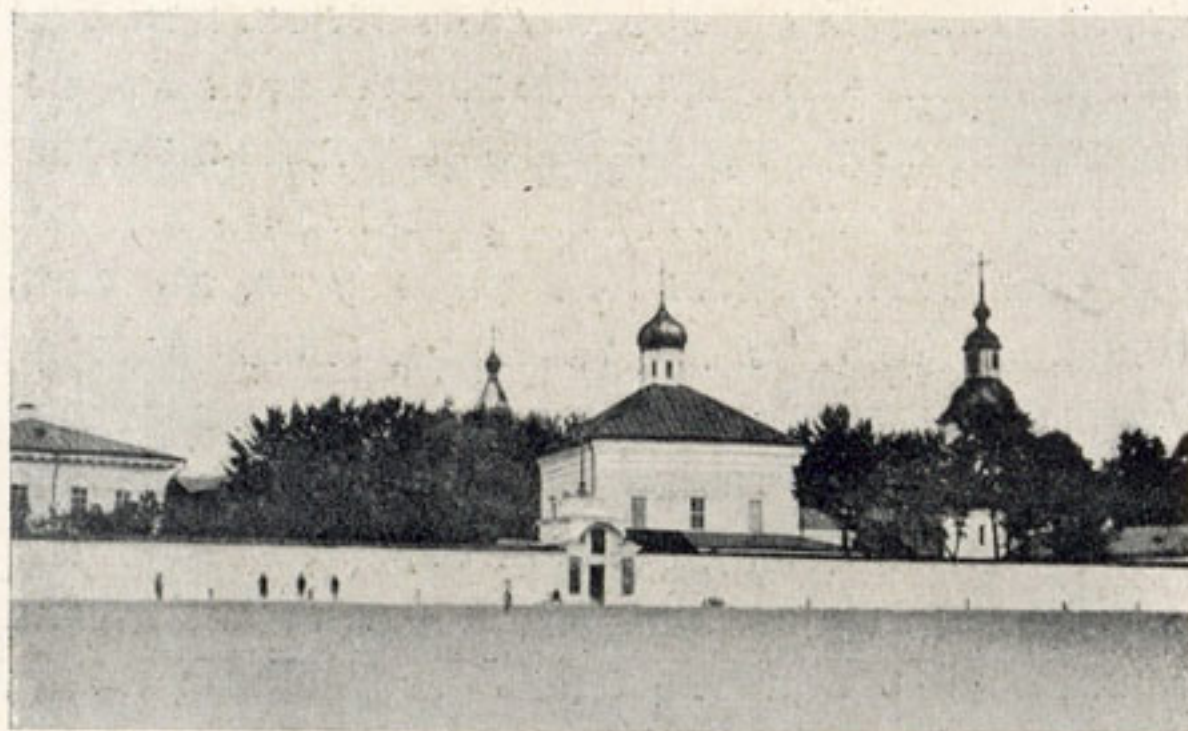
Окрестности города Боровичи, равно какъ и Боровичскій уѣздъ, изобилуютъ весьма цѣнными ископаемыми матеріалами, относящимися къ распространеннымъ здѣсь осадкамъ каменноугольнаго періода. Еще въ XVIII столѣтіи здѣсь впервые найдены были залежи каменнаго угля, въ слоѣ толщиной отъ $1\frac{1}{2}$ до 1,7 фута, близъ деревни Устья и Пестрецова, на рѣкѣ Купѣ, впадающей въ рѣку Мсту, а также близъ деревни Бобровка, на правомъ берегу рѣки Мсты.

Изъ породъ каменноугольной системы весьма важную роль играютъ здѣсь огнеупорныя глины, въ изобиліи встрѣчающіяся въ уѣздѣ; въ зави-



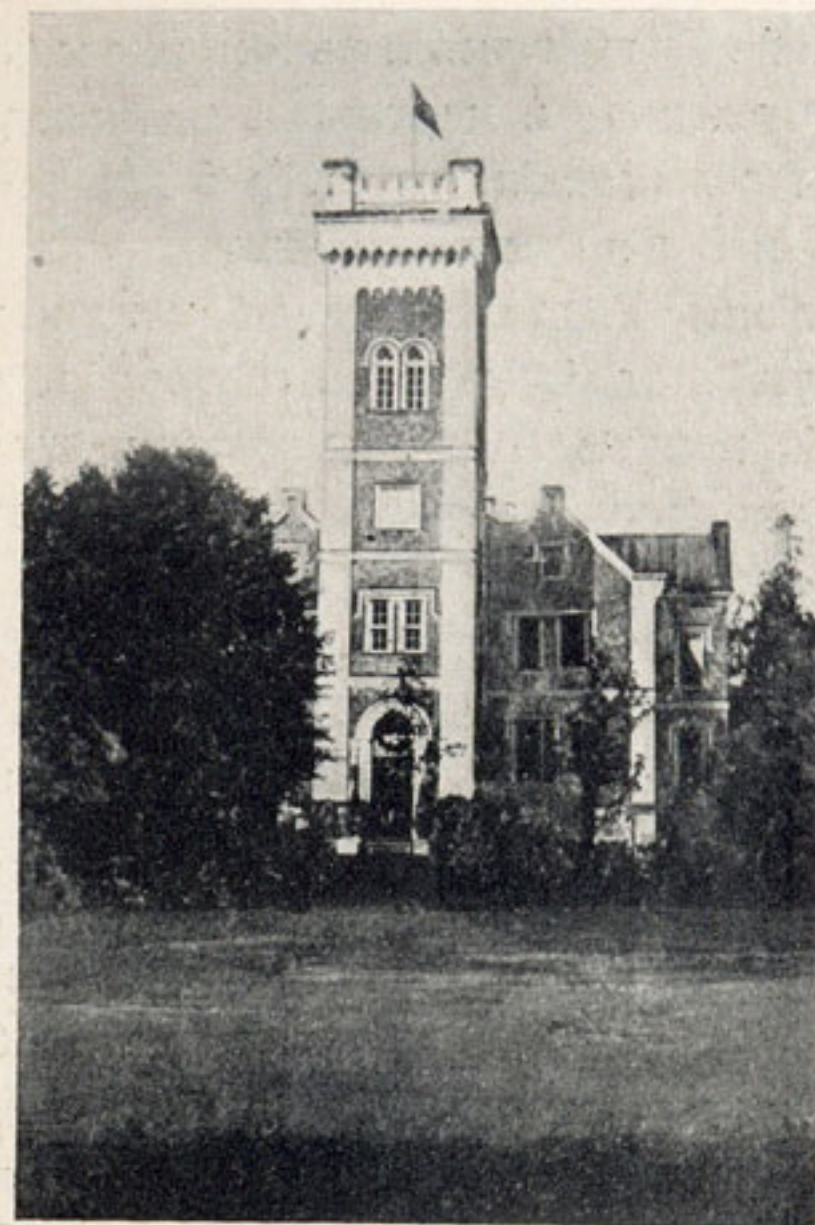
Боровичи. Рѣка Мста, монастырь Якова Праведнаго.

симости отъ примѣсей угля, глины эти измѣняются въ цвѣтѣ отъ чисто-бѣлаго до темно-сѣраго, почти чернаго. Кромѣ углистыхъ веществъ въ здѣшнихъ глинахъ встрѣчаются песокъ, зерна колчедана, окись желѣза и пр.; подобныхъ примѣсей въ глинахъ заключается отъ $1\frac{1}{2}$ до 16% . Наибольшей чистотой отличаются глины нижнихъ слоевъ. Какъ показали опыты Обуховскаго ста-



Боровичи. Монастырь Св. Духа.

лелитейнаго завода, здѣшняя огнеупорная глина, превосходя по достоинству англійскія и въ то же время уступая имъ въ цѣнѣ, вполне заслуживаетъ самаго обширнаго распространенія. Предпріимчивость г. Нобеля дала первый толчекъ къ развитію этого дѣла. Наиболее крупными изъ первыхъ эксплоататоровъ боровичской глины явились г. Вахтеръ и К^о, основавшіе заводъ на заарендованной у г. Аничкова землѣ, въ его сельцѣ Жданяхъ, расположенномъ на правомъ берегу рѣки Мсты, въ 7 верстахъ отъ города Боровичи. Глина въ селѣ Жданяхъ весьма чиста, не



Боровичи. Башня-Герстянка.

заключаетъ никакихъ постороннихъ примѣсей; залегаетъ она подъ пластомъ угля толщиною въ 2 фута, образуя слой отъ 7 до 10 футовъ толщины, свѣтло-сѣраго цвѣта. Въ зависимости отъ большаго или меньшаго содержанія влаги въ глинѣ, она добывается или кусками, или въ разсыпчатомъ видѣ—въ видѣ такъ называемаго сухаря.

Въ томъ же селѣ расположенъ заводъ Т-ва гончарныхъ и глиняныхъ издѣлій, изготовляющій въ годъ огнеупорнаго кирпича на сумму до 400 тысячъ руб., при 230 рабочихъ.

Кромѣ огнеупорной глины, въ окрестностяхъ Боровичей добывается сѣрный колчеданъ, собираемый по берегамъ и руслу рѣки Мсты.

Далѣе въ Боровичахъ и въ ихъ окрестностяхъ развито бумажное и картонное производства.

Въ районѣ станціи имѣются 6 лѣсопильныхъ заводовъ и 3 паровыхъ мельницы.

Въ районѣ Боровичей кромѣ того находятся еще и другіе, замѣчательные въ томъ или иномъ отношеніи, пункты. Такъ, къ сѣверу отъ города, верстахъ въ 2-хъ, на рѣкѣ Мстѣ лежитъ одна изъ самыхъ выдающихся пристаней этой рѣки—Потерпѣлецъ (Потерпилецъ). Въ 13 верстахъ ниже, по Мстѣ, расположенъ погостъ Волокъ Держковскій. Здѣсь съ XVI вѣка существовалъ Николаевскій мужской монастырь, упраздненный въ 1764 г. Название погоста происходитъ отъ бывшаго здѣсь въ старину волока, соединявшаго Мсту съ Мологой черезъ р. Песь. Къ Сѣверо-востоку, въ тридцати съ небольшимъ верстахъ отъ города, по большой дорогѣ расположено, при озерѣ Шерегородо, село Кончанское (Контатское), имѣющее около 400 жителей. Село составляло вотчину знаменитаго генералиссимуса русской арміи кн. А. В. Суворова; здѣсь онъ жилъ когда, послѣ смерти Екатерины II, былъ удаленъ отъ командованія войсками. Въ здѣшней церкви Суворовъ пѣлъ и читалъ на клиросѣ и звонилъ на ея колокольнѣ.

Справочныя свѣдѣнія:

Въ городѣ имѣется гостинница Шульгина въ центрѣ города, при которой есть ресторанъ. Ъду можно также имѣть въ «Общественномъ Собраніи» и въ станціонномъ буфетѣ. Проѣздъ со станціи въ городъ стоитъ 30 коп.; въ предѣлахъ города 15 коп. Проѣздъ отъ ночного поѣзда стоитъ 40 коп. Плата по часамъ, за 1-й часъ ѣзды 50 коп., за слѣдующіе—по 30 коп.

НОВОТОРЖСКАЯ ЛИНІЯ.

Новоторжская линія открыта въ 1870 году. Первоначально вѣтка кончалась въ Торжкѣ и впослѣдствіи была продолжена до Ржева въ 1874 году и до Вязьмы—въ 1888 г. Начинается линія отъ станціи Лихославль (раньше Новоторжская), расположенной у корельскаго села Осташково.

ст. Терешкино.

Въ 18 верстахъ отъ Лихославля въ Новоторжскомъ уѣздѣ расположена станція Терешкино. Изъ окрестныхъ селеній можно указать село Климово въ 4-хъ верстахъ съ населеніемъ около 4 тысячъ человѣкъ.

Въ 6 верстахъ отъ станціи, въ деревнѣ Беркаево, находится небольшой плужный заводъ Кузнецова.

ст. Торжокъ.

Въ 32 верстахъ отъ Лихославля лежитъ станція Торжокъ. Вблизи (въ $\frac{1}{3}$ вер.) станціи размѣстился по обоимъ берегамъ Тверцы городъ Торжокъ (съ населеніемъ около 12.187 чел.),



Торжокъ. Общій видъ за рѣкой Тверцой.

одинъ изъ лучшихъ уѣздныхъ городовъ Тверской губерніи, съ довольно развитой промышленностью и торговлей.

Существовалъ Торжокъ вѣроятно уже въ Х вѣкѣ, какъ колонія, основанная новгородцами на земляхъ финскаго племени Веси, для торговли со здѣшними финскими старожилами. Въ 1015 году преп. Ефремъ, венгерецъ родомъ, бояринъ и главный конюшій сына св. Владиміра—князя Бориса Ростовскаго, удалился въ Торжокъ послѣ гибели князя и построилъ здѣсь страннопріимный домъ, изъ котораго образовался впослѣдствіи здѣшній Борисоглѣбскій монастырь. Затѣмъ, со времени возникновенія Суздальской Руси, т. е. съ XII вѣка, Торжокъ пріобрѣтаетъ такое значеніе важнѣйшаго торговаго пункта по пути изъ Новгорода въ Суздальскую Русь, что переходитъ изъ рукъ въ руки между новгородцами и суздальскими князьями и нерѣдко дѣлится между ними пополамъ. Вотъ почему вся исторія Торжка въ XII, XIII, XIV и XV вѣкахъ представляетъ

скорбный листъ претерпѣваемыхъ имъ бѣдствій и разореній.

Во второй половинѣ марта 1238 г. Торжокъ своей мужественной обороной задержалъ Батю на двѣ недѣли и, можно сказать, спасъ Новгородъ, такъ какъ Батый, направившись къ озеру Селигеру и пробравшись отъ него черезъ волокъ на озеро Велье и систему Ильменя, встрѣтивъ въ лѣсныхъ дебряхъ Валдайской возвышенности, на этомъ Селигерскомъ пути въ апрѣлѣ, при таяніи снѣговъ, уже такія трудно одолимые естественныя препятствія въ чуждой татарамъ лѣсной стихіи, что круто повернулъ къ юго-востоку, стремясь скорѣе вырваться въ родную татарамъ стихію степей.

Въ 1372 г. князь Михаилъ Александровичъ Тверской совершенно истребилъ городъ, захваченный и защищаемый новгородцами, пощадивъ только Борисоглѣбскій монастырь. Объ этомъ самомъ страшномъ разореніи Торжка сохранился слѣдующій характерный рассказъ лѣтописца. Владѣвшіе городомъ новгородцы вышли изъ него на бой съ осадившими ихъ тверичами, но потерпѣли совершенное пораженіе: посланникъ Александръ Абакумовичъ съ тремя товарищами «пали костью за Св. Спаса и обиду новгородскую». Спасшіеся побѣжденные заперлись въ городѣ, но тверичи зажгли посадъ, отъ котораго запылалъ и весь городъ; многіе изъ его жителей погорѣли на его улицахъ и задохлись въ церкви Св. Спаса, остальные съ женами и дѣтьми прямо бросились въ руки враговъ, которые обдирали всѣхъ до нага, не исключая чернецовъ и черницъ. Добрыя женщины и

дѣвицы, видя себя раздѣтыми до нага, отъ стыда сами бросались въ рѣку и погибали въ ней. «Кто изъ оставшихся въ живыхъ», разсуждаетъ лѣтописецъ, «не поплачетъ, видя, сколько людей приняли горькую смерть, святые церкви пожжены, городъ весь пустъ. И отъ поганыхъ не бываетъ такого зла; убитыхъ, погорѣлыхъ, утопшихъ наметали пять кудельницъ, а иные сгорѣли безъ остатка, другіе потонули и безъ вѣсти поплыли внизъ по Тверцѣ».

Въ смутный періодъ, въ 1609 году, Торжокъ былъ взятъ запорожцами, но вскорѣ отнятъ царскими войсками, а затѣмъ послѣ побѣды Зборовскаго и кн. Шаховскаго надъ передовымъ отрядомъ кн. Скопина-Шуйскаго, состоявшимъ подъ начальствомъ Головина и Горна, снова взятъ поляками. При этомъ жители города и иноки, искавшіе спасенія въ одной изъ деревянныхъ церквей монастыря, были тамъ сожжены поляками, вмѣстѣ съ архимандритомъ монастыря Константиномъ. Быстрое появленіе самаго князя Скопина съ главными силами заставили вслѣдъ затѣмъ Зборовскаго очистить Торжокъ и отступить къ Твери. Въ 1612 году Торжокъ, вмѣстѣ съ Тверью, поднялъ знамя возстанія противъ поляковъ и, со времени воцаренія Романовыхъ, уже не подвергался никакимъ невздамъ, кромѣ страшной моровой язвы въ 1654 г., отъ которой въ Торжкѣ вымерла четверть населенія.

Отъ древнихъ укрѣпленій Торжка нынѣ ничего не осталось. Прежній земляной валъ скрытъ и обращенъ въ любимое гулянье жителей города. Изъ памятниковъ старины уцѣлѣлъ Борисоглѣбскій монастырь. Здѣсь, въ церкви Бориса и Глѣба,

покоятся мощи его основателя — св. Ефрема и его ученика — преп. Аркадія, и хранится, отрубленная убійцами св. кн. Бориса Ростовскаго, голова брата Св. Ефрема, отрока княжескаго Георгія, принесшаго себя въ жертву при защитѣ своего князя. Нынѣшняя церковь Бориса и Глѣба сооружена на мѣстѣ обветшалой въ 1781 году на средства Императрицы Екатерины II. Въ ея ризницѣ хранятся деревянные сосуды св. Ефрема. Другой памятникъ старины въ городѣ есть Воскресенскій женскій монастырь, на лѣвомъ берегу Тверцы. Онъ упоминается уже въ 1597, а его церковь Воскресенія построена въ 1682. Въ ней хранится образъ, пожертвованный инокиней Марѳой, матерью царя Михаила Ѳеодоровича. Городская соборная церковь Спаса Преображенія построена въ 1364 г., но перестроена въ 1714—22 г. Въ церковномъ склепѣ, въ каменномъ гробѣ, покоится извлеченное изъ рѣки Тверцы тѣло благовѣрной княгини Іуліаніи (Ульяны) Вяземской.



Торжокъ. Соборы и Борисоглѣбскій монастырь.

