

33872 (C128)
С78

ТВЕРСКОЕ ГУБЕРНСКОЕ ЗЕМСТВО.

Статистико-экономическое

ИЗСЛѢДОВАНИЕ

ГРУНТОВЫХЪ ДОРОГЪ

Тверской губерніи.

ПОДЪ РЕДАКЦІЕЙ

К. Я. Воробьева.

ИЗДАНИЕ ТВЕРСКОЙ ГУБЕРНСКОЙ ЗЕМСКОЙ УПРАВЫ.

Областная библиотека
им. А. М. Горького
г. Калинин



ТВЕРЬ.

Типографія Губернскаго Земства.

1911 г.

23669 обм. ф
854350

Цена 2 руб. 0.20

TRANSPORTS

Department of
Transportation
Washington, D. C.



U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
WASHINGTON, D. C.

0-0

О П Е Ч А Т К И.

	Страница.	Графа.	Строка.	Напечатано.	Должно быть.
<i>Зубиовскій у.</i>	29	1-я	13 снизу	д. Мвтина.	д. Мишина.
	31	2-я	1 сверху	До д. Медвѣдки.	До Старицкой гран.
	33	1-я	2 сверху	Ус. Алексѣевское (на гр. Московск. губ.).	Ус. Алексѣевское (на гр. Смоленской губ.).
<i>Корчевской у.</i>	38	7-я	9 снизу	187,0	200,9
<i>Новоторжскій у.</i>	32			Въ таблицахъ по Спасскому и Пятницкому трактамъ (№ 4 и 3) пропущена часть грузовъ Вышневолоцкаго у.—19150 пуд. Въ сводныхъ таблицахъ, на стр. 37 и 38, эта ошибка исправлена.	
<i>Ржевскій у.</i>	1		Заголовокъ.	IX. Ржевскій уѣздъ.	XI. Ржевскій уѣздъ.
<i>Старицкій у.</i>	31		Подстрочное примѣч.	($\frac{3}{4}$ отнесены къ Ржеву).	($\frac{3}{4}$ отнесены къ Старицѣ).
	39	6-я	4 снизу	24000	—

О Г Л А В Л Е Н И Е.

Страницы.

Введение. Задачи изслѣдованія (1). Опросные бланки (1). Сѣть дорогъ (2). Способы выясненія грузового движенія (3). Бюджетное изслѣдованіе (4). Грузы средняго двора (6). Выясненіе грузового движенія по грунтовымъ дорогамъ (7). Мѣстное изслѣдованіе (8). Статистика перевозки грузовъ по желѣзнодорожнымъ и воднымъ путямъ сообщеній (8). Выясненіе степени важности дорогъ (8). Итоги работъ по изслѣдованію дорогъ (9). Дороги междууѣзднаго значенія (10). Характеристика выполненной работы (11). Сотрудники по работѣ (12). Заключительные выводы: попудный сборъ съ грузовъ (13); специальное обложеніе желѣзн. дорогъ (13); поселковое управленіе (14); улучшеніе и развитіе водныхъ путей сообщеній (15).	1— 15
Тверская губернія.	
I. Общій очеркъ губерніи	17— 42
II. Тракты междууѣзднаго значенія	43— 64
I. Тверской уѣздъ.	
I. Общій очеркъ уѣзда	65— 72
II. Торгово-промышленные центры и ихъ районы	72— 85
III. Наболѣе важныя грунтовыя дороги въ уѣздѣ	85—107
II. Бѣжецкій уѣздъ.	
I. Общій очеркъ уѣзда	109—120
II. Торгово-промышленные центры и ихъ районы	120—138
III. Наболѣе важныя грунтовыя дороги въ уѣздѣ	139—157
III. Весьегонскій уѣздъ	
I. Общій очеркъ уѣзда	159—170
II. Торгово-промышленные центры и ихъ районы	171—182
III. Наболѣе важныя грунтовыя дороги въ уѣздѣ	183—204
IV. Вышневолоцкій уѣздъ.	
I. Общій очеркъ уѣзда	205—215
II. Торгово-промышленные центры и ихъ районы	215—243
III. Наболѣе важныя грунтовыя дороги въ уѣздѣ	243—266