Торговое и промышленное значеніе Торжка, столько разъ возникавшаго изъ пепла, всегда обуславливалось его выгоднымъ положеніемъ на судоходной Тверцѣ и великомъ водномъ пути, соединявшемъ сначала Новгородъ, а потомъ Петербургъ съ Тверью и Москвой, но оно нѣсколько упало съ тѣхъ поръ, какъ Торжокъ былъ обойденъ Николаевской желѣзной дорогой. При всемъ томъ Торжокъ остался и нынѣ однимъ изъ лучшихъ уѣздныхъ городовъ Тверской губерніи, хорошо обстроены и имѣетъ торговое и промышленное значеніе. Хлѣбная торговля его и нынѣ довольно обширна. Въ промышленности его на первомъ планѣ стоятъ паровыя мукомольныя мельницы, производящія муки на 710 тыс. рублей при 160 рабочихъ. Что же касается кустарныхъ промысловъ, то самая видная изъ нихъ роль выпадаетъ на долю трудолюбивыхъ и энергичныхъ женщинъ города. Онѣ славятся не только шитьемъ золотомъ по кожѣ и бархату (извѣстныя торжковскія туфли) и своими кружевными работами, но и выдѣлкой кирпичей. Послѣдній промыселъ онѣ забрали въ руки не только въ Торжкѣ, но и на кирпичныхъ заводахъ другихъ мѣстностей, куда онѣ выходятъ на отхожіе промыслы. Лучшая гостинница въ Торжкѣ Федухина-Пожарскаго (славящаяся «пожарскими» котлетами), здѣсь показываютъ номеръ, въ которомъ неоднократно останавливался, при проѣздѣ черезъ Торжокъ, А. С. Пушкинъ.

Среди промышленныхъ предпріятій города первое мѣсто занимаютъ паровыя мукомольныя мельницы Товарищества Бр. Цвылевыхъ (въ 3-хъ верстахъ отъ станціи), Торговаго Дома И. И.

Кириллова, И. П. Панкова и К^о и И. Ш. Парикона.

Затѣмъ идутъ кожевенные заводы.

Къ станціи примыкаетъ Кувшиновскій подъѣздной путь, съ коего отправляется, главнымъ образомъ, бумага и дрова, а прибываютъ машинныя части, тряпье, глина, сѣра и др.

Справочныя свѣдѣнія:

Гостинницы: Барскова (бывшая Федухина-Пожарскаго), Шинтарева и Галкина (Янская въ $\frac{1}{2}$ вер. отъ города). Плата 1 р.—1 р. 50 коп.

Таксы на извозчиковъ не имѣется. До указанныхъ гостинницъ плата 25—40 коп.

Изъ окрестностей заслуживаютъ вниманія своимъ красивымъ мѣстоположеніемъ имѣнія въ Митинѣ и Васильевѣ (верстахъ въ 5—6 отъ города).

ст. Высокое.

На 70 верстѣ отъ Лихославля расположена станція Высокое. Ближайшимъ къ станціи большимъ населеннымъ пунктомъ является городъ Старица. Въ 2-хъ верстахъ отъ станціи находится село Высокое, въ 5—Глешкино, въ 10—Новое и Берново.

Село Высокое лежитъ на Старицкомъ берегу рѣки Тьмы; въ 12 верстахъ отъ него, на той же рѣкѣ Тьмѣ, лежитъ деревня Соколово. Въ окрестностяхъ послѣдней, въ рѣкѣ Тьмѣ, на глубинѣ 2 саж., добывается минеральная краска, вродѣ умбры. Матеріалъ для этой краски даютъ пласты желѣзняка, толщиной въ $1\frac{3}{4}$ арш., представляющіе значительный запасъ желѣзной руды.

Крестьянами перечисленныхъ и другихъ окрестныхъ деревень доставляется на станцію

лѣсной матеріаль и дрова — главный грузъ, отправляемый отсюда по желѣзной дорогѣ.

Кромѣ того, даютъ грузъ на станцію нѣсколько винокуренныхъ заводовъ, работающихъ въ названныхъ деревняхъ.

ст. Старица.

На 88 вер. желѣзнодорожный путь достигаетъ до станціи Старица. Самый городъ Старица находится въ 10 верстахъ отъ станціи и соединенъ съ ней хорошей шоссейной дорогой. Городъ расположенъ по обоимъ крутымъ и возвышеннымъ берегамъ Волги, при впаденіи въ нее рѣчки Старицы, текущей въ глубокомъ оврагѣ. Городокъ Старица былъ построенъ въ 1297 году княземъ Михаиломъ Ярославовичемъ Тверскимъ и окруженъ деревянными стѣнами. Въ 1366 году Старица входила въ удѣлъ князя Семена Константиновича, внука св. Михаила. Князь этотъ умеръ во время моровой язвы (1366 года) и завѣщалъ городокъ двоюродному брату кн. Михаилу Александровичу, помимо дяди князя Василия Михайловича Кашинскаго и родного брата Еремея. Пошла усобица, въ которую вмѣшался Московскій великій князь Дмитрій Донской и посадилъ въ Старицѣ своего намѣстника, вмѣстѣ съ княземъ Еремеемъ. Въ 1375 году, во время войны Дмитрія Донского съ княземъ Михаиломъ Александровичемъ Тверскимъ, Старица была взята войсками Дмитрія. Въ 1395 году вся Старица выгорѣла отъ молніи. До 1482 года городъ входилъ еще въ составъ удѣловъ Тверскихъ князей и только съ этого времени сталъ принадлежать

Московскому государству. Въ 1505 году, по завѣщанію Ивана III, Старица была отдана въ удѣлъ младшему его сыну, князю Андрею Ивановичу, который оставался княземъ Старицкимъ во все время царствованія своего брата Василия Ивановича и только по смерти его, въ 1537 году, сдѣлался жертвой размолвки своей съ прави-



Старица. Борисоглѣбскій соборъ.

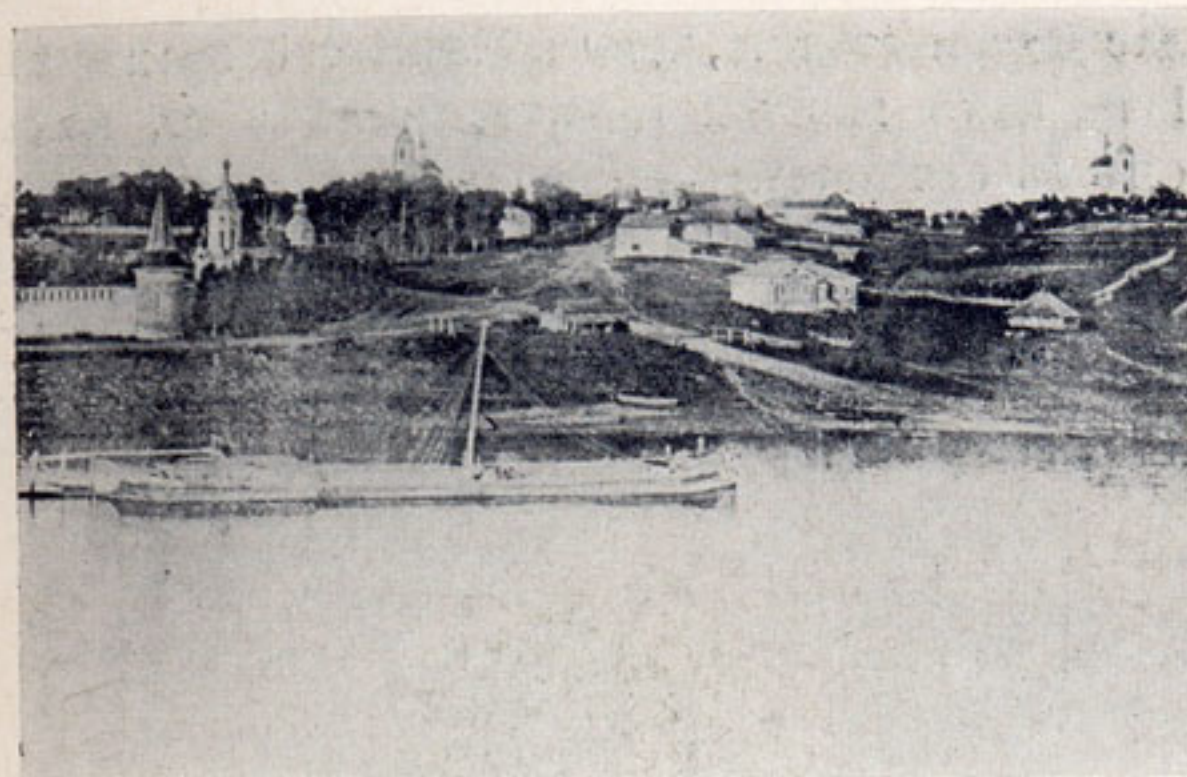
тельницей Еленой и умеръ въ томъ же году въ заключеніи въ Москвѣ. Поэтому Старица поступила только въ 1541 году въ удѣлъ его сыну князю Владимиру Андреевичу (герою осады Казани), по освобожденіи его съ матерью, княгиней Евфросиніей, изъ темницы. Въ 1563 году Іоаннъ Грозный заставилъ княгиню Евфросинію постричься и отнялъ у Владимира Андреевича Старицу, замѣнивъ ее Дмитровымъ, а затѣмъ, въ 1569 году, погубилъ князя вмѣстѣ съ двумя

сыновьями. Послѣ истребленія князей Старицкихъ, Іоаннъ Грозный посѣтилъ ихъ удѣльный городъ, и мѣстоположеніе Старицы очень ему понравилось. Въ это время лѣсистыя окрестности города были богаты всякаго рода дичью,



Старица. Видъ древняго собора, существовавшаго съ 1558 по 1802 годъ.

а вдоль рѣкъ водились здѣсь еще бобры. Іоаннъ Грозный сталъ часто посѣщать Старицу, обнесъ ее каменной стѣной и жилъ здѣсь во время войны своей со Стефаномъ Баторіемъ въ 1579—1581 годахъ. Какъ одинъ изъ близкихъ городовъ въ литовской окраинѣ, Старица не разъ под-



Старица. Московская сторона.

вергалась литовскимъ разореніямъ въ XVI в., а въ началѣ XVII в. была разорена Тушинскимъ самозванцемъ. Въ городѣ сохранилось и донынѣ старое городище между крутымъ берегомъ Волги и оврагомъ, въ которомъ течетъ рѣка Старица. Внутри этого пространства находятся нынѣ соборная церковь, тюрьма, казенные магазины и нѣсколько частныхъ домовъ. Соборъ построенъ изъ матеріала разобраннаго стараго, сооруженнаго еще Грознымъ, по образцу церкви Василія Блаженнаго и находившагося за валомъ, на самомъ берегу Волги. Всего въ Старицѣ 10 церквей. Самымъ любопытнымъ въ ней памятникомъ древности представляется Успенскій мужской монастырь, расположенный на берегу Волги. Онъ основанъ еще въ началѣ XVI в. княземъ Старицкимъ Андреемъ Ивановичемъ, въ началѣ XVII в. разоренъ поляками, а въ 1681 году сильно пострадалъ отъ пожара. Въ Старицкій монастырь былъ сосланъ въ 1605 году, послѣ гибели Годуновыхъ,

за преданность имъ, первый Московскій патріархъ Іовъ, какъ простой монахъ, послѣ того, какъ онъ съ безчестіемъ былъ выведенъ изъ собора. Въ 1607 году Іовъ былъ торжественно возвращенъ въ Москву, и передъ нимъ было прине-



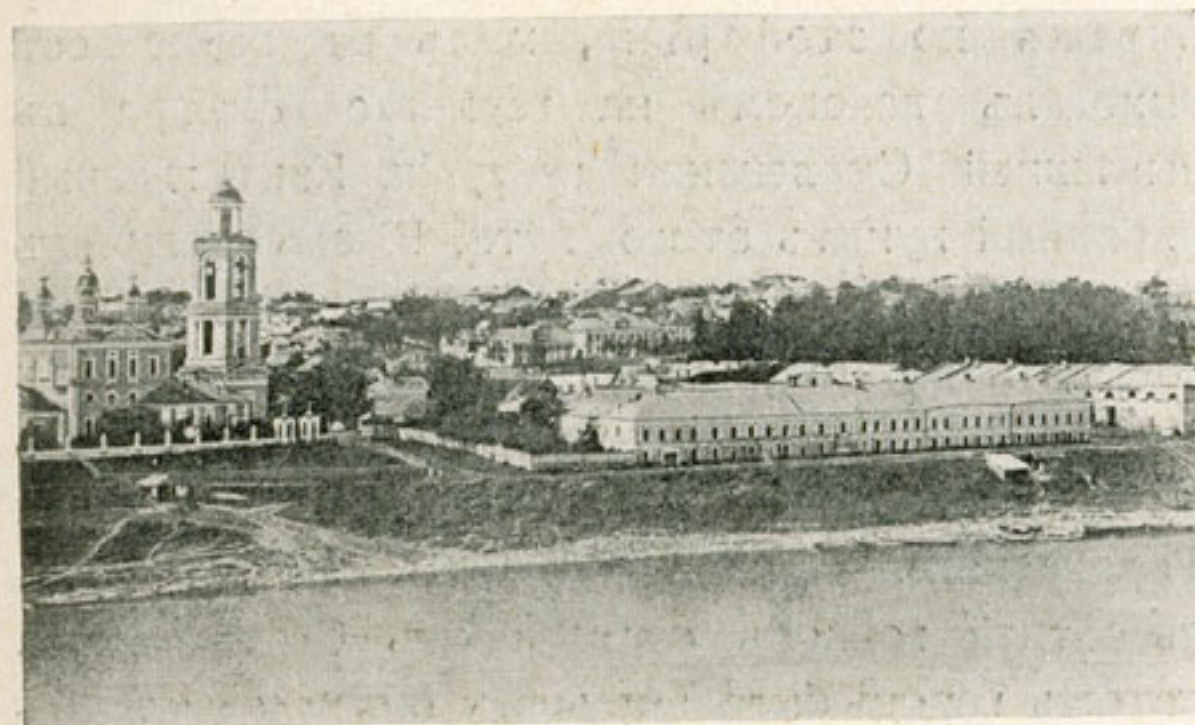
Старицкій нарядъ XIV вѣка.

сено всенародное покаяніе, устроенное патріархомъ Гермогеномъ, но все-таки Іовъ возвратился въ Старицкій монастырь и скончался здѣсь.

Вблизи Старицы находятся хорошія ломки известняка (старицкаго мрамора). Известнякъ этотъ на унжакахъ и тихвинкахъ развозится

въ огромномъ количествѣ по волжскимъ городамъ и идетъ на устройство фундаментовъ, лѣстницъ и тротуаровъ. Ломка старицкихъ известняковъ производится на протяженіи почти 30 верстъ (вверхъ и внизъ по рѣкѣ).

На рѣчкѣ Старицѣ и въ деревнѣ Никольской, близъ Старицы, находятся минеральныя источники, пока еще не изслѣдованные.



Старица. Городская сторона.

Справочныя свѣдѣнія:

Близъ станціи расположенъ поселокъ, гдѣ имѣется гостинница Поповича. Въ городѣ имѣются гостинницы Копьева, Щукина и Ермакова. Проѣздъ въ городъ стоитъ отъ 75 коп. до 2 руб., смотря по времени года, весной и осенью плата дороже.

ст. Ржевъ.

На 128 верстъ отъ Лихославля расположена станція Ржевъ при уѣздномъ городѣ того же наименованія, съ населеніемъ до 29 тысячъ человѣкъ.

Ржевъ уже существовалъ въ половинѣ XII в. и входилъ тогда въ составъ Смоленскаго княжества. Значеніе его было обусловлено тѣмъ, что онъ служилъ однимъ изъ важнѣйшихъ опорныхъ пунктовъ одному изъ водныхъ путей между Новгородомъ и Кіевомъ. Путь этотъ съ Ильменя поднимался по рѣкѣ Полѣ, притоку ея Явони, выходилъ волокомъ на озеро Селигеръ, оттуда Волгой спускался до устья Вазузы, поднимался по этой рѣкѣ, и съ ея верховьевъ выходилъ волокомъ на верховье Днѣпра въ нынѣшней Смоленской губерніи. Какъ главный охранный пунктъ этого пути, Ржевъ получилъ стратегическое значеніе уже съ начала XIII в. Въ 1216 году онъ былъ безуспѣшно осаждаемъ сыномъ Всеволода III, княземъ Святославомъ въ его войнѣ противъ Мстислава Удалого, князя Торопецкаго. Сначала посадникъ Ржева Ярунъ съ сотней воиновъ отбилъ отъ Святослава, а потомъ городъ былъ вырученъ Мстиславомъ. Въ XIII в. Ржевъ имѣлъ своихъ удѣльныхъ князей изъ потомковъ великаго князя Всеволода III, но уже въ XIV столѣтіи князья Ржевскіе утратили свою самостоятельность, и мы видимъ ихъ на службѣ князей Московскихъ, а именно князя Ѳедора Ржевскаго на службѣ князя Юрія Даниловича, а князя Ивана на службѣ Дмитрія Донского въ то время, когда Ржевъ былъ уже въ рукахъ тверскихъ князей. Въ 1356 году Ржевъ былъ взятъ литовцами, но въ 1358 году уже отнятъ у нихъ тверскими войсками. Въ 1376 году князь Владиміръ Андреевичъ Серпуховской осаждалъ Ржевъ, но не могъ взять его. Послѣ 1390 года Ржевъ находился въ рукахъ Москов-

скаго великаго князя, который отдалъ его князю Владиміру Андреевичу, но въ послѣдствіи вымѣнялъ у него Ржевъ на Угличъ, отдавъ Ржевъ своему брату Константину. Въ 1446 году великій князь Московскій уступилъ Ржевъ князю Борису Александровичу Тверскому. Затѣмъ Ржевъ, при болѣе благопріятныхъ обстоятельствахъ, былъ возвращенъ Московскими великими князьями. Василій Темный завѣщалъ Ржевъ четвертому сыну своему Борису. По смерти послѣдняго, Ржевъ былъ подѣленъ между его сыновьями, Ѳедоромъ и Иваномъ; послѣднему вскорѣ наслѣдовалъ сынъ его, князь Дмитрій. Съ этихъ поръ часть города по лѣвую сторону Волги именуется князь Ѳедоровской, а правая—князь Дмитровской стороной. Въ 1581 году Ржевъ былъ осаждаемъ войсками Стефана Баторія, но воевода его, князь Радзивиль, былъ вынужденъ Московскими войсками снять осаду. Іоаннъ Грозный завѣщалъ Ржевъ князю Владиміру Андреевичу Старицкому, по



Ржевъ. Скалистый берегъ кн. Федоровской стороны.



Ржевъ. Общій видъ Кн. Федоровской стороны.

смерти котораго городъ уже управлялся царскими намѣстниками. Въ смутный періодъ поляки взяли Ржевъ въ 1610 году и въ томъ же году городъ присягнулъ королевичу Владиславу, но въ 1612 году искупилъ свой грѣхъ, принявъ участіе во всеобщемъ возстаніи противъ поляковъ. Въ 1613 году боярину Ѳедору Ивановичу Шереметеву удалось отсидѣться въ Ржевѣ отъ нападенія Лисовскаго и съ тѣхъ поръ городъ Ржевъ уже не видѣлъ враговъ подъ своими стѣнами.

Въ XVIII столѣтіи Ржевъ сдѣлался однимъ изъ самыхъ значительныхъ гнѣздъ старообрядцевъ. Памятниковъ старины въ Ржевѣ почти не осталось.

Самымъ знаменитымъ уроженцемъ Ржева былъ, родившійся здѣсь около 1570 года, св. Діонисій, въ мірѣ Давидъ Ѳедоровичъ Зобниковскій, впослѣдствіи настоятель Старицкаго монастыря и, наконецъ, архимандритъ Троицко-Сергіевской лавры, прославившійся въ смутное время. Къ уроженцамъ Ржевскаго уѣзда принадлежитъ, между прочимъ, извѣстный по турецкой войнѣ

1877—78 года, адмиралъ Ѳ. В. Дубасовъ, предки котораго съ половины XVII в. владѣли вотчинами въ Ржевскомъ и Осташковскомъ уѣздахъ.

Около Ржева берега Волги изобилуютъ очень холодными и сильными ключами. Въ берегахъ ея и, въ особенности, по притокамъ Волги, подъ насосами встрѣчаются обнаженія известняковъ каменноугольной системы съ ихъ характерными окаменѣлостями.



Ржевъ. Видъ набережной Кн. Дмитріевской стороны.

Городъ Ржевъ расположенъ на обоихъ возвышенныхъ берегахъ Волги. Въ торговомъ и промышленномъ отношеніи Ржевъ является первымъ изъ уѣздныхъ городовъ Тверской губерніи. Значительная торговля Ржева обусловливается тѣмъ, что въ Ржевѣ, собственно, беретъ начало волжское судоходство.

Въ городѣ и окрестностяхъ его имѣется рядъ фабрикъ и заводовъ. Преобладаетъ пеньковое производство.

Кромѣ Николаевской дороги, городъ Ржевъ еще пересѣкаетъ Московско-Виндаво-Рыбинская дорога. Въ 1914 году Николаевской дорогой было принято отъ Московско-Виндаво-Рыбинской 2.145.086 пуд. грузовъ малой скорости, а сдано— 5.830.477 пуд.

Справочныя свѣдѣнія:

Гостинницы:—Немирова. Плата отъ 85 к. до 2 р. 25 к., освѣщеніе электрическое. При гостинницѣ театръ и кинематографъ. Меблированныя комнаты: Цыбиной и Стулчинскаго съ платой отъ 85 к. До города 10 м. ѣзды. Плата отъ вокзала до центра города 30 к.

Очень красивая мѣстность по берегамъ Волги; близъ города въ разстояніи 1½ вер. дер. Шопорово и дачная мѣстность Новый Боръ.

За Осугой желѣзнодорожный путь входитъ въ Смоленскую губернію и идетъ, на протяженіи 85 верстъ, черезъ богатые лѣсомъ Сычевскій и Вяземскій уѣзды.

ст. Осуга.

На 154 верстѣ отъ Лихославля расположена станція Осуга. Въ окрестностяхъ станціи, на разстояніи отъ 1 до 12 верстъ, находятся 24 деревни и нѣсколько помѣщичьихъ имѣній.

На разстояніи 7 верстъ отъ станціи имѣются молочныя фермы.

ст. Сычевка.

Слѣдующей станціей (174 вер.) является Сычевка, при уѣздномъ городѣ того же наименованія, съ населеніемъ около 6.500 человѣкъ. Въ районѣ станціи имѣются: 1) пивоваренный за-

водъ Корчажинскаго, съ производствомъ 50 тысячъ ведеръ пива; 2) кожевенный заводъ братьевъ Боушевыхъ; 3) двѣ табачно-махорочныхъ фабрики Шкапиныхъ, съ годовымъ производствомъ на сумму около 300 тысячъ рублей.

Кромѣ того въ городѣ находятся кирпичные заводы: Рогутина, на которомъ работаетъ около 50 человѣкъ, и городской. Въ 30-40 верстахъ отъ станціи расположенъ лѣсопильный заводъ Соколина (основанъ въ 1907 году).

Вблизи станціи имѣется керосиохранилище братьевъ Боушевыхъ, вмѣстимостью 4.500 пудовъ.

Станція грузить до 600 тысячъ пудовъ лѣсныхъ матеріаловъ и очень много пеньки, льна, льняного сѣмени, пуха и пера. Городъ Сычевка ограниченъ рѣками Вазузою и Лосьминою; черезъ первую переправляются на паромѣ, черезъ вторую—на плотахъ, а лѣтомъ иногда онѣ такъ мелѣютъ, что переходимы въ бродъ. Городъ имѣетъ прямыя, широкія улицы, изъ которыхъ главная, мощеная, проходитъ сквозь всю Сычевку отъ Вяземской къ Зубцовской заставѣ. Лучшая часть находится посрединѣ города, гдѣ расположенъ соборъ. Торговля въ городѣ довольно бойка. Отпускаютъ перо, пухъ, пеньку и ленъ. Базарными днями лѣтомъ является воскресенье, а зимой—пятница; кромѣ того существуютъ двѣ ярмарки: 9-го мая однодневная Никольская и Рождественская съ 8-го сентября, продолжающаяся три дня. Въ городѣ есть женская прогимназія и прядильная школа. Жителей 5 тысячъ. До обращенія въ городъ въ XVIII вѣкѣ Сычевка была дворцовымъ селомъ.

Въ двухъ верстахъ отъ города находится Сычевскій-Казанскій заштатный мужской монастырь, основанный купеческимъ сыномъ Григоріемъ Боушевымъ и купцомъ Дмитріемъ Суровымъ въ 1864 году. Сѣверо-западный уголъ Сычевскаго уѣзда въ значительной мѣрѣ населенъ раскольниками; среди селъ, населенныхъ ими, особенно важно, какъ центръ ученія, село Бехтѣево, находящееся верстахъ въ 20 къ юго-западу отъ Сычевки. Верстахъ въ 35 къ сѣверо-западу отъ Сычевки, уже въ Бѣльскомъ уѣздѣ, недалеко отъ его границы съ Сычевскимъ, при деревнѣ Клецевой находится истокъ рѣки Днѣпра. Верстахъ въ 5 къ сѣверо-востоку отъ Клецевой находится истокъ извѣстной рѣки Обши.

ст. Касня.

На 221 верстѣ отъ Лихославля находится станція Касня. Въ районѣ ея имѣются два большихъ торговыхъ села: Торбеево, въ 10 верстахъ, съ населеніемъ свыше 2 тысячъ человѣкъ, и Леонтьево, въ 8 верстахъ, съ числомъ жителей около тысячи человѣкъ. Въ селеніяхъ разводится въ большомъ количествѣ ленъ, перерабатываемый затѣмъ въ волокно. По обработкѣ, ленъ идетъ гужемъ въ городъ Вязьму (18 вер.) и Сычевку 40 верстъ и только весной и осенью, во время бездорожья, поступаетъ на желѣзную дорогу. Отправка льна производится мелкими торговцами и зажиточными крестьянами, скупающими его небольшими партіями, до 200 пудовъ.

Въ 25 верстахъ отъ станціи, въ селѣ Григорьевскомъ, расположены заводы А. Г. Лышкиной—винокурный и конскій.

На конскомъ заводѣ разводятъ, главнымъ образомъ, упряжные породы и рысаковъ.

Верстахъ въ 15 отъ Касни на сѣверо-востокѣ находится при рѣкѣ Каснѣ село Шуйское, напоминающее названіемъ своимъ знаменитый родъ князей Шуйскихъ. Ко времени Іоанна Грознаго, когда Вязьма сильно разрослась, въ ней и около нея стали селиться родовитые бояре, передавая иногда свое фамиліное имя вотчинамъ. Таково, повидимому, и происхожденіе названія села Шуйскаго.

Ст. Вязьма.

На 244 верстѣ желѣзная дорога заканчивается станціей «Вязьма», при уѣздномъ городѣ того же наименованія (съ населеніемъ около 28.440 человѣкъ), расположенномъ на низмен-



Вязьма. Соборъ и Московская улица съ южной стороны.

ныхъ и отлогихъ берегахъ рѣкъ Вязьмы и Бебри.

Станція Вязьма служитъ узловымъ пунктомъ желѣзныхъ дорогъ—Николаевской, Александровской и Сызрано-Вяземской.

Вязьма, самый замѣчательный изъ уѣздныхъ городовъ Смоленской губерніи, лежитъ на низменныхъ и отлогихъ берегахъ рѣкъ Вязьмы и Бебри. Самъ городъ мало живописенъ и чрезвычайно труденъ для ориентировки: старинныя узкія и кривыя улицы съ различными закоулками запутываютъ прохожаго. Отчего произошло названіе города—трудно рѣшить; есть нѣсколько версій: или отъ низкой «вязкой» мѣстности и отъ растущихъ здѣсь въ изобиліи вязовъ, или же отъ финскаго племени «весь», или же наконецъ отъ слова «вязать», такъ какъ рѣка Вязьма, составляя часть древняго волоковаго пути, связывала бассейны верхней Волги, верхней Оки и Днѣпра. Есть свидѣтельства о весьма древнемъ происхожденіи Вязьмы. Въ житіи преп. Аркадія, мѣстнаго уроженца, есть указаніе на существованіе города еще въ XI вѣкѣ. Но по лѣтописямъ городъ становится извѣстнымъ съ 1239 года, когда великій князь Ярославъ Всеволодовичъ отдалъ его въ удѣлъ князю Андрею Владиміровичу Долгорукому. Повидимому Вязьма была незначительнымъ уѣздомъ; въ 1300 году Смоленскій князь Александръ Глѣбовичъ былъ разбитъ на голову княземъ Андреемъ Вяземскимъ подъ Дорогобужемъ; можно предположить, что Дорогобужъ въ то время находился въ Вяземскомъ уѣздѣ. Но не одно политическое значеніе ставило Вязьму на положеніе важнаго города; не менѣе важно было

ея торговое значеніе, которое развилось вслѣдствіе благопріятныхъ условій.

Въ виду особаго положенія рѣчки, теперь даже не сплавной, а прежде, по крайней мѣрѣ до XVI вѣка, судоходной, а также благодаря тракту изъ Литвы въ Москву, на которомъ лежала Вязьма, этотъ послѣдній городъ сталъ скоро выдающимся торговымъ центромъ. Въ 1403 году великій князь литовскій Витовтъ, послѣ неудачнаго приступа къ Смоленску, рѣшилъ взять Вязьму. Посланный туда племянникъ его, князь Лугвеній, завладѣлъ Вязьмой безъ кровопролитія. Князья московскіе Василій I и II пытались взять Вязьму у Литвы, но попытки ихъ не имѣли успѣха. Гораздо настойчивѣе дѣйствовалъ Иванъ III. Его стремленіе имѣло успѣхъ: русское войско, подъ начальствомъ князя Данила Щени и князя Василия Патрикѣева, взяло Вязьму. Съ этихъ поръ Вязьма стала московскимъ удѣломъ. При Грозномъ Вязьма была приписана къ опричинѣ, она пріобрѣла еще большій вѣсъ, въ ней и около нея поселились первые сановники государства—князь Василій Васильевичъ Шуйскій, Борисъ Годуновъ и др. Вообще царствованіе Грознаго, какъ и его преемниковъ—Федора и Бориса, было временемъ расцвѣта Вязьмы. Городъ былъ вѣренъ своимъ государямъ и самозванца призналъ лишь по смерти Бориса. Съ этого времени и началось смутное время для Вязьмы. Вязьмичи склонились было на сторону Тушинскаго вора, но послѣ очищенія города смоленскими воеводами послали свой отрядъ въ защиту Москвы. Но въ 1608 году мы видимъ Вязьму вновь въ рукахъ литовцевъ. Нѣкій ротмистръ Плюшка захватилъ ее и, за-

сѣвъ накрѣпко въ городѣ, предпринималъ набѣги на Дорогобужъ и Смоленскъ. Во время одного изъ набѣговъ онъ былъ взятъ въ плѣнъ, и воеводы князь Барятинскій и Адауровъ очистили Бѣлый, Дорогобужъ и Вязьму отъ тушинцевъ, но уже въ 1611 году вновь Вязьма была занята поляками.

Въ 1618 году, въ началѣ царствованія Алексѣя Михайловича, миръ былъ подтвержденъ, но вскорѣ малороссійскій вопросъ осложнилъ положеніе. Въ 1658 году въ Москвѣ стали готовиться къ войнѣ, а въ февралѣ къ Вязьмѣ былъ отпущенъ нарядъ съ Далматовымъ-Карповымъ. 18 мая выѣхалъ въ Вязьму самъ царь. Въ Вязьмѣ, куда пріѣхала и царица, царь прожилъ до 10 февраля, выжидая прекращенія мора въ Москвѣ. Вторично царь былъ въ Вязьмѣ въ 1655 году, когда здѣсь было назначено собраніе войскъ. Въ это время въ Вязьмѣ былъ и патріархъ Никонъ. Однако, Вязьма въ эту войну совсѣмъ не пострадала; одно время, въ 1671, г. къ ней подходило войско поляковъ, но такъ какъ обстоятельства измѣнились въ пользу русскихъ, то поляки удалились. Какъ для всей Смоленской губерніи, такъ и для Вязьмы, ея боевая дѣятельность прекратилась съ Андрусовскаго перемирія и возобновилась въ 1812 году. 16 августа 1812 года Вязьму покинули русскіе войска, а жители зажгли городъ. Наполеонъ, вступивъ въ городъ, остановилъ грабежъ. Когда великая армія отступила, подъ Вязьмой былъ данъ бой. Убытки были значительны (свыше 5 мил. рублей).

Городъ раздѣленъ р. Вязьмою на двѣ части—восточную и западную; послѣдняя же раздѣлена

р. Бебрею еще на двѣ части—сѣверную и южную. Лучшая часть города простирается на югъ отъ Бебри; въ ней находятся: соборная и семь приходскихъ церквей, женскій Аркадіевскій монастырь, присутственные мѣста, каменный гостин-



Вязьма. Дворцовая церковь, выстроенная въ 1465 году.

ный дворъ, построенный императрицею Екатериной II, корпусъ съ торговыми лавками и лучшіе дома. Здѣсь же происходятъ еженедѣльные торги по средамъ, пятницамъ и воскресеньямъ. Въ первой части находятся мужской Предтечевъ монастырь, три приходскія церкви и «въѣзды» (входы трактовъ въ городъ отъ Смоленска до Духовщины).

Во второй находятся четыре приходскихъ церкви и въѣздъ отъ города Бѣлаго; эта часть занята преимущественно кожевенными заводами. Сѣверная часть съ Калужской дороги имѣетъ два въѣзда—Старый и Новый; въ ней расположено пять приходскихъ церквей; она богата садами и огородами. Кромѣ названныхъ четырехъ въѣздовъ, къ городу примыкаетъ еще Московскій трактъ, а въ одной верстѣ отъ города съ Московскимъ соединяется Сычевскій трактъ. Лучшія улицы въ Вязьмѣ — Смоленская, Московская, Бѣльская и Калужская; всѣ онѣ вымощены камнемъ, а въ 1854 году устроено въ городѣ шоссе на средства вяземскихъ купцовъ Нероновыхъ; оно идетъ отъ церкви св. муч. Никиты по Подболотной улицѣ до церкви Вознесенія Христова. На рѣкѣ Вязьмѣ имѣются четыре деревянныхъ моста — Суслениковъ, Смоленскій, Зуевскій и Фроловскій, на Бебрѣ же — одинъ Егорьевскій, тоже деревянный. Выше Фроловскаго моста на Вязьмѣ и на Бебрѣ находятся двѣ мельницы, исторически извѣстныя: первая вмѣстѣ съ рыбными ловлями принадлежала нѣкогда Борису Годунову, а вторая была пожалована, царями Иваномъ и Петромъ Алексѣевичами, посадскому человѣку Сидору Колесникову. Городъ нѣкогда былъ обнесенъ земляною крѣпостью; слѣды ея видны и теперь. По преданію она имѣла 8 башенъ, изъ которыхъ уцѣлѣла только одна. Въ городѣ находится не мало фабрикъ и заводовъ, изъ которыхъ наиболѣе крупныя — фабрики спичекъ «Надежда» Ельчинскаго (158 рабочихъ) и бр. Хохловыхъ (175 рабочихъ). Значительны также маслобойные заводы бр. Хохловыхъ, наслѣдни-

ковъ Лютова, В. и А. Лютовыхъ. Кромѣ того, существуютъ табачныя фабрики, заводы винокуренные и кожевенные и особенно много льнообдѣлывательныхъ заведеній.

Городъ Вязьма занимаетъ видное мѣсто въ торговомъ отношеніи. Товары отсюда идутъ въ Ригу. Главные предметы торговли составляютъ рожь, овесъ, ячмень, пшеница, льняное сѣмя и волокно, конопляное масло, сало, сальныя свѣчи, кожи, юфтъ, пенька и др. Выдѣляется также торговля желѣзомъ и рыбою, чугунами и издѣліями для внутреннихъ потребностей; она снабжаетъ 6 городовъ Смоленской губерніи — Дорогобужъ, Смоленскъ, Духовщину, Порѣчье, Красный и Бѣлый, а кромѣ того Могилевъ и Витебскъ. Небогатые купцы и мѣщане торгуютъ вяземскими пряниками, а также разводятъ садовыя присадки и осенью развозятъ ихъ по городамъ и селеніямъ для продажи. Ярмарка въ городѣ одна — Заговѣнская или



Вязьма. Мужской Ивановскій монастырь.