	Страницы.
V. Зубцовскій уѣздъ.	
I. Общій очеркъ уѣзда	267—273
II. Торгово-промышленные центры и ихъ районы	274—286
III. Наболѣе важныя грунтовыя дороги въ уѣздѣ	286—302
VI. Калязинскій уѣздъ.	
I. Общій очеркъ уѣзда	303—311
II. Торгово-промышленные центры и ихъ районы	312—323
III. Наболѣе важныя грунтовыя дороги въ уѣздѣ	323—339
VII. Кашинскій уѣздъ.	
I. Общій очеркъ уѣзда	341—347
II. Торгово-промышленные центры и ихъ районы	347—361
III. Наболѣе важныя грунтовыя дороги въ уѣздѣ	362—380
VIII. Корчевской уѣздъ.	
I. Общій очеркъ уѣзда	381—389
II. Торгово-промышленные центры и ихъ районы	390—401
III. Наболѣе важныя грунтовыя дороги въ уѣздѣ	401—419
IX. Новоторжскій уѣздъ.	
I. Общій очеркъ уѣзда	421—429
II. Торгово-промышленные центры и ихъ районы	430—444
III. Наболѣе важныя грунтовыя дороги въ уѣздѣ	444—458
X. Осташковскій уѣздъ.	
I. Общій очеркъ уѣзда	459—468
II. Торгово-промышленные центры и ихъ районы	468—479
III. Наболѣе важныя грунтовыя дороги въ уѣздѣ	479—500
XI. Ржевскій уѣздъ.	
I. Общій очеркъ уѣзда	501—508
II. Торгово-промышленные центры и ихъ районы	508—524
III. Наболѣе важныя грунтовыя дороги въ уѣздѣ	524—535
XII. Старицкій уѣздъ.	
I. Общій очеркъ уѣзда	537—545
II. Торгово-промышленные центры и ихъ районы	545—555
III. Наболѣе важныя грунтовыя дороги въ уѣздѣ	555—577

**Табличные материалы по статистико-экономическому изслѣдованію грунто-
выхъ дорогъ Тверской губерніи.**

	Страницы.
I. Продажа и покупка продуктовъ въ крестьянскомъ хозяйствѣ (223 краткихъ бюджета).	
I. Сводъ бюджетныхъ свѣдѣній по уѣздамъ, географи- ческимъ ихъ группамъ и по посѣвнымъ группамъ хозяйствъ	1— 23
II. Среднія величины продажи и покупки продуктовъ на 1 хозяйство и 1 рабоч. единицу (въ пудахъ и рубл.)	23— 29
II. Привозъ и вывозъ товаровъ по желѣзнодорожнымъ и воднымъ путямъ сообщеній за 1902—06 г.г.	
I. Привозъ и вывозъ товаровъ по станціямъ желѣз- ныхъ дорогъ	31—127
II. Привозъ и вывозъ товаровъ по воднымъ путямъ	128—135
III. Промышленныя и торговыя заведенія въ 1908 г. (по окладн. книгамъ уѣздныхъ земскихъ управъ)	137—142
IV. Наиболѣ важные мосты на грунтовыхъ дорогахъ, содержимые мѣстнымъ населеніемъ (по сообщеніямъ волостн. правленій)	143—151
V. Формы опросныхъ бланковъ, употреблявшихся при изслѣдованіи	153—168

ВВЕДЕНІЕ.

Задачи изслѣ-
дованія.

Вопросъ о статистико-экономическомъ изслѣдованіи грунтовыхъ дорогъ въ Тверскомъ губернскомъ земствѣ поднимался и обсуждался не одинъ разъ. Впервые болѣе или менѣе опредѣленно онъ разрѣшенъ былъ собраніемъ 1901 г., ассигновавшимъ на это изслѣдованіе спеціальныя средства; но постановленіе это, повторенное затѣмъ въ 1904 г., оставалось въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ невыполненнымъ. Въ 1907 г. губернское земское собраніе снова вернулось къ этому вопросу и поручило управѣ произвести означенное изслѣдованіе въ теченіе ближайшаго времени.

Задачи названнаго изслѣдованія, намѣченныя въ происходившемъ затѣмъ, въ январѣ 1908 г., совѣщаніи губернской управы съ предсѣдателями уѣздныхъ управъ, кратко были формулированы такъ: *выяснить наиболее важныя въ экономическомъ отношеніи грунтовыя дороги въ губерніи и установить степень грузонапряженности каждой изъ нихъ.*

Сообразно съ указанными требованіями и намѣченъ былъ планъ изслѣдованія, который сводился къ слѣдующему: для выясненія тѣхъ дорогъ, которыя играютъ наиболѣе крупную роль въ экономической жизни края, прежде всего является необходимымъ установить въ каждомъ изъ уѣздовъ существующіе торговые и промышленные центры, къ которымъ тяготеетъ населеніе, опредѣлить районы этого тяготѣнія и намѣтить главнѣйшіе пути, связывающіе отдѣльныя мѣстности съ упомянутыми центрами. Въ результатъ этой первой части работы и устанавливается сѣть наиболѣе важныхъ въ экономическомъ отношеніи путей каждаго уѣзда и приблизительно опредѣляются районы населенныхъ мѣстъ, пользующихся каждымъ изъ этихъ путей. Въ дальнѣйшей стадіи работъ выясняется характеръ движенія по каждой дорогѣ, вошедшей въ названную сѣть, и примѣрные размѣры грузового по ней движенія.

Опросные
бланки.

Первая изъ намѣченныхъ задачъ—выясненіе главнѣйшихъ грунтовыхъ путей въ губерніи—осуществлена нами путемъ бланковаго опроса лицъ и учреждений, такъ или иначе заинтересованныхъ въ данномъ вопросѣ; при чемъ въ качествѣ основного матеріала при этой работѣ использованы составленные уѣздными земствами списки

дорогъ, содержаніе которыхъ или теперь уже производится земствомъ или же признано желательнымъ принять на земскій счетъ въ ближайшемъ будущемъ.

Затѣмъ были разосланы спеціальныя опросныя бланки сельскимъ старостамъ (см. въ *приложеніи V-мъ бланкъ I*) и волостнымъ правленіямъ (*бланкъ II*). Отъ первыхъ требовались свѣдѣнія о пунктахъ сбыта и покупки населеніемъ продуктовъ, о станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и рѣчныхъ пристаняхъ, къ которымъ тяготѣетъ населеніе каждаго сельскаго общества, а также о направленіи грунтовыхъ дорогъ, которыми сносятся мѣстное населеніе со всѣми указанными пунктами. Цѣлью опроса вторыхъ служило выясненіе базарныхъ пунктовъ каждой волости и районовъ ихъ вліянія, торговыхъ и промышленныхъ заведеній и затѣмъ—наиболѣе важныхъ дорогъ въ волости.

Одновременно съ этимъ опросомъ губернская управа обратилась къ своимъ страховымъ агентамъ съ просьбой дать перечень и краткую характеристику важнѣйшихъ дорогъ, пролегающихъ въ предѣлахъ каждаго изъ агентствъ. По полученіи же отъ волостныхъ правленій свѣдѣній о мѣстонахожденіи промышленныхъ и торговыхъ заведеній, были разосланы владѣльцамъ ихъ, а также владѣльцамъ крупныхъ имѣній особые опросныя листки (*бланки III, IV и V*), имѣющіе цѣлью выяснитъ производительность промышленныхъ заведеній и частновладѣльческихъ имѣній и размѣры оборотовъ торговыхъ заведеній, а также и тѣ грунтовые пути, которыми всѣ эти заведенія и имѣнія пользуются.

Наиболѣе полныя, почти исчерпывающіе матеріалы далъ опросъ сельскихъ старостъ и волостныхъ правленій; изъ земскихъ страховыхъ агентовъ на запросъ управы отвѣтило меньшинство (39 изъ 86-ти), а опросъ землевладѣльцевъ, торговцевъ и промышленниковъ далъ ничтожные результаты, такъ какъ отвѣты были получены въ рѣдкихъ, почти единичныхъ случаяхъ.

Пользуясь данными сельскихъ старостъ и волостныхъ правленій, мы установили въ каждомъ уѣздѣ торгово-промышленныя центры и очертили границы ихъ вліянія. Характеристику и размѣры торговли въ главнѣйшихъ сельскихъ базарныхъ пунктахъ сообщили намъ, по спеціальному запросу (*бланкъ VI*), волостныя правленія и кое-кто изъ земскихъ страховыхъ агентовъ.

Сѣть дорогъ. Въ основу дорожной сѣти, какъ уже было отмѣчено выше, мы положили составленные уѣздными земствами списки дорогъ, подлежащихъ улучшенію за счетъ дорожнаго капитала. Списки эти были дополнены послѣ разработки соответствующихъ данныхъ сельскихъ старостъ, волостныхъ правленій и страховыхъ агентовъ. Затѣмъ, уже во время дальнѣйшихъ работъ, былъ произведенъ по тому же вопросу дополнительный опросъ корреспондентовъ статистическаго отдѣла управы, которымъ въ лѣтнюю опросную программу за 1909 годъ съ этой цѣлью включены были особые листки со спеціальными вопро-

сами о дорогахъ и мостахъ (бланкъ VII). Этими послѣдними данными, подкрѣпившими, въ общемъ, сдѣланную уже нами работу по составленію дорожной сѣти, мы воспользовались для характеристики отдѣльныхъ дорогъ, сдѣлавъ соотвѣтствующія указанія въ текстѣ настоящей работы.

Способы выясненія грузового движенія. Наболѣе трудной и сложной частью работы въ подобномъ настоящему изслѣдованіи является, какъ извѣстно, дальнѣйшая ея стадія, заключающаяся въ выясненіи размѣровъ грузового движенія по изучаемымъ дорогамъ.