Фроловская горка; начинается она съ 26 мая и продолжается до трехъ дней; продаются преимущественно лошади. На еженедѣльные зимніе базары свозится въ огромномъ количествѣ хлѣбъ не только изъ Смоленской губ., но и изъ сосѣд-



Вязьма. Памятникъ сраженія 1812 г.

нихъ; сюда же свозятъ медъ и воскъ; первый идетъ на пряничные—второй на воскобойные заводы.

Среди достопримѣчательностей города отмѣтимъ Свято-Троицкій соборъ, мужской Предтечевъ монастырь, основанный въ 1542 году въ благодарность за успокоеніе города отъ буйныхъ

дворовыхъ князя Ивана Федоровича Телепнева-Оболенскаго.

Въ числѣ учебныхъ заведеній Вязьмы упомянемъ мужскую и женскую гимназіи, учительскую семинарію, духовное училище и 13 частныхъ школъ. Въ городѣ есть больница.

Къ городу Вязьмѣ примыкаетъ Ямская слобода, довольно густо населенная (560 жителей). Въ ней находится спичечная фабрика и кирпичный заводъ С. А. Ельчинскаго (годовое производство 720 тыс. кирпичей). Спичечныхъ фабрикъ въ Ямской слободѣ всего двѣ; одна большая, принадлежитъ собственно Ельчинскому, другая, П. И. Музылева, арендуется Ельчинскимъ. На первой работаютъ исключительно шведскія спички.

Справочныя свѣдѣнія.

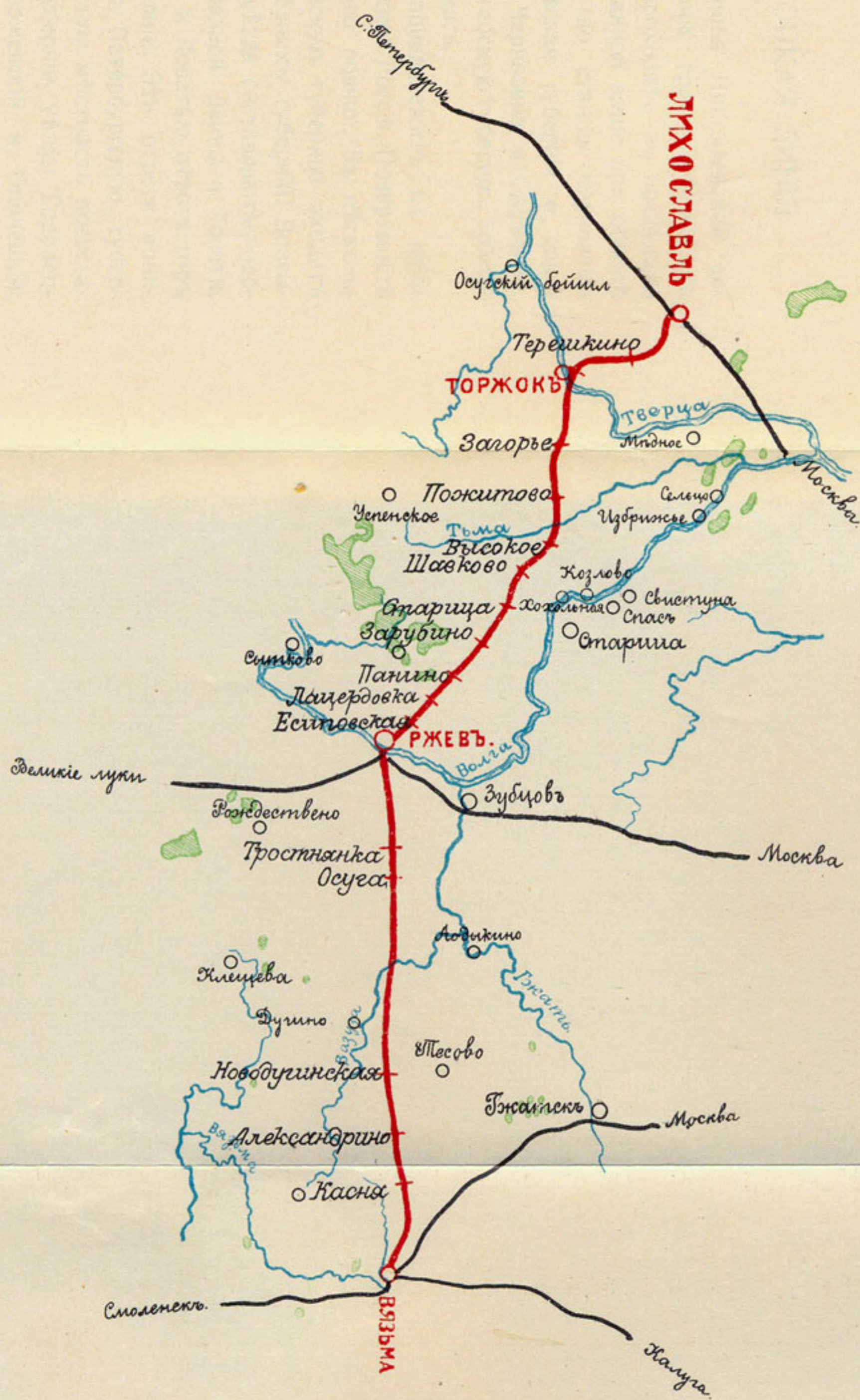
Городскіе извозчики выѣзжаютъ ко всѣмъ пассажирскимъ поѣздамъ. Таксы на извозчиковъ не установлено, но въ среднемъ плата за проѣздъ съ вокзала къ центру города колеблется отъ 30 до 50 коп. въ зависимости отъ погоды.

Гостинницъ и ресторановъ въ городѣ нѣтъ, ихъ замѣняютъ меблированныя комнаты со столомъ; изъ нихъ лучшими являются: 1) Немирова на Торговой площади, 13 комнатъ стоимостью отъ 1 руб. до 2 р. 50 к. въ сутки; обѣдъ изъ двухъ блюдъ—50 коп., изъ 3 блюдъ—70 коп. 2) Ечеистова на Московской улицѣ, 8 комнатъ, цѣною отъ 1 руб. до 1 р. 50 коп. въ сутки, обѣдъ изъ 2 блюдъ—60 коп., изъ 3 блюдъ—75 коп. Кромѣ того, можно имѣть столъ въ городскомъ клубѣ на Московской улицѣ въ д. Плетникова, съ платою за обѣдъ изъ 2 блюдъ—50 коп. и 3 блюдъ—60 коп., а также въ Общественномъ Собраніи на Дровяной площади съ платою за обѣдъ изъ 2 блюдъ—45 коп.

ПЕРЕЧЕНЬ ОСТАНОВОЧНЫХЪ ПУНКТОВЪ НОВОТОРЖСКОЙ ЛИНИИ.

№№ по порядку.	Остановочные пункты: станции, посты и плат- формы.	Разстоянія въ вер- стахъ.	
		Отъ Ли- хославля.	Между остановоч- ными пунктами.
1	Лихославль буф.	—	—
2	Терешкино	17,4	17,4
3	Торжокъ буф.	31,5	14,1
4	Загорье	47,1	15,6
5	Пожитово платф.	55,4	8,3
6	Высокое	69,6	14,2
7	Шавково платф.	83,7	14,1
8	Старица	88,0	4,3
9	Зарубино платф.	95,8	7,8
10	Панино	105,5	9,7
11	Лацердовка платф.	109,1	3,6
12	Есиповская платф.	116,2	7,1
13	Ржевъ буф.	127,1	10,9
14	Постъ 131 версты	130,5	3,4
15	Рождественская платф.	141,1	10,6
16	Тростнянка платф.	145,8	4,7
17	Осуга	153,3	7,5
18	Сычевка	173,4	20,1
19	Вазуза платф.	184,4	11,0
20	Новодугинская	195,6	11,2
21	Александровская платф.	209,1	13,5
22	Касня	220,9	11,8
23	Вязьма тов.	239,8	18,9
24	Вязьма пасс. буф.	243,1	3,3

1



БОЛОГОЕ-ПОЛОЦКАЯ ЛИНІЯ.

Бологое-Полоцкая линія Николаевской дороги пересѣкаетъ раіоны трехъ губерній. До станціи Охватъ она проходитъ въ предѣлахъ Тверской губерніи, описанной выше при обзорѣ главной линіи; затѣмъ до станціи Черноземъ ею пересѣкается Псковская губернія и, наконецъ, между станціями Черноземъ и Опухлики, дорога вступаетъ въ Витебскую губернію, доходя по ней до станціи Полоцкъ.

Псковская губернія принадлежитъ къ пріозерной области Европейской Россіи. Поверхность губерніи большею частью ровная. Въ нѣсколькихъ мѣстахъ въ Псковскую губернію входятъ возвышенности изъ сосѣднихъ губерній. Возвышенности Торопецкаго уѣзда составляютъ водораздѣлъ бассейновъ Западной Двины и Ловати. Между рѣками Великой и Ловатю отроги горъ занимаютъ центръ губерніи. Эти отроги понижаются и переходятъ въ Петербургскую губернію. Безпрерывную гористую мѣстность представляетъ южная часть губерніи, уѣзды Торопецкій, Великолуцкій, Новоржевскій и Опочецкій; здѣсь проходитъ кряжъ Вязовскихъ горъ. Это

самая возвышенная часть губерніи, такъ какъ отсюда по направленію къ сѣверу текутъ всѣ рѣки Ильменскаго и Великорѣцкаго бассейновъ.

Въ геологическомъ отношеніи строеніе Псковской губерніи очень однообразно: вся площадь ея занята отложеніями одной девонской системы. На границѣ Торопецкаго уѣзда съ Осташковскимъ (Тверской губ.), у озера Охватъ выступаютъ каменноугольные осадки, занимающіе обширную площадь.

Воды Псковской губерніи принадлежатъ къ тремъ бассейнамъ: Великорѣцкому, Ильменскому и Западно-Двинскому. Къ Западно-Двинскому бассейну принадлежитъ рѣка Западная Двина, которая протекаетъ по Псковской губерніи 150 верстъ. Сплавъ лѣса по Западной Двинѣ производится на всемъ протяженіи, а судоходство начиная отъ впаденія въ нее рѣки Торопы, на послѣднихъ 20 верстахъ теченія. Озеръ въ губерніи считается 854. Большая часть ихъ расположена въ нагорной мѣстности, при истокахъ большихъ рѣкъ. Губернія обильна болотами. Болота раскинуты по всему пространству клочками и только въ мѣстностяхъ, граничащихъ съ Новгородскою и Витебскою губерніями, тянутся на нѣсколько верстъ. Эти болота имѣютъ характеръ огромныхъ топкихъ моховыхъ трясинъ, расположенныхъ на большой низменной равнинѣ. Совершенно иного свойства болота въ Псковскомъ, Островскомъ, Опочецкомъ и Новоржевскомъ уѣздахъ—здѣсь онѣ неглубоки, большею частью травянистаго свойства, легко осушимы.

Первоначальнымъ населеніемъ нынѣшней Псковской губерніи были Чудь, затѣмъ сюда

проникли Кривичи, позднѣе пришли Славяне съ Дуная. Языкъ псковитянъ не чисто русскій, какъ у новгородцевъ, а съ примѣсью словъ и оборотовъ, чуждыхъ русскому языку. Въ Опочецкомъ уѣздѣ встрѣчается произношеніе съ признаками литовскаго языка, въ Великолуцкомъ и Торопецкомъ господствуетъ бѣлорусское произношеніе. Въ послѣдніе годы, вслѣдствіе усиленнаго переселенія изъ Прибалтійскихъ губерній, укоренилось въ губерніи не мало эстовъ и латышей, которые живутъ разбросанно отдѣльными селеніями по всей губерніи.

Вслѣдствіе скудности почвы и неблагоприятныхъ (въ нѣкоторые годы) климатическихъ условій, при недостаточномъ количествѣ скота, хлѣбныя поля въ среднемъ даютъ невысокій урожай (для озимой ржи—самъ 3). Въ среднемъ, получаемой ржи не хватаетъ на продовольствіе населенія. Яровыхъ хлѣбовъ тоже недостаточно и изъ губерніи вывозится только часть овса. Улучшенныхъ способовъ обработки земли и хозяйствъ съ многопольной системой встрѣчается мало. Въ послѣдніе годы развивается въ губерніи молочное хозяйство. Особенно хорошо поставлено молочное хозяйство въ нѣкоторыхъ имѣніяхъ Порховскаго, Великолуцкаго и друг. уѣздахъ.

Льноводство составляетъ одно изъ старинныхъ занятій крестьянскаго населенія губерніи. Есть данныя предполагать, что оно существовало въ XV вѣкѣ. Посѣвы льна изъ года въ годъ увеличиваются.

Промыслы кустарные мало развиты: лѣсные существуютъ повсемѣстно, но особенно они развиты въ уѣздахъ Великолуцкомъ, Торопец-

комъ, Порховскомъ и Холмскомъ. Они состоятъ въ рубкѣ лѣса и дровъ, заготовкѣ лѣсныхъ матеріаловъ и подвозкѣ ихъ къ сплавнымъ рѣкамъ.

Витебская губернія граничитъ на сѣверѣ съ губерніею Псковскою, на востокъ съ Смоленскою. Самая возвышенная полоса губерніи тянется отъ границъ Псковской на Невель и Городокъ, почти до Витебска. Здѣсь большая часть пространства выше 700 фут. надъ уровнемъ моря. Витебская губернія была прежде покрыта ледниками, оставившими массу наносовъ. Коренныя породы, обнажающіяся въ особенности въ долинахъ рѣкъ, въ большей части губерніи принадлежатъ къ девонской формации и богаты ископаемыми. Особенно часто встрѣчаются характеризующія ее красныя песчаники и красныя глины. Въ восточной части губерніи на нее налегаютъ слои горнаго известняка. Господствующая почва губерніи глинисто-песчаная. Мѣстами попадаетъ тяжело-глинистая почва, а мѣстами супесь. Послѣдняя почва самая плодородная. Торфяная почва попадаетъ лишь на высохшихъ болотахъ и въблизи озеръ; она очень способна къ обработкѣ. Въ Витебской губерніи часто одинъ сортъ почвы смѣняется другимъ, на самыхъ небольшихъ пространствахъ и нерѣдко на поляхъ одной и той же деревни. Мѣстъ безплодныхъ въ губерніи очень мало.

Водой и водными сообщеніями губернія очень богата. Однихъ озеръ, снятыхъ на карту, считается 2.509. Сплавныя рѣки въ Витебской губерніи и ихъ притоки принадлежатъ къ четыремъ воднымъ бассейнамъ: Западно-Двинскому, Лубанскому, Ильменскому и Чудовскому. Запад-

ная Двина протекаетъ по Витебской губерніи 80 верстъ. Ширина ея отъ 40 до 200 саж. Сплавное судоходство по ней весьма значительно, взводное незначительно. Для судоходства она свободна около 229 дней. Болота губерніи занимаютъ пространство въ нѣсколько десятковъ, иногда во сто и болѣе квадратныхъ верстъ. Много болотъ въ Полоцкомъ уѣздѣ. Изъ искусственныхъ водныхъ сообщеній въ губерніи проходитъ Березинская система. Рыбы въ водахъ Витебской губерніи довольно много, хотя теперь ея меньше, чѣмъ прежде, такъ какъ вырубили много лѣса и, кромѣ того, она уничтожается отъ практикующагося повсемѣстно способа мочки льна въ рѣкахъ и озерахъ.

Лѣсовъ въ губерніи въ древности было много. Въ нихъ водились лоси, козы, бобры, зубры и т. п. Эти лѣса строго охранялись, какъ видно изъ устава о волкахъ, великаго княжества Литовскаго 1657 года. Съ присоединеніемъ Витебской губерніи къ Россіи, охранительныя мѣры для сбереженія лѣсовъ потеряли свою силу. Много лѣсовъ вырубили и сожгли въ 1812 году, а также передъ возстаніями 1831 и 1863 годахъ. За сорокъ лѣтъ площадь лѣсовъ губерніи уменьшилась почти въ 76⁰/₁₀₀. вмѣстѣ съ уменьшеніемъ числа лѣсовъ измѣнился и характеръ лѣсныхъ породъ. Дуба теперь почти нѣтъ, а прежде онъ былъ въ большомъ количествѣ, о чемъ можно судить по уцѣлѣвшимъ пнямъ и стволамъ. Теперь въ лѣсахъ Витебской губерніи главныя породы: сосна, за ней слѣдуетъ ель, береза, ольха, осина и т. д.

Витебская губернія была давно обитаема; орудія каменнаго вѣка въ значительномъ коли-

чествъ находятъ по Западной Двинѣ, въ особенности въ уѣздахъ—Полоцкомъ и Лепельскомъ. Они относятся къ двумъ эпохамъ каменнаго вѣка: къ древнѣйшей эпохѣ—каменные стрѣлы, къ позднѣйшей—молоты и другіе предметы, хорошо полированные и просверленные. Кургановъ въ Витебской губерніи очень много. Въ курганахъ находили вещи бронзоваго вѣка, но болѣе всего желѣзныхъ вещей. Находились и серебряныя вещи и куфическія монеты, а также изваянія древнихъ языческихъ божествъ.

Преобладающее по числу славянское племя состоитъ изъ бѣлоруссовъ, великоруссовъ и поляковъ. Представителями Литовскаго племени являются латыши, преобладающіе на западѣ губерніи, а финскаго—эсты, переселившіеся недавно въ небольшомъ числѣ. Евреи поселились въ этомъ краѣ давно. Они сосредоточили въ своихъ рукахъ почти всю торговлю и промышленность губерніи. Почти всѣ ремесленники евреи. Главное занятіе жителей—земледѣліе. Садоводство въ губерніи довольно развито. Почти въ каждомъ помѣщицкомъ имѣніи есть фруктовые сады. Въ 60-хъ годахъ владѣльческое садоводство пережило кризисъ, а въ 70-хъ годахъ явились сады съ коммерческою цѣлью. Въ Витебской губерніи разводятся преимущественно яблони, груши, вишни, сливы, а ягоды (за исключеніемъ пригородныхъ мѣстъ) держатся въ садахъ болѣе для удовлетворенія собственныхъ нуждъ владѣльцевъ. Изъ яблокъ разводятся преимущественно антоновка, кальвиль и титовка, которыя хорошо сохраняются и легко сбываются въ Петербургъ.

Жители губерніи, въ виду плохого урожая хлѣбовъ, должны искать заработка въ другихъ промыслахъ.