Существуетъ нѣсколько способовъ для опредѣленія грузоподъемности дорогъ и ихъ отдѣльныхъ участковъ. Наболѣе совершенный изъ нихъ состоитъ въ систематическомъ учетѣ грузового и пассажирскаго движенія въ извѣстныхъ пунктахъ изучаемой дороги. Учетъ этотъ производится путемъ непрерывной въ теченіе извѣстнаго періода времени регистраціи подводъ, проходящихъ черезъ изучаемый пунктъ въ томъ или другомъ направленіи. Результаты такихъ наблюдений, произведенныхъ въ наболѣе характерные для движенія по изучаемой дорогѣ періоды времени, и даютъ затѣмъ возможность судить объ общемъ годовомъ движеніи грузовъ по данной дорогѣ или ея участку. Но, нужно замѣтить, этотъ способъ, въ общемъ, слишкомъ громоздокъ, сложенъ и дорогъ; примѣненіе его возможно только въ отдѣльныхъ частныхъ случаяхъ, при изученіи небольшихъ, сравнительно, участковъ дорогъ.

Въ практикѣ земствъ при изслѣдованіи уѣздныхъ грунтовыхъ дорогъ установились иные, болѣе простые и доступные по средствамъ способы. Самые упрощенные изъ нихъ, употреблявшіеся Московскимъ и Тамбовскимъ губернскими земствами во 2-й половинѣ 90-хъ годовъ, вскорѣ послѣ изданія закона 1-го іюня 1895 г., положившаго начало созданію въ земствахъ спеціальнаго дорожнаго капитала, заключались въ описаніи экономическаго значенія дорогъ безъ количественнаго учета движенія. Позднѣйшая земская практика выработала другой, уже болѣе совершенный способъ экономическаго изслѣдованія грунтовыхъ дорогъ, центръ тяжести котораго составляетъ опредѣленіе размѣровъ грузового движенія по изучаемымъ дорогамъ.

Эта послѣдняя задача обыкновенно достигается обслѣдованіемъ всѣхъ населенныхъ мѣстъ данной территоріи, являющихся, съ одной стороны, пунктами сбыта продуктовъ, мѣстнаго производства, а съ другой—пунктами назначенія привозныхъ товаровъ; совокупностью же такого двусторонняго движенія грузовъ и создается грузонапряженность грунтовыхъ дорогъ изучаемой мѣстности.

Основныхъ способовъ этого обслѣдованія существуетъ два: 1) мѣстный или экспедиціонный, заключающійся въ собираніи свѣдѣній на мѣстахъ черезъ спеціально командируемыхъ изслѣдователей, и 2) бланковый—путемъ разсылки спеціальныхъ опросныхъ программъ

мѣстнымъ жителямъ. Первый способъ хотя и является болѣе совершеннымъ, однако въ установившейся практикѣ не можетъ считаться господствующимъ, такъ какъ обыкновенно требуетъ довольно сложной организаци и крупныхъ денежныхъ затратъ на свое осуществленіе. Онъ сравнительно болѣе примѣнимъ въ такихъ мѣстностяхъ, гдѣ населеніе живетъ скученно въ немногихъ по числу, но крупныхъ по людности селеніяхъ (таковы южныя и восточныя губерніи): тамъ общее число населенныхъ пунктовъ по сравненію съ пространствомъ не велико и сѣть дорогъ не сложна, а потому и мѣстное изслѣдованіе не можетъ быть особенно сложнымъ и громоздкимъ.

Другое дѣло—Тверская губернія съ ея болѣе чѣмъ 10-ю тысячами крестьянскихъ селеній. Мѣстное изслѣдованіе однихъ этихъ селеній, считая по 3 селенія на 1 рабочій день изслѣдователя, потребовало бы не менѣе 135 рабочихъ мѣсяцевъ; при оплатѣ труда изслѣдователя и его разъѣздовъ 100 рублями въ мѣсяцъ на одно собраніе матеріаловъ, касающееся только крестьянскаго хозяйства, нужно было бы затратить не менѣе 13¹/₂ тысячъ рублей, помимо расходовъ по общей организаци работъ, по изслѣдованію промышленныхъ предприятий и по обработкѣ собраннаго матеріала. Между тѣмъ, собраніе 1907 г. отпустило управѣ на экономическое изслѣдованіе дорогъ только 5 тыс. руб., а совѣщаніе ея съ предсѣдателями уѣздныхъ управъ высказалось за то, чтобы названное изслѣдованіе было осуществлено въ предѣлахъ этой ассигновки.

При выработкѣ плана настоящаго изслѣдованія и при самой его постановкѣ мы и вынуждены были держаться этихъ финансовыхъ рамокъ, въ предѣлахъ которыхъ *мѣстное изслѣдованіе* укладывалось только въ формѣ бѣглыхъ экскурсій во всѣ уѣздные города и наиболѣе крупныя желѣзнодорожныя станціи, какъ центры сосредоточенія и распредѣленія грузовъ, а самое исчисленіе грузовъ почти всецѣло переносилсь въ область бланковаго опроса.

**Бюджетное
изслѣдованіе.**

Основу грузового движенія по грунтовымъ дорогамъ Тверской губерніи составляютъ крестьянскіе грузы: съ одной стороны—продукты крестьянскаго двора, идущіе на рынокъ, а съ другой—продукты массоваго потребленія и домашняго обихода крестьянина, составляющіе обычное содержаніе городской и сельской торговли. Въ конечномъ счетѣ первыя изъ нѣдръ деревни стягиваются въ ближайшіе торговые центры или пункты ихъ вывоза, а вторыя изъ тѣхъ же центровъ разсѣиваются по периферіи обслуживаемыхъ ими районовъ.

Для опредѣленія размѣровъ этого грузового кругооборота, т. е. размѣровъ продажи крестьянами своихъ продуктовъ и покупки ими всего необходимаго въ домашнемъ быту, нами рѣшено было произвести краткое *бюджетное изслѣдованіе* съ узко-спеціальной цѣлью получить отвѣты на приведенные выше вопросы о размѣрахъ покупки и продажи продуктовъ въ крестьянскомъ хозяйствѣ. Изслѣдованіе это

выполнено въ 1908 г. черезъ добровольныхъ земскихъ корреспондентовъ, которыми доставлено было около 250-ти краткихъ крестьянскихъ бюджетовъ; изъ нихъ годными для обработки признаны были 223 бюджета, по разработкѣ которыхъ и составлено I-е табличное приложение къ настоящему труду („Продажа и покупка продуктовъ въ крестьянскомъ хозяйствѣ“). Въ слѣдующемъ 1909 г., когда составъ земскихъ корреспондентовъ въ значительной мѣрѣ обновился, краткое бюджетное изслѣдованіе тѣмъ же путемъ было повторено; на этотъ разъ получено и разработано 486 бюджетовъ, при чемъ результаты разработки использованы нами прямо въ текстѣ настоящаго труда въ видѣ среднихъ величинъ продажи и покупки различныхъ продуктовъ на 1 хозяйство.

Признавая извѣстную условность „среднихъ“ величинъ вообще и бюджета „средняго крестьянскаго двора“ въ частности, тѣмъ не менѣе въ своихъ опредѣленіяхъ размѣровъ грузового движенія мы остановились именно на бюджетныхъ величинахъ средняго крестьянскаго двора и вотъ по какимъ соображеніямъ.

Неоднородность массы тверскаго крестьянства для насъ, конечно, не подлежитъ никакому сомнѣнію. Правда, неоднородность эта рисуется намъ не столько въ формѣ классовыхъ различій, сколько въ формѣ лишь размѣровъ хозяйственно-трудовыхъ организацій. Тѣмъ не менѣе, фактъ расслоенія тверскаго крестьянства на лицо; безспорно также и то обстоятельство что отношеніе къ рынку различныхъ группъ крестьянскихъ хозяйствъ не одинаково. Мелкія хозяйства имѣютъ болѣе ярко выраженный продовольственный характеръ,—они меньше продаютъ своихъ продуктовъ и относительно больше покупаютъ продуктовъ первой необходимости, среди которыхъ преобладающую роль играетъ хлѣбъ. Болѣе крупныя хозяйства, наоборотъ, поставляютъ на рынокъ сравнительно съ первыми замѣтно больше своихъ продуктовъ, меньше нуждаются въ покупныхъ продуктахъ насущнаго продовольствія, но зато больше покупаютъ продуктовъ не первой необходимости, а такихъ, которыми удовлетворяются повышенныя потребности болѣе состоятельныхъ слоевъ населенія деревни.

Все это, конечно, такъ. Но для того, чтобы принять въ расчетъ указанную неоднородность крестьянскаго хозяйства при опредѣленіи количества поступающихъ на рынокъ его избытковъ и размѣровъ покупки продуктовъ питанія и предметовъ домашняго обихода и хозяйственнаго обзаведенія, необходимо прежде всего располагать данными, не только ясно обрисовывающими черты хозяйственныхъ различій нашего крестьянства, но и относительную роль въ общей массѣ крестьянства каждой хозяйственной группы,—какъ по всей губерніи въ цѣломъ, такъ и по каждому населенному пункту въ отдѣльности. Такія данныя получаютъ при сплошной подворной переписи; хотя такая перепись въ Тверской губ. и была произведена, но она, во пер-

выхъ, относится къ 80-мъ годамъ прошлаго столѣтія и въ настоящее время настолько устарѣла (Ржевскій уѣздъ, напр., описанъ въ 1883 г.,— больше $\frac{1}{4}$ вѣка назадъ), что пользоваться ею было бы для нашей цѣли почти невозможно; а во вторыхъ—на интересующій насъ вопросъ о разслоеніи деревни эта перепись, по характеру выполненной разработки матеріала, не даетъ однороднаго по всей губерніи отвѣта.