Изъ фабрикъ и заводовъ въ Витебской губерніи особенно развито мукомольное производство. Промышленность въ Витебской губерніи направлена вообще къ обработкѣ мѣстныхъ сырыхъ произведеній. Спросъ на нихъ увеличился, благодаря увеличенію населенія. Торговля въ губерніи начала развиваться съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ.

Линія «Бологое - Полоцкъ» начинается отъ узловой станціи Бологое Николаевской дороги и, направляясь къ юго-западу, на 19 верстѣ пересѣкаетъ Петербурго-Московское шоссе, для проведенія котораго подъ желѣзной дорогой устроенъ путепроводъ.

ст. Куженкино.

На 22 верстѣ отъ Бологое расположена станція Куженкино. На разстояніи 5 и 6 верстъ отъ станціи находятся села Куженкино и Хотилово, съ населеніемъ до 3.000 человѣкъ. Главное занятіе населенія—земледѣліе и отхожіе промыслы.

Въ 1^{1/2} верстахъ отъ станціи проходитъ Московское шоссе.

Въ районѣ станціи функционируютъ два лѣсопильныхъ завода братьевъ Меньшиковыхъ и Соколина, первый въ 2,5 версты отъ станціи, второй—на 25 верстѣ отъ Бологое, гдѣ за счетъ владѣльца устроенъ подъѣздной путь. Оба завода отправляютъ доски въ Ригу и за Москву.

ст. Баталино.

На 37 верстѣ лежитъ станція Баталино. Изъ населенныхъ пунктовъ слѣдуетъ отмѣтить село Рождество (въ трехъ верстахъ отъ станціи).

Въ 7 верстахъ отъ станціи въ октябрѣ 1910 года открыли свою дѣятельность лѣсопильный и стеклянный заводы И. Большакова, на коихъ работаетъ до 200 человѣкъ. Лѣсопильнымъ заводомъ распилено въ 1911 году досокъ на сумму до 30 тысячъ рублей; негодныя къ распилкѣ части дерева идутъ на дрова, часть которыхъ отправляется въ Вышній Волочекъ сплавомъ по рѣкѣ Шлинѣ. Лѣсной матеріалъ для распиловки поступаетъ на заводъ изъ принадлежащаго заводчику лѣсного участка (4 тысячи десятинъ). Кромѣ того послѣднимъ снятъ подъ вырубку участокъ казеннаго лѣса.

Стеклянный заводъ вырабатываетъ оконное стекло, на сумму до 360 тысячъ рублей. Для завода по желѣзной дорогѣ получается гессенъ-кассельская глина и сульфатъ.

Въ районѣ станціи, въ земляхъ нѣсколькихъ владѣльцевъ обнаруживаются хорошія залежи извести, разрабатываемыя въ очень небольшихъ размѣрахъ примитивнымъ способомъ.

Жители окрестныхъ деревень занимаются земледѣліемъ и отхожими промыслами. На заработки отправляются, преимущественно, въ С.-Петербургъ.

ст. Фирово.

На 52 верстѣ отъ Бологое находится станція Фирово. Въ 8 верстахъ отъ станціи, считая по

прямому направленію, открыть стеклянный заводъ. До сихъ поръ, въ лѣтнее время, заводъ сообщался со станціей кружной дорогой (23 версты) въ виду того, что прямой путь лежалъ черезъ непроѣзжее болото. Въ настоящее время заводъ приобрѣтенъ Товариществомъ Рябушинскихъ, приступившимъ уже къ осушенію болота и проведенію кратчайшей дороги къ станціи. Вмѣстѣ съ тѣмъ предполагается увеличить выработку завода.

Въ 25 верстахъ отъ станціи имѣется Новосильскій винокуренный заводъ А. Г. Шульбаха, выдѣлывающій спиртъ на сумму до 20 тыс. руб., при 8 рабочихъ.

Изъ сельско-хозяйственныхъ грузовъ къ станціи подвозятся, для отправления по желѣзной дорогѣ: а) сливочное масло, въ небольшихъ размѣрахъ, изъ колоніи прибалтійскихъ крестьянъ села Старого, въ 30 верстахъ отъ станціи и б) сѣно, съ разстоянія до 30 верстъ отъ станціи.

Въ районѣ станціи протекаетъ рѣка Граничная. По ней сплавляются въ Вышній Волочекъ дрова и лѣсъ.

На 6 верстѣ дорога переходитъ черезъ наивысшую свою точку съ отмѣткой 116.75 надъ уровнемъ моря.

ст. Горовастаца.

На 68 верстѣ имѣется станція Горовастаца (въ Осташковскомъ уѣздѣ).

Въ районѣ станціи нѣтъ никакихъ промышленныхъ заведеній. Населеніе окрестныхъ деревень занимается хлѣбопашествомъ и отхожими промыслами.

На 1 верстѣ отъ станціи протекаетъ рѣка Цна. По ней сплавляется въ Вышній Волочекъ лѣсъ.

ст. Черный Доръ.

На 86 верстѣ расположена станція Черный Доръ.

Вблизи станціи, въ разстояніи отъ 1 до 9 верстѣ, разбросаны 13 деревень, съ населеніемъ до 8 тыс. человѣкъ. Наиболѣе крупными селеніями являются: 1) село Провотынь (въ 13 верстахъ), 2) дер. Бѣлкино (въ 3 верстахъ), 3) дер. Сорочу (въ 9 верстахъ) и др. Большая часть населенія уходитъ въ С.-Петербургъ на промыслы: лѣтомъ — на плотничьи, малярныя и мостовыя работы, зимою — въ извозъ.

Лѣсные матеріалы доставляются на станцію изъ сосѣднихъ помѣщичьихъ дачъ. Кромѣ дровъ и бревенъ, станціей вывозится въ незначительныхъ размѣрахъ клюква и рыболовныя сѣти.

Промышленныхъ предпріятій въ районѣ станціи нѣтъ.

ст. Осташковъ.

На 103 верстѣ линія пересѣкаетъ озеро Селигеръ мостомъ; отверстіемъ въ 30 саж. и на 106 верстѣ отъ Бологое подходитъ къ станціи Осташковъ.

Въ 2¹/₂ верстахъ отъ станціи, на низменномъ и песчаномъ полуостровѣ озера Селигеръ, расположенъ городъ Осташковъ. Въ городѣ насчитывается 13 тысячъ жителей. Въ концѣ XV вѣка на

мѣстѣ нынѣшняго города находились двѣ Осташковскія слободы: одна изъ нихъ была пожертвована княземъ Ѳеодоромъ Борисовичемъ Волоцкимъ и Ржевскимъ (внукомъ Василя Темнаго) Іосифову-Волоколамскому монастырю, другая принадлежала Московскому патріарху. Здѣсь издавна находилось старое укрѣпленіе, которое въ 1610 году мужественно выдержало осаду поляковъ, забрав-



Осташковъ. Домъ Благотворительнаго О-ва и церковь Воскресенія.

шихся даже и въ этотъ малодоступный уголь московскаго государства и, за невозможностью взять Осташковъ, опустошившихъ всю окрестную часть нынѣшней Тверской губерніи. На мѣстѣ обветшалаго укрѣпленія царь Алексѣй Михайловичъ приказалъ построить новое деревянное въ 1651 году. Два раза это укрѣпленіе выгорало, но уже послѣ пожара 1711 года не возобновлялось, а на мѣстѣ его поставленъ существующій и нынѣ четырехугольный каменный столбъ

со шпилемъ и иконами на всѣхъ четырехъ сторонахъ. Изъ памятниковъ XVII вѣка въ Осташковѣ замѣчательнъ соборъ Св. Троицы, построенный въ 1672—1685 гг. и отличающійся своимъ богатствомъ (40 пуд. серебра), а также церковь Воскресенія, построенная въ 1689 году. Въ городѣ, на самомъ берегу Селигера, находится Знаменскій женскій монастырь, основанный царемъ Алексѣемъ Михайловичемъ въ 1663 г., съ двумя церквями, изъ которыхъ церковь Тихвинской Божіей Матери построена въ 1784 г. усердіемъ г-жи Стрѣшневой. Другой монастырь, Житный Богородицкій, основанный въ 1716 г., расположенъ въ 1 вер. отъ города на Вороновомъ островѣ озера Селигера, соединенномъ съ городомъ посредствомъ моста и носившемъ прежде названіе Житнаго, отъ житницъ, оставшихся отъ бывшаго здѣсь города Кличена. Этотъ Кличень въ концѣ XIV вѣка уже входилъ во владѣніе великихъ князей Московскихъ. Во время войны великаго князя Василія Дмитріевича съ Новгородцами въ 1393 г. гор. Кличень былъ взятъ Новгородской охотничей ратью, бывшей подъ предводительствомъ князей Романа Литовскаго и Константина Бѣлозерскаго. Имѣющаяся въ монастырѣ, весьма чтимая икона Смоленской Божіей Матери перенесена сюда изъ сгорѣвшей въ 1711 году Осташковской крѣпости. Осташковская слобода переименована въ городъ въ 1764 г.

Въ 8 верстахъ отъ Осташкова, на Столбенскомъ островкѣ озера, находится Нильская мужская пустынь. Преподобный Нилъ Столбенскій прибылъ сюда изъ подъ Ржева въ 1529 году и, выкопавъ себѣ пещеру въ горѣ, поселился въ ней.

По кончинѣ преподобнаго Нила въ 1555 году, сюда начали стекаться отшельники, а въ 1594 году была воздвигнута здѣсь игуменомъ Германомъ первая церковь Богоявленія. Во второй половинѣ VII в. здѣсь жилъ на покоѣ бывшій Тобольскій архіепископъ Несторій, предсказавшій царю Михаилу Ѳеодоровичу рожденіе сына его Алексѣя Михайловича. Несторій построилъ въ монастырѣ соборную церковь Богоявленія, гдѣ покоятся мощи преподобнаго Нила и хранится его схима, много



Осташковъ. Нилово подворье.

сосудовъ, украшенныхъ драгоценными камнями, и алмазная панагія, подаренная Императоромъ Александромъ I.

Въ г. Осташковѣ работаютъ значительные кожевенные заводы В. Савина (основ. въ 1898 г.), Бр. Савиныхъ (основ. въ 1775 г.), И. Д. Савина. Первый занимаетъ 602 рабочихъ и выдѣлываетъ 150 тысячъ юфт. кожъ.

Остальные, болѣе мелкіе, кожевенные заводы (Е. Савина, Веригина, Коровкина, Размыслова и

А. Савиной) вырабатываютъ отъ 800 до 1.200 пудовъ кожъ каждый.

Кромѣ того, среди мѣстныхъ жителей, развиты кожевенные промыслы, выдѣлка сапогъ (бѣлые сапоги «осташи») и кузнечное ремесло, главнымъ образомъ, изготовленіе топоровъ, косъ, носящихъ названіе «осташевки», серповъ и овечьихъ ножницъ.

Далѣе въ районѣ станціи отмѣчаемъ 3 лѣсопильныхъ завода Т-ва В. Савина, А. Савиной и Розенкрейта, перерабатывающихъ 300—380 тыс. пудовъ лѣсного матеріала каждый, на сумму отъ 70 до 100 тыс. рублей.

Озеро Селигеръ, занимающее водную площадь въ 237 кв. верстъ, является крупнѣйшимъ воднымъ вмѣстилищемъ не только мѣстнаго района, но и района всей Бологое-Полоцкой линіи. Берега озера, равно какъ и многіе изъ его острововъ, покрыты густымъ лѣсомъ. На берегахъ лежитъ много селеній. Въ періодъ навигаціи (съ 1 марта—15 апрѣля по 20 сентября—10 октября) по озеру курсируютъ пароходы Чмутова и Савина, буксирующие грузы къ Осташкову. Отсюда грузы доставляются гужемъ на станцію, съ которой городъ соединенъ шоссеиной дорогой.

Стокомъ озера служитъ 28-ми верстная рѣка Селижаровка, впадающая въ Волгу у Селижаровскаго посада. Берега ея сначала пологи, потомъ круты и обрывисты. Несмотря на довольно быстрое и извилистое теченіе, рѣка судоходна все лѣто.

Настоящее же верховье Волги находится въ сторонѣ отъ воднаго Селижаровскаго пути, близъ деревни Волгино-Верховье въ 8 верстахъ отъ озера.

Въ XVII вѣкѣ здѣсь существовалъ построенный въ 1649 году, по повелѣнію царя Алексѣя Михайловича, монастырь, весьма бѣдный и совсѣмъ запустѣвшій въ 1686 году. Поддержанный Петромъ Великимъ, онъ просуществовалъ до 1724 года, но въ этомъ году сгорѣлъ и уже не возобновлялся. Монахи были переведены въ Нилову пустынь, но на мѣстѣ монастыря остался поселокъ—нынѣшняя деревня Волгино Верховье, имѣющая менѣе 150 жителей и отстоящая отъ Осташкова въ 58 верстахъ. У самой деревни находится болотистый ключъ, обдѣланный деревяннымъ срубомъ, надъ которымъ стоитъ часовня: это и принимаютъ за истокъ Волги. Въ верхней части своего теченія, до впаденія Селижаровки, Волга проходитъ черезъ цѣпь Верхневолжскихъ озеръ, а именно: Стержъ, Овселугъ, Пено и Волго. Три первые изъ нихъ длинны, растянуты отъ сѣвера къ югу, узки и имѣютъ довольно возвышенные берега; озеро Волго замѣчательно тѣмъ, что



Осташковъ. Сопки на озерѣ Волго.

оно подперто, находящимся въ 5 верстахъ ниже его, замѣчательнымъ гидротехническимъ сооруженіемъ—Верхневолжскимъ бейшлотомъ, устроеннымъ для поддержанія въ меженное время высокаго уровня воды въ Верхней Волгѣ (между Тверью и Рыбинскомъ) и вполнѣ достигающимъ своей цѣли. Бейшлотъ этотъ построенъ въ 1843 году. Ниже бейшлота Волга, на остальномъ 13 верстномъ протяженіи, течетъ въ крутыхъ, глинистыхъ берегахъ.

Крупнымъ землевладѣльцемъ района является, расположенный на озерѣ Селигерѣ, монастырь «Нилова Пустынь». Монастырь владѣетъ большими заповѣдными лѣсами, изобилующими дичью. Ему же принадлежитъ право ловли рыбы въ большей части озера. Промыселъ въ монастырскихъ лѣсахъ и водахъ не допускается.

Въ районѣ станціи лежатъ торговые села Емшиха, Полново и Селижарово. Послѣднее по своимъ размѣрамъ превосходитъ городъ Осташковъ. Отсюда на станцію идетъ ленъ и кудель для отправленія за границу.

Справочныя свѣдѣнія.

Гостинницы «Московская», «Метрополь», комнаты отъ 75 к. и до 3 р. «Монастырская-Знаменская», «Ниловское Подворье», «Коммерческая», комнаты отъ 75 к. до 2 р. Такса до города—50 к.

Съ 1 апрѣля курсируетъ дилижансъ между городомъ и станціей съ платою 10 к. въ конецъ. Движеніе ко времени отхода и прихода почтовыхъ поѣздовъ.

ст. Сигово.

На 124 верстѣ отъ Бологое расположена станція Сигово. Изъ болѣе крупныхъ селеній,

имѣющихся въ районѣ станціи, слѣдуетъ отмѣтить село Глубокое (въ 10 верстахъ) и деревню Лопатино.

Въ 8 верстахъ отъ станціи въ 1911 году открылся лѣсопильный заводъ, отправляющій черезъ станцію доски и еловые кругляки (въ Ригу), и дрова (главнымъ образомъ въ Москву).

ст. Пено.

На 138 верстѣ въ болотистой и лѣсной мѣстности находится станція Пено. Въ этомъ мѣстѣ линія пересѣкаетъ рѣку Волгу, перекрывая ее однопролетнымъ мостомъ отверстіемъ въ 45 саж.

Изъ населенныхъ пунктовъ района слѣдуетъ отмѣтить села: Кустынь (въ 7 верстахъ отъ станціи) и Овселуки (въ 10 верстахъ). Послѣднее—торговое и считается наиболѣе зажиточнымъ въ окрестности. Населеніе получаетъ заработокъ на лѣсопильныхъ заводахъ. Кромѣ того, населеніе занимается хлѣбопашествомъ.

Промышленными предпріятіями района являются 6 лѣсопильныхъ заводовъ: Товарищества Тверской Мануфактуры съ оборотомъ въ 210 тысячъ рублей; бр. Гутманъ (клинскихъ купцовъ) съ оборотомъ въ 470 тысячъ рублей; Каменецкаго и Пинеса (компанія) съ оборотомъ въ 290 тысячъ рублей; фонъ-Крампа и Мусина-Пушкина съ оборотомъ въ 250 тысячъ руб.; Кеценельсонъ съ оборотомъ въ 165 тысячъ руб. и небольшой заводъ Гримма и Гладильщикова. Лѣсопильные заводы въ общей сложности распиливаютъ досокъ на сумму до 1.150.000 рублей.

Доски отправляются заводами по желѣзной дорогѣ преимущественно въ Ригу.

Ближайшимъ къ станціи воднымъ путемъ сообщенія является рѣка Волга, здѣсь уже судоходная. Перевозка по ней клади производится на длинныхъ, глубоко сидящихъ лодкахъ съ подъемной силой до 400 пудовъ. Транспорты такой клади (разнообразные жизненные припасы) направляются внизъ по рѣкѣ до селъ Селижарово и Волга. Круглый лѣсъ для мѣстныхъ лѣсопильныхъ заводовъ идетъ исключительно по рѣкѣ Волгѣ. По Волгѣ же лѣсопильный заводъ Товарищества Тверской Мануфактуры гонитъ на плотахъ дрова для Тверской фабрики Товарищества. Такимъ образомъ Волга оказывается въ нѣкоторой степени конкурентомъ для желѣзной дороги. Тѣмъ не менѣе идущіе въ районъ хлѣбные грузы направляются сюда исключительно черезъ станцію Пено, а не водою, вѣроятно во избѣжаніе невыгоднаго дробленія здѣсь большихъ партій, связанной съ этимъ утруски при перегрузкѣ въ лодки и ненадежности самихъ лодокъ.

Крупнымъ воднымъ вмѣстилищемъ района являются озера Пено и Волго, находящіеся во владѣніи Удѣльнаго вѣдомства. Оба обильны рыбою, право ловли которой арендуется мѣстными крестьянами.

ст. Охватъ.