Съ другой стороны, при желаніи сосчитаться при бюджетномъ изслѣдованіи съ неоднородностью крестьянской массы и учесть бюджетныя различія этой неоднородности пришлось бы придать этому послѣднему изслѣдованію совершенно иную постановку, произвести его въ совершенно другомъ расширенномъ масштабѣ, который-бы позволилъ изучить въ бюджетномъ отношеніи съ одинаковой полнотой всѣ строго очерченные заранѣе группы и типы крестьянскихъ хозяйствъ. Но такая постановка бюджетнаго изслѣдованія чрезвычайно усложнила и удорожила бы его, такъ какъ потребовалось бы собрать сравнительно большое количество разнотипичныхъ бюджетовъ, а для этого пришлось бы, на ряду съ бланковымъ, прибѣгнуть и къ экспедиціонному способу изслѣдованія. Въ общемъ же счетѣ, описанная постановка учета размѣровъ купли-продажи продуктовъ въ крестьянскомъ хозяйствѣ, при громадномъ количествѣ въ губерніи населенныхъ мѣсть, вызвала бы такіе расходы на всю работу по дорожному изслѣдованію, какихъ никоимъ образомъ нельзя было бы уложить въ рамки сдѣланной на него ассигновки.

Принимая же въ соображеніе масштабъ задуманной работы, ея схематичность, требовавшую установленія въ конечномъ выводѣ не абсолютно точной величины грузового движенія по дорогамъ и ихъ участкамъ, а сравнительной степени ихъ грузо-напряженности, мы безъ особыхъ колебаній остановились на бюджетѣ средняго крестьянскаго двора по каждому уѣзду въ отдѣльности.

Грузы средня-
го двора.

Произведя учетъ количества сбываемыхъ и покупаемыхъ крестьянами продуктовъ, по каждому уѣзду мы установили среднія величины грузовъ крестьянскаго двора, поступающихъ на мѣстныя грунтовыя дороги, обслуживающія тотъ или другой торгово-промышленный районъ. Въ двухъ уѣздахъ, Тверскомъ и Весьегонскомъ, въ которыхъ условія крестьянскаго хозяйства не одинаковы на всей уѣздной территоріи, а различаются довольно рѣзко по отдѣльнымъ ихъ мѣстностямъ, установлена не одна общая по уѣзду норма крестьянскихъ грузовъ, а нѣсколько—по числу мѣстностей, отличающихся между собою хозяйственными своими условіями (въ Тверскомъ у. 2 нормы, въ Весьегонскомъ—3). Большинство же остальныхъ уѣздовъ представляютъ изъ себя болѣе или менѣе однородныя въ хозяйственномъ отношеніи величины; если въ нѣкоторыхъ изъ нихъ замѣчаются въ этомъ отношеніи различія, то не настолько существенныя, чтобы ихъ возможно было уловить тѣмъ сравнительно ограниченнымъ кругомъ бюджетовъ, которымъ мы располагали.

Въ результатѣ разработки крестьянскихъ бюджетовъ нами были установлены четыре поуѣздныя нормы грузовъ крестьянскаго двора: въ 190, 160, 140 и 120 пуд., не считая зимней продажи дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ. Максимальную норму грузовъ (190 п.) дали льноводные юго-западные уѣзды—Ржевскій и Зубцовскій. Для группы трехъ центральныхъ уѣздовъ,—Тверского, Новоторжскаго и Старицкаго,—установлена слѣдующая по размѣрамъ норма (160 п.); въ четырехъ смежныхъ уѣздахъ юго-восточной окраины (Кашинскомъ, Калязинскомъ, Бѣжецкомъ и Корчевскомъ) и Краснохолмскомъ районѣ Весъегонскаго опредѣлена третья по величинѣ норма крестьянскихъ грузовъ—140 п.; минимальную, наконецъ, норму этихъ грузовъ (120 п.) дали уѣзды Осташковскій и Вышневолоцкій и прилегающая къ послѣднему значительная часть Весъегонскаго уѣзда (въ Замоложемъ краѣ послѣдняго принята норма даже въ 100 п.).

Выясненіе
грузового дви-
женія по грун-
тов. дорогамъ.

Установивъ нормы грузовъ крестьянскаго двора и располагая данными о числѣ дворовъ по каждому селенію (такія данныя мы имѣемъ за 1908 г., когда сельскими старостами губерніи была произведена сплошная подворная перепись посѣва и урожая хлѣбовъ и отхода населенія на заработки), намъ не трудно было потомъ выяснитъ размѣры грузового движенія по всѣмъ грунтовымъ дорогамъ, вошедшимъ въ ранѣе установленную сѣть ихъ.

Пособіями при этой кропотливой работѣ служили, съ одной стороны, 5-ти верстныя географическія карты уѣздовъ, изданныя губернскимъ земствомъ послѣ завершения основнаго статистическаго изслѣдованія губерніи, а съ другой сообщенія сельскихъ старостъ о направленіи основнаго грузового движенія по каждому сельскому обществу. Сопоставленіемъ послѣднихъ сообщеній съ картографическими данными устанавливались на каждой изучаемой дорогѣ приблизительнотѣ пункты, гдѣ на нее выѣзжаютъ пользующіеся ею селенія. Затѣмъ, на каждомъ трактѣ выбирались отдѣльныя селенія, съ 5-ти верстнымъ по преимуществу разстояніемъ между ними, и къ этимъ пунктамъ приурочивалось цифровое обозначеніе, въ зависимости отъ числа проѣзжающихъ черезъ нихъ дворовъ, примѣрнаго (по нормамъ) количества крестьянскихъ грузовъ.

Кромѣ грузовъ крестьянскаго производства и потребленія, въ учетъ грузоподъемности дорогъ введены были и промышленные грузы фабрикъ и заводовъ: получаемое ими сырье и вырабатываемыя издѣлія. Для опредѣленія этихъ грузовъ, въ виду неудачи, постигшей нашъ бланковый опросъ, обращенный непосредственно къ самимъ владѣльцамъ, мы использовали официальные данныя мѣстной фабричной инспекціи, собиравшей въ 1909 г., по порученію министерства торговли и промышленности, свѣдѣнія о производительности промышленныхъ заведеній, подчиненныхъ ея надзору. Въ тѣхъ случаяхъ, когда въ данныхъ инспекціи оказывались пробѣлы, а также

когда дѣло касалось заводовъ, не подчиненныхъ надзору фабричной инспекціи, мы пользовались данными губернскаго статистическаго комитета. Свѣдѣнія о производительности винокуренныхъ заводовъ взяты изъ сообщеній акцизнаго управленія.

Мѣстное изслѣдованіе. Данные о производительности промышленныхъ заведеній и о направленіи ихъ грузовъ были затѣмъ отчасти пополнены во время мѣстнаго изслѣдованія, предпринятаго для выясненія общихъ экономическихъ условій каждаго уѣзда, а также характера грузовой дѣятельности и районовъ вліянія наиболѣе крупныхъ желѣзно-дорожныхъ станцій. Названное изслѣдованіе произведено нами лѣтомъ 1909 и весной 1910 г.г. Результаты его, помимо только что отмѣченной части работы, использованы нами главнымъ образомъ при экономической характеристикѣ уѣздовъ, торгово-промышленныхъ районовъ ихъ и отдѣльныхъ желѣзно-дорожныхъ станцій.

Статистина перевозни грузовъ по ж.-д. и водн. пут. сообщ. Въ связи съ результатами упомянутаго изслѣдованія приведены нами и данныя желѣзно-дорожной и водно-путейской статистики; данныя эти, извлеченныя изъ соответствующихъ изданій желѣзныхъ дорогъ и министерства путей сообщенія, составили II-й отдѣлъ табличныхъ приложений настоящаго изданія.

По *вывозу* грузовъ въ этихъ таблицахъ приведены данныя за пятилѣтіе 1902—1906 г.г., по *привозу* же за полное пятилѣтіе удалось добыть свѣдѣнія только по расположеннымъ въ предѣлахъ губерніи 2 станціямъ Савеловской вѣтви сѣверныхъ жел. дорогъ; по станціямъ Москов.-Винд.-Рыбинской дороги печатныя свѣдѣнія о привозѣ грузовъ имѣются за 4 года, съ 1902 по 1905 г.; Николаевская же дорога этихъ свѣдѣній не печатаетъ съ 1904 г., такъ что по ея станціямъ мы вынуждены были ограничиться свѣдѣніями только за 3 года съ 1902 по 1904 г. Въ текстѣ настоящаго изслѣдованія мы имѣли возможность использовать и болѣе позднія данныя, опубликованныя во время производства нашихъ работъ, а именно: по *вывозу* за 1907 г. по всѣмъ станціямъ, а по *привозу* за тотъ же годъ по станціямъ Савеловской ж. д. и за 1908 годъ по станціямъ М.-В. Рыбинской ж. дороги.