На 162 верстѣ отъ станціи Бологое, вблизи озера того же названія, находится станція Охватъ. Изъ наиболѣе крупныхъ пунктовъ, имѣющихся въ районѣ станціи, нужно отмѣтить поселокъ Луга (въ 7 верстахъ отъ станціи).

Вблизи станціи проходитъ трактъ, соединяющій городъ Осташковъ и Торопецъ.

Въ районѣ станціи въ ходу лѣсопильные заводы.

Изъ окрестныхъ деревень доставляются на станцію деревянные лопаты кустарнаго производства.

Воднымъ путемъ сообщенія района является истокъ рѣки Западной Двины. Послѣдняя отвлѣкаетъ отъ станціи большую часть лѣсныхъ грузовъ, которые сплавляются по ней, главнымъ образомъ, въ Ригу.

ст. Андреяполь.

На 179 верстѣ слѣдуетъ станція Андреяполь.

Главнѣйшими отправителями станціи являются 6 лѣсопильныхъ, хорошо оборудованныхъ, заводовъ съ производительствомъ до 1.000.000 рублей.

Замѣчаемое въ послѣднее время увеличеніе отправленія со станціи лѣсныхъ грузовъ является слѣдствіемъ развитія предпринимательской дѣятельности района, усиленною покупкой лѣсныхъ дачъ и постройкой лѣсопильныхъ заводовъ.

Вблизи станціи залегаютъ мощные пласты известняка, разрабатываемаго примитивнымъ способомъ Шалитомъ.

Воднымъ путемъ сообщенія района является Западная Двина, по которой доставляется на станцію сплавомъ лѣсъ; частью лѣсъ сплавляется прямо въ Ригу.

ст. Мартисово.

На 203 верстѣ расположена станція Мартисово.

Промышленными предпріятіями района и одновременно главнѣйшими отправителями станціи

являются 5 лѣсопильныхъ заводовъ съ производствомъ до 400.000 рублей.

На перегонѣ между станціями Мартисово и Андреяполь къ линіи примыкаетъ подъѣздной путь частнаго пользованія, принадлежащій Лившицу, протяженіемъ 325 саж. Путь хорошо оборудованъ и освѣщенъ электричествомъ. Оканчивается у линіи платформою, устроенною на средства того же Лившица. Подъѣздной путь вмѣстѣ съ принадлежащимъ Лившицу заводомъ считаются лучшими изъ предпринимательскихъ сооруженій въ районѣ Бологое — Полоцкаго участка.

На томъ же перегонѣ сооружена вѣтвь фонъ-Боде.

Въ 18 верстахъ отъ станціи протекаетъ рѣка Западная Двина. По ней заводчиками сплавляется въ Ригу значительная часть лѣсныхъ матеріаловъ изъ болѣе отдаленныхъ лѣсныхъ участковъ.

Сухопутными путями сообщенія района являются проселочныя дороги.

ст. Торопецъ.

На 222 верстѣ—слѣдующая за Осташковымъ большая станція—Торопецъ. Въ 2-хъ верстахъ отъ станціи по шоссе находится городъ Торопецъ, расположенный по обоимъ берегамъ рѣкъ Торопы и Уклейки, при озерѣ Соломенномъ и при почтовомъ трактѣ на Холмъ и Великіе Луки, служившимъ до проведенія желѣзной дороги единственнымъ путемъ сообщенія въ районѣ. Населеніе города состоитъ изъ 10.464 человѣкъ.



Торопецъ. Общій видъ Воскресенской площади.

Торопецъ—древнѣйшее русское поселеніе, начало котораго относится еще къ языческимъ временамъ, такъ какъ преподобный Исаакій, въ язычествѣ «Чернь», родился въ Торопцѣ и въ 1016 г. удалился отсюда въ Кіевскія пещеры. Близъ города существуетъ понынѣ, на берегу озера, обширное городище, имѣющее до 14 метровъ высоты надъ уровнемъ озера и до 500 шаговъ въ окружности по валу. Объ этомъ городищѣ среди мѣстнаго населенія ходятъ разныя повѣрья. Въ историческія времена русской земли Торопецъ первое время стоялъ во главѣ Торопецкой земли или области, которая, какъ одно изъ народоправствъ, управлялась сначала выборными старшинами и вѣчемъ, а потомъ, какъ удѣльное княжество—особымъ княземъ и вѣчемъ. Торопецкое княжество лежало посрединѣ, между областями Озерной (Новгородской), Двинской (Полоцкой), Днѣпровской (Южно-русской) и Ростовско-Суздальской и

вслѣдствіе такого своего географическаго положенія играло важную роль посредника Новгорода съ одной стороны съ Южной Русью, а съ другой—съ князьями суздальскими. Первымъ Торопецкимъ княземъ былъ удалой кн. Мстиславъ Мстиславичъ, подъ предводительствомъ котораго торопчане съ новгородцами совершили немало славныхъ походовъ. Мстиславу наслѣдовалъ князь Давидъ, опустошившій въ 1214 году, вмѣстѣ со псковичами и новгородцами, чудь и павшій въ 1225 г. въ битвѣ съ литовцами. Послѣ Давида Торопцемъ владѣлъ кн. Александръ Невскій, въ 1239 г. обвѣнчавшійся въ стѣнахъ города съ дочерью кн. Полоцкаго Прасковьей (въ соборѣ сохраняется икона Богородицы Ефесскія, подаренная торопчанамъ молодой княгиней и, по преданію, написанная евангелистомъ Лукою). Въ 1245 г. подъ Торопцемъ были разбиты литовцы кн. Ярославомъ Владиміровичемъ (внукомъ Мстислава Храбраго) вмѣстѣ съ новгородцами, тверичами и дмитровцами; князья литовскіе, однако, вбѣжали въ самый городъ, который на другой же день поутру былъ взятъ подоспѣвшимъ съ новгородцами кн. Александромъ Невскимъ. Какъ пограничный городъ съ Литвой, Торопецъ подвергался нападеніямъ послѣдней и позднѣе. Въ 1362 г. городъ былъ разоренъ до основанія литовскимъ кн. Ольгердомъ, но, возвратившись изъ плѣна, жители основали новый городъ при озерѣ Соломинѣ и укрѣпили его землянымъ валомъ, частоколомъ и рвами, которые наполнились водою изъ рѣкъ Торопы и Уклейки. Въ XV в. Торопецъ состоялъ во власти Литвы, намѣстниками которой и управлялся.

Но въ 1500 г. войска новгородскія, псковскія и великолуцкія, подъ начальствомъ племянниковъ вел. кн. Ивана III—Ивана и Федора Борисовичей Волоцкихъ и боярина Андрея Челядина, взяли Торопецъ у Литвы, который такимъ образомъ и былъ присоединенъ въ этомъ году къ Московскому государству, и управленіе городомъ перешло къ воеводамъ. Въ 1508 г. Торопецъ былъ взятъ Литовскими отрядами Сигизмунда, которые, однако, заслышавъ о приближеніи Московскихъ войскъ, городъ очистили. Весной въ 1566 г. въ Торопцѣ, какъ и въ Великихъ Лукахъ, свирѣпствовалъ моръ. Въ 1580 г. Стефанъ Баторій, овладѣвъ Великими Луками, разбилъ подъ Торопцемъ кн. Хилкова. Въ періодъ самозванцевъ гетманъ Сапѣга, около 1606 г., осаждалъ городъ, но былъ совершенно разбитъ подъ его стѣнами; въ 1609 г. изъ города были выгнаны тушинцы союзнымъ войскомъ русскихъ и шведовъ. Наконецъ, въ 1617 г. Торопецъ въ послѣдній разъ уже отражалъ отъ своихъ стѣнъ врага—украинскихъ и запорожскихъ казаковъ. Дальнѣйшая судьба Торопца была такова: въ 1708 г. городъ былъ приписанъ къ Ингерманландской губерніи, въ 1719 г. принадлежалъ къ Великолуцкой провинціи Петербургской губерніи, въ 1727 г. переведенъ въ составъ Новгородской губерніи, въ 1772 г. отчисленъ къ вновь образованной Псковской губерніи и, наконецъ, въ 1777 г. былъ назначенъ уѣзднымъ городомъ послѣдней. Въ концѣ XVII в. и въ началѣ XVIII в. Торопецъ славился своей торговлей и украсился въ это время многими богатыми церквами и палатами. Но съ половины XVIII в. торговля

города стала падать, и многіе жители покинули его. Губернаторъ Сиверсъ въ 1768 г. въ своемъ докладѣ Сенату такъ писалъ о Торопцѣ: «Торопецъ—лучшій городъ во всей Новгородской губерніи. Хотя Торопчане имѣютъ дурную славу, что много товаровъ привозятъ безъ пошлины, однако доходы ближнихъ таможенъ доказываютъ, что нѣкоторые, и лучшіе изъ нихъ, поступаютъ, какъ добрые люди. Торгуютъ преимущественно шелковыми товарами, которые закупаютъ на ярмаркѣ въ Кенигсбергѣ, Данцигѣ, Бреславлѣ и Лейпцигѣ, а нѣкоторые отправляютъ ленъ и пеньку въ Петербургъ. Воеводскій домъ такъ ветхъ, что въ немъ жить нельзя, и канцелярія не лучше. Острогу или тюремъ совсѣмъ нѣтъ, а колодниковъ ставятъ попеременно по домамъ разночинцевъ, взаменъ постоя, чего нигдѣ я не видалъ и не слыхалъ».

При городѣ, близъ озера Небина, расположенъ Небинъ-Троицко-Сергіевъ мужской монастырь, основанный въ 1592 г. іеромонахомъ Сергіемъ. Въ XVII в. въ Торопцѣ существовали еще два монастыря, упраздненные въ 1764 г.: женскій Іоанно-Предтеченскій (нынѣ приходская церковь), имѣвшій игуменью и 80 старицъ, и мужской Николаевскій-Особный (нынѣ тоже приходская церковь). Въ 3-хъ верстахъ отъ города на сѣверо-востокъ лежитъ погостъ Курдино, гдѣ находится упраздненный теперь мужской Троицкій монастырь, основанный въ XVI в. преп. Харитомомъ; въ церкви хранятся мощи основателя, а также гробъ Печерскаго Затворника преп. Исаакія, какъ упоминалось выше, уроженца Торопца; гробъ изъ Кіева былъ привезенъ сюда

въ 1748 г. купцомъ Абановымъ. На сѣверо-западъ отъ Торопца въ Поженской вол. находится небольшое селеніе Коноплицы, въ коемъ существуетъ винокуренный заводъ Кожевникова, вырабатывающій спирта на 7 тысячъ рублей.

Въ Торопцѣ и близъ него въ районѣ станціи находится нѣсколько кожевенныхъ заводовъ, изъ коихъ наиболѣе крупный, основанный въ 1710 г., принадлежитъ В. А. Шарапову. Изъ другихъ кожевенныхъ заводовъ слѣдуетъ отмѣтить: а) Сергучева въ с. Новинка (въ 3 вер.) и б) Архипова. Затѣмъ, въ городѣ имѣется паровая мельница купца Шарапова, для потребностей коей прибываетъ по желѣзной дорогѣ до 50 тыс. пуд. зерна.

Далѣе, въ 4-хъ верстахъ отъ станціи, дѣйствуетъ шерсточесальное заведеніе и мукомольная мельница Гладильщикова (основ. въ 1900 г.), вырабатывающія чесальную шерсть и муку на сумму около 3.000 руб., при 8 рабочихъ. Кромѣ того, въ городѣ и уѣздѣ имѣется нѣсколько винокуренныхъ заводовъ.

Въ 90 верстахъ отъ Торопца, по нешосированному тракту, находится городъ Холмъ, съ 7-тысячнымъ населеніемъ. Гораздо ближе къ Холму, чѣмъ Торопецъ, расположена станція Суцово, М.-В.-Рыбинской желѣзной дороги, и тѣмъ не менѣе Холмъ въ грузовомъ отношеніи тяготеетъ къ Торопцу, а не къ Суцово, главнымъ образомъ, вслѣдствіе плохого состоянія подъѣздныхъ дорогъ къ послѣдней. Холмъ лежитъ при впаденіи рѣки Куньи въ Ловать. Послѣдняя судоходна (имѣется грузовое движеніе), благодаря чему городъ получилъ торговое и промышленное развитіе.

Въ Холмѣ находятся 2 пивоваренныхъ и 1 кожевенный заводы. Холмъ соединенъ трактами со Старой Руссой и Великими Луками.

Какъ уже упомянуто, воднымъ путемъ въ районѣ станціи Торопецъ является рѣка Торопа, берущая начало въ Холмскомъ уѣздѣ, проходящая черезъ озеро Соломенное (въ 3 верстахъ отъ станціи) и впадающая въ Западную Двину. Торопа становится судоходною въ 70-ти верстахъ отъ Торопца, въ районѣ же послѣдняго лишь сплавная. Лѣсъ по ней сплавляется по Западной Двинѣ и далѣе къ Балтійскому морю. Въ этомъ отношеніи рѣка Торопа создаетъ конкуренцію желѣзной дорогѣ. Съ другой же стороны она даетъ на станцію обработанный уже лѣсной грузъ, поступающій сплавомъ съ верховья рѣки.

Справочныя свѣдѣнія:

Гостинницы: Григоровича, Логинскаго и «Лондонъ»; комнаты отъ 50 к. до 2 р. Продовольствіе можно имѣть въ гостинницахъ или городскомъ клубѣ. Такса за проѣздъ днемъ 30 к., ночью 40 к. Кромѣ того, къ дневному и вечернему поѣздамъ выѣзжаютъ дилижансы съ платой 10 к. въ конецъ.

ст. Скворцово.

На 241 верстѣ отъ Бологое расположена станція Скворцово. Ближайшимъ къ станціи населеннымъ пунктомъ является село Добша. Въ немъ имѣется крестьянскій общественный сельско-хозяйственный складъ, снабжающій населеніе земледѣльческими орудіями и ссудами на полевые работы (за круговою порукою).

Населеніе района занимается хлѣбопашествомъ и извозомъ.

Въ 4-хъ верстахъ отъ станціи находится имѣніе Киселева (до 400 десятинъ), доставляющее на станцію масло для отправки въ Вильну.

Водными путями сообщенія района являются: рѣка Добша (въ 1¹/₂ верстѣ), вытекающая изъ озера Добша (въ 1 версту). Въ полуую воду по ней производится сплавъ бревенъ въ Ригу. Добша впадаетъ въ рѣку Кунью, противъ Ловати, въ свою очередь впадающей въ озеро Ильмень. Здѣсь же протекаетъ рѣка Сѣнна, берущая начало въ окрестныхъ болотахъ,—также лѣсо-сплавная. Сѣнна изобилуетъ форелью.

Сухопутными путями сообщенія служатъ проселочныя дороги, весной и осенью непроѣздныя, и трактъ Торопецъ—Великія Луки.

ст. Великополье.

На 276 верстѣ лежитъ станція Великополье.

Въ 1¹/₂ верстѣ отъ станціи находятся 2 лѣсопильныхъ завода, которые при 50 рабочихъ, вырабатываютъ досокъ на сумму до 180 тысячъ рублей.

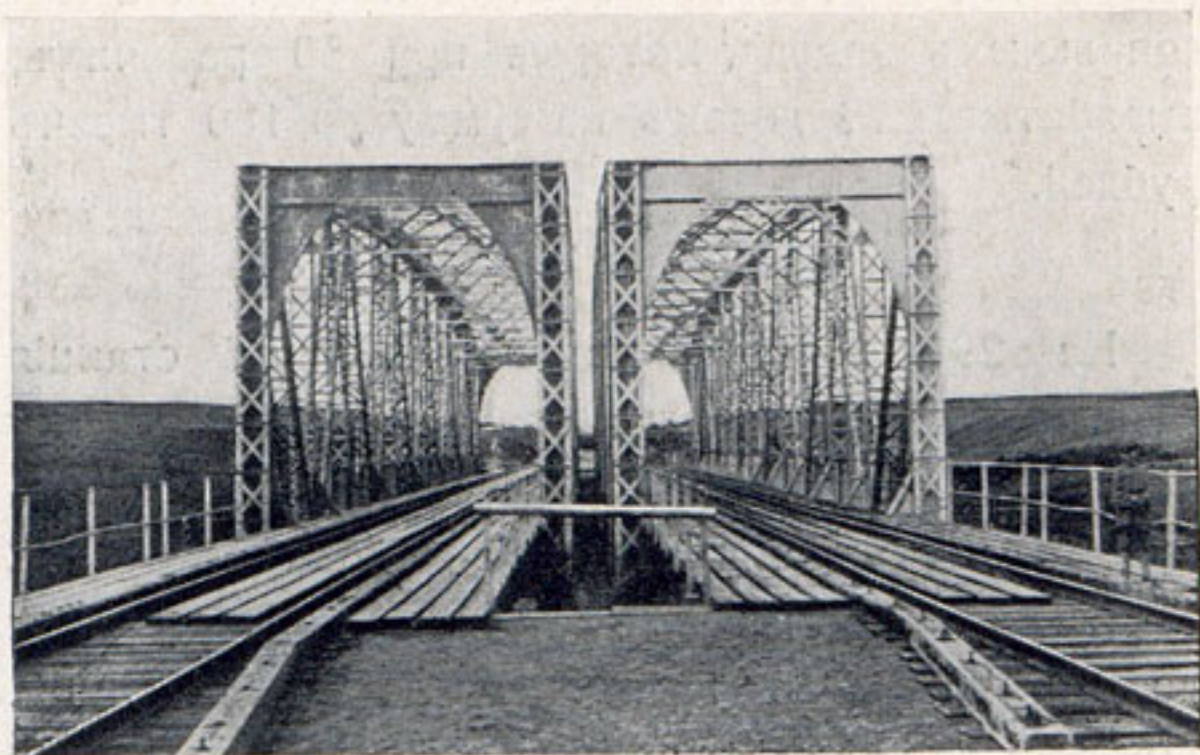
ст. Великіе Луки.

На 291 верстѣ — третья большая станція Великіе Луки. Площадка станціи, имѣя отмѣтку 46,27 саж., представляетъ собою самую пониженную часть линіи «Бологое-Полоцкъ».

Въ 3 верстахъ отъ станціи, по шессейной дорогѣ, находится уѣздный городъ Великіе Луки. Городъ расположенъ по обоимъ берегамъ рѣки

Ловати и на островѣ ея Дятловкѣ. Населеніе города достигаетъ 15 тысячъ человѣкъ. Торговля Великихъ Лукъ незначительна.

Великіе Луки, называвшіеся въ Новгородскихъ лѣтописяхъ до начала XV в. безъ прилагательнаго «Великіе», принадлежатъ къ числу древнѣйшихъ русскихъ городовъ. Впервые имя его встрѣчается въ новгородской лѣтописи, подъ 1166 г., когда «на зиму приде Ростиславъ изъ Кыева на Луки», гдѣ происходило свиданіе великаго князя Ростислава Мстиславича съ сыномъ Святославомъ и новгородцами. Название свое городъ получилъ, какъ полагаютъ, отъ луки или колѣна, которое дѣлаетъ здѣсь рѣка Ловать. Луки въ то время принадлежали къ Новгороду, но имѣли, должно быть, свое особое управленіе, такъ какъ въ Воскресенской башнѣ висѣлъ вѣчевой колоколъ. Находясь по сосѣдству съ Литвой—«въ смѣсномъ владѣніи» у новгородцевъ и великихъ князей Литовскихъ,—Великіе Луки часто подвергались разореніямъ со стороны



Великіе Луки. Мостъ черезъ рѣку Ловать.

литовцевъ, почему и были защищены деревянной стѣной, съ 12 башнями и окружены слободами, обнесенными тыномъ. Во время усобицы Новгорода съ удѣльными князьями Луки были разорены (въ 1168 году), а въ 1198 году сожжены полочанами и литовцами. Въ половинѣ XV в. (въ 1448 году) Іоаннъ III присоединилъ Великіе Луки къ Московскому княжеству. Весной 1566 года въ городѣ свирѣпствовалъ моръ. Въ 1580 году къ Великимъ Лукамъ выступилъ съ пятью-тысячнымъ войскомъ Стефанъ Баторій; крѣпость была сожжена, и начались переговоры о сдачѣ, но венгры и поляки, боясь лишиться добычи, самовольно ворвались въ городъ и начали рѣзню. Баторій владѣлъ имъ до 1582 года. Въ 1611 году Великіе Луки были разрушены Лжедмитріемъ и находились послѣ этого въ полномъ запустѣніи почти 9 лѣтъ. По приказу царя Михаила Ѳеодоровича 1619 года, разбѣжавшіеся жители Великихъ Лукъ были снова собраны и, кромѣ того, сюда были поселены уральскіе и донскіе казаки. При Петрѣ I деревянная крѣпость была замѣнена землянымъ укрѣпленіемъ и бастіономъ, остатки котораго сохранились еще и до настоящаго времени. Въ 1708 году Великіе Луки были отнесены къ Ингерманландской губерніи, а въ 1777 году назначены уѣзднымъ городомъ Псковскаго намѣстничества, переименованнаго затѣмъ въ губернію. Въ настоящее время жителей въ Великихъ Лукахъ больше, чѣмъ въ остальныхъ уѣздныхъ городахъ Псковской губерніи.

Въ Великихъ Лукахъ существуетъ Вознесенскій, Ильинскій женскій монастырь, обращенный



Великіе Луки. Петербургская улица.

въ таковой изъ мужского въ XVII вѣкѣ. Въ предмѣстьѣ Великихъ Лукъ, при впаденіи рѣки Коломенки въ Ловать, имѣется Троицкій Сергіевъ мужской монастырь, возобновленный въ XVI вѣкѣ, по усердію именитыхъ людей, инокомъ Боголѣпомъ. Соборъ Святой Троицы съ придѣломъ Святого Сергія, построенъ въ 1706 году. Въ окрестностяхъ Великихъ Лукъ развиты девонскія отложенія—доломиты, известняки, рухляки, песчаники.

Ежегодно, съ 25 сентября по 7 октября, въ городѣ происходитъ ярмарка. Торгъ производится лошадьми, рогатымъ скотомъ, мануфактурой и кустарными издѣліями. Ярмарка на работу станціи не вліяетъ, такъ какъ грузы на ярмарку прибываютъ по Московско-Виндаво-Рыбинской дорогѣ. За станціей Великіе Луки на 294 верстѣ дорога переходитъ путепроводомъ надъ Московско-Виндавской желѣзной дороги и пересѣкаетъ на 198 верстѣ тридцатисаженымъ мостомъ рѣку Ловать.

Справочныя свѣдѣнія.

Сообщеніе съ городомъ: извозчики за одинъ конецъ лѣтомъ 50 коп., зимой 40 коп. Дилижансъ за 1 мѣсто 10 коп.

Гостинницы: По Никольской улицѣ, Сиповича, «Рига», и Кочнова. Комнаты отъ 75 коп. до 2 руб. По Троицкой улицѣ—«Купеческій Клубъ»: Комнаты отъ 1 руб. до 2 руб. 50 коп. въ сутки.



Великіе Луки. Кирка.

Въ 15 верстахъ, отъ слѣдующей за Великими Луками станціи Черноземъ, находится станція Новосокольники Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги.

ст. Опухлики.

На 328 верстѣ отъ Бологое расположена станція Опухлики. Вблизи станціи, на разстояніи 10 верстѣ въ окружности, насчитывается около 70 фольварковъ и мелкихъ деревень, съ населеніемъ до 4 тысячъ человѣкъ, занимающихся хлѣбопашествомъ, а также рыболовствомъ въ

мѣстныхъ небольшихъ озерахъ. Рыболовство не носитъ здѣсь промышленнаго характера, и только самая незначительная часть пойманной рыбы поступаетъ въ продажу на мѣстномъ рынкѣ.

За Опухликами дорога проходитъ мимо села Иванова. Село это было подарено Екатериной II Ивану Ивановичу Михельсону за его дѣйствія противъ Пугачева. Въ 1805 году Михельсонъ былъ военнымъ губернаторомъ въ Витебскѣ, онъ соорудилъ въ Ивановѣ каменный храмъ, существующій и понынѣ. Въ этомъ же храмѣ подъ алтаремъ покоится и прахъ Михельсона, скончавшагося въ 1807 году въ Бухарестѣ. Въ притворѣ храма находится мраморный бюстъ Михельсона.

Въ районѣ станціи имѣются лѣсопильные заводы.

ст. Невель.

На 341 верстѣ расположена станція Невель. Въ 3-хъ верстахъ отъ станціи, находится уѣзд-



Невель. Общій видъ.

ный городъ Невель, лежащій при Невельскомъ озерѣ и по обоимъ берегамъ рѣки Еменки. Населеніе города достигаетъ 17 тысячъ человѣкъ.

Видъ на Невель съ шоссе весьма недуренъ: влѣво высится Успенскій соборъ, рядомъ съ нимъ костелъ, вправо маковки Преображенскаго монастыря; городскіе дома спускаются почти до самого уровня прекраснаго озера и протекающей черезъ него рѣчки Еменки. Окрестности Невеля упоминаются уже въ XII вѣкѣ; именно: въ 1187 году говорится въ лѣтописяхъ о пограничномъ городѣ Еменцѣ (нынѣ село, въ 15 верстахъ отъ Невеля). Въ духовной Іоанна Грознаго Невель упоминается въ числѣ городовъ, основанныхъ въ его царствованіе. По всей вѣроятности, Грознымъ была построена только крѣпость, самый же городъ существовалъ уже ранѣе. Находясь на границѣ, Невель часто переходилъ изъ однихъ рукъ въ другія. Въ 1562 году имъ овладѣли послѣ ожесточенной битвы русскіе; въ 1580 году Невель былъ взятъ поляками, причемъ деревянный замокъ частью былъ взорванъ, частью сожженъ. Въ 1582 году, по мирному договору, Невель былъ возвращенъ Россіи. Затѣмъ онъ вновь достался Литвѣ. Въ 1623 году Сигизмундъ III пожаловалъ Невелю магдебургское право, «примѣняясь къ принятому въ Смоленскѣ порядку», причемъ городу были даны печать и гербъ—Давидъ стоящій съ мечемъ надъ убитымъ Голіафомъ; въ послѣдній разъ магдебургское право было подтверждено въ 1766 году королемъ Станиславомъ-Августомъ, подлинная грамота котораго сохранилась и понынѣ. Въ 1649 году король Янъ-Казиміръ пожаловалъ Невельское ста-

роство въ потомственное владѣніе Гетману Литовскому Радзивиллу, отдавшему его въ приданое своей дочери, женѣ пфальцграфа Нейбургскаго и Рейскаго. Въ 1654 году Невель былъ взятъ русскими войсками, но въ 1678 году возвращенъ Польшѣ. Въ 1705 году Невель посѣтилъ Петръ I, причемъ онъ обратилъ вниманіе на возможность соединенія рѣки Еменки, притока Ловати, съ рѣкою Оболєю, впадающей въ Западную Двину; мысли этой, однако, не суждено было осуществиться. Въ 1721 году игуменъ Невельскаго православнаго монастыря и православные невляне обратились съ челобитной къ Петру Великому: «изволь подать намъ бѣдствующимъ совѣтъ и помощь и защитить насъ отъ льва рыкающаго» (подъ которымъ разумѣлось польское правительство). Въ 1772 году Невель, какъ мѣстечко, былъ присоединенъ къ Россіи; въ 1773 году оно было сдѣлано уѣзднымъ городомъ Полоцкой провинціи Псковской губерніи; въ 1777 году Невель вошелъ въ составъ Полоцкой губерніи, въ 1796 году—въ составъ Бѣлорусской, а съ 1802 года состоитъ въ Витебской губерніи. Планъ Невеля утвержденъ въ 1778 году и 1839 году. Невельскій замокъ находился на возвышенности, вдающейся въ озеро, при устьѣ рѣки Еменки; мѣстность эта и теперь называется «Замокъ»; слѣды вала и рва, отдѣлявшаго замокъ отъ города, замѣтны и понынѣ. Часть города, лежащая на правомъ берегу рѣки Еменки, раздѣляется на 29 кварталовъ, а часть лежащая на лѣвомъ берегу той же рѣки,—на 8 кварталовъ.

Изъ промышленныхъ заведеній, въ Невелѣ имѣются кожевенный и лѣсопильный заводы.



Невель. Шоссейная улица.

Заводы получаютъ и отправляютъ грузы при посредствѣ станціи Невель Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги. Вообще же всѣ почти грузы города отправляются и получаютъ черезъ Московско-Виндаво-Рыбинскую станцію, главнымъ образомъ потому, что она расположена вблизи центра города, съ которымъ соединена шоссе, тогда какъ станція Николаевской дороги находится въ 3 верстахъ отъ города, по грунтовой, весной и осенью непроѣзжей дорогѣ.

6 января и 20 іюля, въ Невелѣ происходятъ ярмарки, продолжающіяся около 2 недѣль каждая; по оборотамъ своимъ ярмарки незначительны.

Невельскій уѣздъ занимаетъ возвышенную, богатую холмами и озерами площадь, на $\frac{1}{3}$ покрытую лѣсами. Почва уѣзда песчаная и суглинистая, малоплодородна. Главное занятіе жителей—земледѣліе и отчасти лѣсные промыслы.

Фабрично-заводская дѣятельность въ уѣздѣ не развита.

Въ 1¹/₂ верстахъ отъ Невеля линія пересѣкаеть путепроводомъ С.-Петербурго-Витебскую желѣзную дорогу, и въ 3¹/₂ верстахъ отъ той же станціи устроень путепроводъ надъ желѣзнодорожной линіей Кіевскаго шоссе.

Справочныя свѣдѣнія.

Гостинницы: «Европейская» и «Грандъ-Отель». Средней чистоты, съ платой отъ 50 коп. до 2 руб. Ъду можно имѣть также въ Общественномъ Городскомъ клубѣ. Такса до города днемъ 40 коп., ночью 60 коп., но ѣздить и безъ таксы.

ст. Новохованскъ.

На 361 верстѣ отъ Бологое расположена станція Новохованскъ. Въ 1¹/₄ верстѣ отъ станціи проходитъ параллельно желѣзной дорогѣ шоссе Невель—Полоцкъ. На близкомъ разстояніи отъ станціи расположены три небольшихъ села, много деревень и нѣсколько имѣній, изъ коихъ 3 принадлежатъ крупнымъ владѣльцамъ, пріобрѣтшимъ свои земли во время ликвидаціи владѣній князя Витгенштейна. Населеніе селъ и деревень занимается хлѣбопашествомъ, хотя малоплодородная, песчаная почва даетъ весьма скудные урожаи.

Существующій въ районѣ станціи рыбный промыселъ находится въ рукахъ арендаторовъ, отправляющихъ рыбу гужемъ въ Невель, находящійся въ 15 верстахъ, а оттуда по Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дорогѣ въ С.-Петербургъ. Значительное отправленіе со станціи

лѣснаго матеріала не носить постоянного характера, такъ какъ правильнаго лѣснаго хозяйства здѣсь не ведется; лѣсъ вырубается хищническимъ способомъ мѣстными скупщиками. Ни лѣсопилокъ, ни заводовъ въ районѣ станціи не имѣется.

Въ перевозкѣ лѣса съ желѣзной дорогой успѣшно конкурируютъ водные пути сообщенія. Для сплава лѣса пользуются мелкими рѣчками и ручьями, текущими въ Западную Двину. Зимой лѣсъ подвозится къ рѣчкамъ (часто мимо самой станціи), весной же сплавляется по нимъ—до Двины розсыпью, а затѣмъ соединяется въ «пленицы» и плоты и въ такомъ видѣ идетъ дальше.

ст. Клястицы.

На 384 верстѣ помѣщается станція Клястицы. Изъ болѣе населенныхъ пунктовъ, имѣющихся въ районѣ станціи, слѣдуетъ отмѣтить Горбачево, въ 40 верстахъ отъ станціи.

Отправляются со станціи исключительно лѣсные грузы, но и послѣдніе поступаютъ сюда въ небольшомъ количествѣ, въ виду значительнаго отвлеченія ихъ, протекающей въ 5 верстахъ, сплавной рѣкой Дриссой. Никакихъ промышленныхъ заведеній въ районѣ станціи не имѣется.

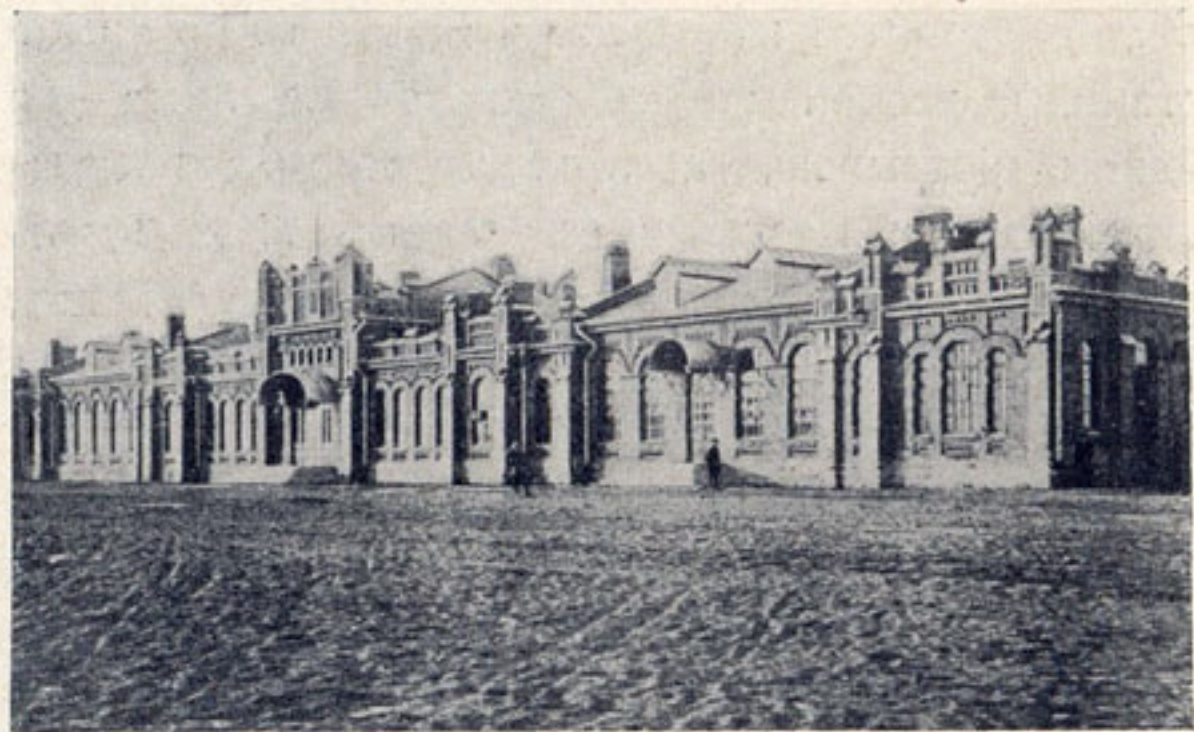
ст. Полота.

На 416 верстѣ слѣдуетъ станція Полота. Въ 1 верстѣ отъ станціи, въ имѣніи барона фонъ-Бринкена, находится лѣсопильный заводъ (основанный въ 1910 году), съ котораго доставляются

на станцію доски для отправленія ихъ въ Ригу. Въ томъ же имѣніи находится паровая мельница, обслуживающая мѣстное населеніе.

ст. Полоцкъ.

Наконецъ, на 434 верстѣ дорога достигаетъ станціи Полоцкъ. Въ 3 верстахъ отъ станціи, при впаденіи рѣки Полоты въ Западную Двину,



Полоцкъ. Николаевскій вокзалъ.

расположенъ городъ Полоцкъ. Населеніе его составляетъ 30 тысячъ человѣкъ—преимущественно ремесленниковъ и мелкихъ торговцевъ. Полоцкъ нѣкогда игравшій весьма видную торговую роль, въ настоящее время почти не выдѣляется изъ числа среднихъ уѣздныхъ городовъ.

Это—одинъ изъ древнѣйшихъ русскихъ городовъ. О древнѣйшей исторіи, собственно города Полоцка, не дошло подробностей. Въ литовскихъ лѣтописяхъ говорится: «городъ Полотескъ и мужи полочане вѣчемъ ся справовали какъ Великій

Новгородъ». Ученые полагаютъ, что Полоцкъ—колонія Новгорода, а потому и всѣ Новгородскіе порядки усвоены Полоцкомъ: грамоты полоцкія носили форму грамотъ новгородскихъ, соборный храмъ и въ Новгородѣ и въ Полоцкѣ носили одно названіе Святой Софіи и пр. Въ древнихъ скандинавскихъ сагахъ, задолго до Рюрика находятся извѣстія о Полоцкѣ, какъ о богатомъ и сильномъ владѣніи, имѣвшимъ своего государя, находившагося въ нѣкоторой зависимости отъ Новгорода; упоминается о полоцкомъ князѣ Пальтесѣ, который находился подъ рукою новгородскаго князя Квиллана. Нашъ древнѣйшій лѣтописецъ, подъ 862 г. говоритъ: «Рюрикъ раздая мужемъ своимъ грады, овому Полоцкъ... Первѣи насельницы полотьски кривичи». Въ 980 году въ Полоцкѣ появился самостоятельный князь Рогволодъ, который, пришелъ изъ заморья»; у него была дочь Рогнѣда. Владиміръ Святой, искавшій руки Рогнѣды, получилъ отказъ и подступилъ съ войскомъ къ городу; Рогволодъ и его два сына были убиты, а Рогнѣда силою взята замужъ. Впослѣдствіи Владиміръ, удаливъ отъ себя Рогнѣду-Гориславу, которая хотѣла его убить, и сына Изяслава, далъ имъ въ удѣлъ Полоцкъ. Такимъ образомъ Изяславъ является родоначальникомъ Полоцкаго княжескаго рода. При сынѣ его Брячиславѣ началась продолжительная борьба полоцкихъ князей съ кievскими. Въ 1127 году, великій князь кievскій Мстиславъ Владиміровичъ, со всѣми подвластными ему князьями, напалъ на Полоцкія земли; взявъ Полоцкъ въ 1129 году, Мстиславъ назначилъ туда княземъ своего сына Изяслава, а князей полоцкихъ

съ женами и дѣтьми отправилъ на ладьяхъ въ Византію. Недолго были кіевскіе князья въ Полоцкѣ; въ 1132 году полочане на вѣчѣ рѣшили изгнать ихъ и призвать Василька Рогволодовича, возвратившагося изъ Константинополя. Съ 1160 по 1180 годъ въ Полоцкѣ княжилъ Всеславъ Васильковичъ; любимый князьями, онъ умѣлъ ладить и съ вѣчемъ. Съ конца XII вѣка въ дѣла полоцкаго княжества начали вмѣшиваться князья литовскіе. Но литовскіе князья долго еще не могли утвердиться въ Полоцкѣ; въ концѣ того же вѣка княземъ полоцкимъ сталъ Борисъ. Двумъ сыновьямъ своимъ Борисъ далъ въ удѣлъ Двинскую область. По смерти Бориса полоцкимъ княземъ явился Владиміръ († 1216 г.); этотъ князь сначала позволилъ нѣмцамъ, основавшимся при устьѣ Двины, обращать въ христіанство ливовъ, бывшихъ въ зависимости отъ полоцкихъ князей, но послѣ долго боролся съ быстро возраставшимъ могуществомъ архирижскаго епископа. Послѣднимъ княземъ полоцкимъ, изъ дома Изяслава Владиміровича, считаютъ Брячислава, господствовавшаго надъ княжествами Полоцкимъ и Витебскимъ: Брячиславъ жилъ въ Витебскѣ, затѣмъ въ Полоцкѣ княжили уже князья литовскіе. Изъ грамоты Казиміра Ягайловича 1441 года видно, что Полоцкъ былъ въ то время однимъ изъ главнѣйшихъ Литовскихъ городовъ. Въ 1450 году король Казиміръ посѣтилъ Полоцкъ. Въ 1456 году онъ далъ Полоцку уставную грамоту; въ ней король приказывалъ, чтобы бояре, мѣщане, городскіе дворяне и все поспольство жили въ согласіи и чтобы городскіе дѣла рѣшали вмѣстѣ, согласно по старинѣ, и

сходились бы всѣ на томъ мѣстѣ, гдѣ прежде издавна сходились.

Съ начала XVI вѣка великіе князья Московскіе старались всячески овладѣть Полоцкомъ. Въ 1563 году Іоаннъ Грозный съ большимъ войскомъ и «нарядомъ» подступилъ къ Полоцку. 31 января городъ былъ выжженъ и 15 февраля сдался, «а которые были въ городѣ жили люди жидове, и князь великій велѣлъ ихъ въ воду рѣчную вметати и утопили ихъ».

Іоаннъ Грозный принялъ титулъ князя Полоцкаго. Защиту Полоцка царь ввѣрилъ князю Петру Шуйскому, повелѣвъ ему исправить всѣ городскія укрѣпленія. Послѣ молебна въ Софійскомъ соборѣ 26 февраля, Іоаннъ Грозный выступилъ изъ Полоцка. Но спустя 17 лѣтъ, 30 августа 1579 года, послѣ неимовѣрныхъ усилій Полоцкъ былъ взятъ королемъ Стефаномъ Баторіемъ. Добыча, найденная въ Полоцкѣ, обманула ожиданія осаждавшихъ; самую драгоцѣнную часть ея составляла библіотека, содержащая въ себѣ много лѣтописей и твореній святыхъ отцовъ греческихъ въ славянскомъ переводѣ: все это погибло.

Въ 1633 году русскіе овладѣли городомъ, большая часть котораго сгорѣла. Въ 1654 году войска царя Алексѣя Михайловича вступили въ Бѣлоруссію. 17-го іюля Шереметевъ приступилъ къ Полоцку и вступилъ въ него почти безъ боя. Въ 1656 году, 5 іюля, въ субботу, прибылъ въ Полоцкъ царь Алексѣй Михайловичъ. 9 іюля, въ присутствіи государя, была освящена церковь Преображенія Господня, построенная еще въ XII вѣкѣ преподобной Ефросиніей, княгиней

Полоцкой; 13 іюля былъ освященъ Софійскій соборъ.

Въ 1772 году полоцкое воеводство было присоединено къ Россіи, переименовано въ провинцію и вошло въ составъ Псковской губерніи.

Полоцкая православная епархія, послѣ туровской, древнѣе всѣхъ въ Сѣверо-Западномъ краѣ. Христіанство безъ сомнѣнія утвердилось въ Полоцкѣ уже при Владимірѣ Святѣмъ; есть извѣстіе, что храмъ святой Софіи, на верхнемъ замкѣ, построенъ или Владиміромъ Святѣмъ, или Изяславомъ. Учрежденіе полоцкой епархіи относятся къ 992 году. Въ лѣтописяхъ первымъ изъ полоцкихъ епископовъ упоминается Мина, посвященный въ этотъ санъ въ 1105 году. Внучка знаменитаго князя Всеслава Евфросинія, въ мірѣ Предслава, основала два монастыря, близъ Полоцка—Спасскій и Богородицкій. Въ 1173 году она отправилась въ Іерусалимъ и тамъ скончалась; мощи ея почиваютъ нынѣ въ Спасскомъ женскомъ монастырѣ города Полоцка. Въ Спасскомъ монастырѣ донынѣ сохранился храмъ, построенный преподобной Евфросиніей, и драгоценный крестъ ея, сдѣланный по всей вѣроятности, въ Полоцкѣ. Къ тому же времени надо отнести и основаніе Борисоглѣбскаго или Бѣльчицкаго монастыря, за рѣкой Двиной, надъ рѣкой Бѣльчицей; этотъ монастырь построенъ, быть можетъ, еще княземъ Борисомъ Всеславичемъ († 1128 года), котораго литовскія лѣтописи называютъ Борисомъ Гинвиловичемъ. Существующая нынѣ въ этомъ монастырѣ, Борисоглѣбская церковь, построена не позже XIII вѣка.

Первыя болѣе или менѣе точныя описанія города и замковъ полоцкихъ, мы находимъ у Гейденштейна, современника и историка короля Стефана Баторія. «Полоцкъ», пишетъ Гейденштейнъ, «состоитъ изъ двухъ замковъ—Верхняго—лежащаго на возвышенномъ мѣстѣ, и нижняго, или какъ его называютъ москвитяне, Стрѣleckаго и города Заполотья. Городъ нѣкогда стоялъ на лѣвой сторонѣ Полоты, внизу холма». По другимъ свѣдѣніямъ, городъ, собственно уже съ древнѣйшихъ временъ, былъ расположенъ тамъ же гдѣ и во второй половинѣ XVI вѣка, т. е. за Полотой. Городъ или Заполотье въ XVI вѣкѣ, со всѣхъ сторонъ былъ окруженъ деревянной стѣной и глубокимъ рвомъ; улицы были узки, кривы; дома—низкіе, деревянные, крытые дранью и даже соломой. Городскія поселенія тянулись вверхъ по теченію Полоты до мѣстности, извѣстной нѣкогда подъ именемъ сельца (Спасо-Евфросиніевскій монастырь). Длинный деревянный мостъ, на сваяхъ, у самаго почти устья Полоты соединялъ городъ съ Верхнимъ Замкомъ. Замокъ былъ обведенъ стѣною съ семью башнями, изъ которыхъ восточная, каменная, извѣстная подъ именемъ Красной или Королевской, отличалась отъ прочихъ своимъ размѣромъ и великолѣпіемъ. На верхнемъ замкѣ находился соборный храмъ Святой Софіи, нѣсколько церквей и монастырей, а нѣкогда и княжескіе терема. Въ 1563 году, при взятіи Полоцка Іоанномъ Грознымъ, замки, разумѣется, сильно пострадали, но затѣмъ немедленно были исправлены. Во время штурма короля Стефана Баторія, замки снова сильно пострадали. Въ

1647 году, возобновленный замокъ былъ приведенъ въ оборонительное состояніе. Воевода Шереметевъ, взявъ Полоцкъ, послалъ государю въ 1655 году подробныя свѣдѣнія о полоцкихъ замкахъ. Верхній замокъ былъ укрѣпленъ «тыномъ стоячимъ изъ сосноваго лѣса», съ 9 башнями (Красная, Проѣзжая, Гуська, Рождественская, Башня-Фортка, Новая, Воеводская, Мошна, Боярская); въ окружности замокъ имѣлъ 668 сажень. Нижній замокъ былъ окруженъ «рублеными тарасами»; здѣсь было 7 башень (Варварская, Мироновская, Ложная, Ильинская, Скарбная, Невельская, Кабыльчина); въ окружности нижній замокъ имѣлъ 1.117 сажень. Посадъ (Задвинье) былъ окруженъ рвомъ и укрѣпленъ «надолбами», въ окружности посадъ имѣлъ 340 сажень. Императрица Екатерина II поручила генералъ-инженеру Бауру осмотрѣть мѣстности Полоцка, Сѣнна, Могилева, Быхова, Рогачева, Будилова и Толочина и доложить ей, какія изъ нихъ можно укрѣпить. Бауръ донесъ 7-го ноября 1780 года слѣдующее: «надежнѣйшей и твердой крѣпости въ Полоцкѣ нельзя построить, а на берегу Двины для малаго числа людей сдѣлать большое каменное укрѣпленіе». Но этого укрѣпленія сдѣлано не было. Въ 1812 году «городъ, окруженный двойнымъ палисадомъ и глубокимъ рвомъ, былъ отлично приспособленъ къ оборонѣ». Въ настоящее время, кромѣ еще замѣтныхъ валовъ Нижняго замка, отъ полоцкихъ замковъ ничего не осталось. Съ 1741 по 1746 годъ въ Полоцкѣ свирѣпствовалъ голодъ, причемъ умерло много людей. Отъ холеры, свирѣпствовавшей въ 1831 году, умерло болѣе 600 че-

ловѣкъ. Не менѣе гибельны были пожары. О пожарѣ, уничтожившемъ многолюдный посадъ у подошвы замковъ во время осады Полоцка Іоанномъ Грознымъ, сказано выше. Во время осады Полоцка королемъ Стефаномъ Баторіемъ, русскіе, потерявъ надежду защитить городъ (Заполотье), вынесли оттуда все и подожгли его. Пожары 1709, 1738, 1750, 1753 и 1770 годовъ также



Полоцкъ. Спасо-Евфросиніевскій монастырь.

сильно содѣйствовали уменьшенію населенія Полоцка. Во время погрома 1812 года много домовъ въ Полоцкѣ было повреждено ядрами, многіе совсѣмъ разрушены, другіе сожжены. Въ 1837 году пожаръ истребилъ до 300 обывательскихъ домовъ, кромѣ казенныхъ. Сильный пожаръ 1848 года истребилъ лучшую часть города. Въ 1862 году, 6 іюля, сгорѣло 155 домовъ, въ томъ числѣ 24 казенныхъ, а городъ потерпѣлъ убытка до 500 тысячъ рублей. Отъ этого пожара городъ и до сихъ поръ не оправился: многіе дома остаются еще въ развалинахъ. Часть По-

лоцка, расположенная по лѣвую сторону Двины, раздѣлена на 25 кварталовъ; юго-западная часть города, расположенная по правымъ сторонамъ Двины и Полоты, раздѣлена на 10 кварталовъ; это—Заполотье; наконецъ, часть города по правой сторонѣ Двины и по лѣвой рѣки Полоты, раздѣлена на 96 кварталовъ; здѣсь вблизи устья рѣкъ Двины и Полоты находился прежде замокъ.

Въ Полоцкѣ, несмотря на болѣе, чѣмъ тысячелѣтнюю его исторію, почти не сохранилось памятниковъ древности, и только названія нѣкоторыхъ частей города указываютъ на его бывшее величіе. Въ верхнемъ замкѣ находится прекрасный Софійскій соборъ; нынѣшній соборъ построенъ въ 1750 году на мѣстѣ древняго; только весьма незначительная часть древняго храма вошла въ составъ новаго. Но особеннаго вниманія заслуживаетъ храмъ Христа Спасителя, находящійся въ Спасо-Евфросиніевскомъ монастырѣ, на окраинѣ Полоцка. Храмъ этотъ сооруженъ преподобной Евфросиніей, княгиней Полоцкой († 1173) и сохранился почти въ первоначальномъ видѣ. На площади, прямо противъ Николаевского собора (бывшій іезуитскій костелъ) и кадетскаго корпуса, въ 1855 году открытъ памятникъ событію 1812 года. Изъ зданій города слѣдуетъ упомянуть кадетскій корпусъ, открытый въ 1835 году, и учительскую семинарію, открытую въ 1872 году. Православныхъ церквей и соборовъ въ Полоцкѣ имѣется: 3 каменныхъ, монастырь каменный, единовѣрческая церковь каменная, раскольничья молельня деревянная, костелъ каменный, кирка лютеранская каменная, еврейскихъ молитвен-

ныхъ домовъ 5 каменныхъ и 18 деревянныхъ. Учебныя заведенія: кадетскій корпусъ, учительская семинарія, мужское духовное училище, начальная женская школа и др.

Лѣсъ является главнымъ предметомъ торговли; прибывающій сюда сплавомъ по рѣкѣ По-



Полоцкъ. Николаевскій соборъ.

лотѣ, онъ частью сплавляется дальше, по Западной Двинѣ, частью же поступаетъ на Риго-Орловскую желѣзную дорогу.

Полоцкій уѣздъ расположенъ большей своей частью по правому берегу Западной Двины. Лѣса занимаютъ въ немъ $38\frac{1}{2}\%$ всей площади. Почва уѣзда преимущественно глинистая. Основное за-



Ст. Полоцкъ. Риго-Орловской ж. д.

нятіе жителей — земледѣліе со льноводствомъ; имѣють нѣкоторое значеніе промыслы, связанные съ судоходствомъ по Двинѣ, отчасти лѣсные и отхожіе. Промышленность почти не развита въ уѣздѣ.

Въ 4 верстахъ отъ станціи къ путямъ Николаевской желѣзной дороги примыкаетъ подъѣздный путь Управленія Военныхъ Сообщеній, предназначенный для нуждъ Военнаго Вѣдомства.

Справочныя свѣдѣнія:

Изъ числа гостинницъ можно указать «Грандъ-Отель» и «Виленская», на Александровской улицѣ. — Такса до центра города 70 коп.

Непосредственно за станціей «Полоцкъ» Бологое-Полоцкая линія пересѣкаетъ Риго-Орловскую дорогу и, въ полуверстѣ отъ послѣдней, переходитъ черезъ рѣку Западную Двину, перекрывъ ее трехпролетнымъ мостомъ, чистымъ отверстіемъ въ 105 саж.

Перейдя на лѣвую сторону рѣки Западной Двины, въ верстѣ отъ этого перехода, полотно дороги сливается съ линіей «Полоцкъ-Сѣдлецъ», причемъ мѣсто этой смычки отстоитъ отъ оси пассажирскаго зданія станціи Бологое Николаевской желѣзной дороги, отъ которой и ведется счетъ верстъ, на разстояніи 436 верстъ 129 сажень.

198

ПЕРЕЧЕНЬ ОСТАНОВОЧНЫХЪ ПУНКТОВЪ.

БОЛОГОЕ—ПОЛОЦКОЙ ЛИНИИ.

№№ по порядку.	Остановочные пункты: станции, посты и плат- формы.	Разстоянія въ вер- стахъ.	
		Отъ Бологое.	Между остановоч- ными пунктами.
1	Бологое I буф.	—	—
2	Бологое II	5,1	5,1
3	Куженкино	21,2	16,1
4	Баталино	36,8	15,6
5	Фирово	51,8	15,0
6	Горовастаца	67,9	16,1
7	Черный Доръ	85,5	17,5
8	Платф. 97 вер.	96,7	11,2
9	Осташковъ буф.	105,4	8,7
10	Сигово	123,2	17,8
11	Пено	137,8	14,6
12	Охватъ	161,5	23,7
13	Андреяполь	178,5	17,0
14	Платформа 192 вер. . .	191,3	12,8
15	Мартисово	202,7	11,4
16	Торопецъ буф.	221,3	18,6
17	Скворцово	240,9	19,6
18	Бубново	255,5	14,6

№№ по порядку.	Остановочные пункты: станции, посты и плат- формы.	Разстоянія въ вер- стахъ.	
		Отъ Бологое.	Между остановоч- ными пунктами.
19	Назимово	260,5	5,0
20	Великополье	275,6	15,1
21	Великіе Луки буф. . .	290,6	15,0
22	Черноземъ	307,3	16,7
23	Опухлики	326,6	19,3
24	Невель буф.	340,6	14,0
25	Новохованскъ	360,6	20,0
26	Клястицы	383,1	22,5
27	Дретунь	400,9	17,8
28	Полота	415,2	14,13
29	Полоцкъ буф.	433,3	18,1

ПЛАНЪ ЛИНІИ БОЛОГАЕ - ПОЛОЦКА