Выясненіе степени важности дорогъ. Описанными въ предыдущемъ изложеніи способами была установлена примѣрная грузонапряженность каждой грунтовой дороги изъ числа вошедшихъ въ выработанную ранѣе сѣть дорогъ; при чемъ грузонапряженность эта исчислена какъ для всей дороги въ цѣломъ, такъ и по отдѣльнымъ участкамъ ея. Результаты этой работы въ концѣ каждаго поуѣзнаго очерка сведены въ таблицѣ I-й. Сознвая условность своихъ цифровыхъ вычисленій въ отношеніи абсолютной величины грузонапряженности дорогъ, мы дали затѣмъ по каждому уѣзду сводную таблицу трактовъ (табл. II), показывающую относительное значеніе каждой изъ описанныхъ дорогъ въ общемъ ихъ

спискѣ по уѣзду. Въ этой таблицѣ приведены данныя о протяженіи дорогъ, о числѣ селеній и дворовъ, пользующихся каждой дорогой, объ общемъ количествѣ передвигающихся по ней грузовъ, а затѣмъ — рядъ среднихъ величинъ, показывающихъ количество грузовъ на 1 версту по всей дорогѣ, на 5-й и 10-й ея верстѣ отъ того центра или конечнаго пункта, къ которому она ведетъ. Естественнымъ дополненіемъ къ ней служить затѣмъ заключительная въ каждомъ по уѣздномъ очеркѣ таблица III-я, въ которой установленъ, на основаніи главнѣйшихъ показателей значенія дорогъ, нисходящій порядокъ слѣдованія ихъ по степени важности.

Эта послѣдняя таблица въ связи съ предыдущими двумя и даетъ возможность каждому уѣздному земству ориентироваться въ своихъ дорожныхъ работахъ, захватывать ими тракты, наиболѣе важные и нужные, и вести работы въ уѣздѣ въ той послѣдовательности, какая диктуется упомятыми выводами изслѣдованія.

Итоги работъ по изслѣдов. дорогъ.

Въ разработанную нами сѣть дорогъ по всей губерніи вошло 212 трактовъ играющихъ наиболѣе крупную роль въ экономической жизни уѣздовъ; протяженіе этихъ трактовъ равно 6575 верстамъ. Въ качествѣ побочныхъ вѣтвей упомянутыхъ трактовъ въ изслѣдованіи отмѣчены, съ указаніемъ ихъ примѣрной грузонапряженности, еще 146 проселочныхъ дорогъ протяженіемъ 2198½ в.; въ общей же сложности протяженіе изученныхъ, со стороны ихъ грузонапряженности, дорогъ губерніи равняется 8773½ верст.

По отдѣльнымъ уѣздамъ количество описанныхъ въ настоящемъ изслѣдованіи грунтовыхъ дорогъ и ихъ побочныхъ вѣтвей выражается слѣдующими величинами:

У ѣ з д ы.	Наиболѣе важныя дороги, вошедшія въ разработанную сѣть.		Побочныя вѣтви дорогъ.		Общее протяженіе обследованныхъ дорогъ въ верст.
	Число ихъ.	Протяженіе въ верст.	Число ихъ.	Протяженіе въ верст.	
1. Тверской	15	494½	26	307½	802
2. Вѣжецкій	16	540	12	267	807
3. Весьегонскій	18	791	15	210	1001
4. Вышневолоцкій	22	784½	8	147	931½
5. Зубцовскій	23	465	12	140	605
6. Калязинскій	17	487½	5	58½	546
7. Кашинскій	22	409½	5	73	482½
8. Корчевской	20	527½	13	175½	703
9. Новоторжскій	13	483½	7	143	626½
10. Осташковскій	20	748	10	186	934
11. Ржевскій	10*)	355	2	22	377
12. Старицкій	16	489	31	469	958
По губерніи	212	6575	146	2198½	8773½

*) Кромѣ того, описано 6 дорогъ безъ подробной цифровой разработки.

Въ каждомъ изъ поуѣздныхъ очерковъ въ настоящемъ изслѣдованіи описанію вошедшихъ въ приведенную таблицу дорогъ посвящена особая глава, въ которой, кромѣ упомянутыхъ выше 3-хъ цифровыхъ таблицъ, дана краткая характеристика движенія по этимъ дорогамъ и выяснена ихъ роль и значеніе для края. Попутно въ этихъ описаніяхъ отмѣчены и наиболѣе важные мосты на описанныхъ дорогахъ. Однако въ виду неполноты послѣднихъ данныхъ, имѣющихъ между тѣмъ весьма важное практическое значеніе для уѣздныхъ земствъ, мы дали въ приложеніяхъ (отдѣлъ IV-й) болѣе подробный списокъ важныхъ для населенія мостовъ, расположенныхъ на описанныхъ въ настоящемъ трудѣ дорогахъ, но содержимыхъ мѣстнымъ населеніемъ; въ этотъ списокъ, составленный по сообщеніямъ волостныхъ правленій, вошло 147 мостовъ.

Дороги между-
уѣзднаго
значенія.

Перечисленными результатами изслѣдованія поставленныя ему задачи, поскольку они касаются дѣятельности уѣздныхъ земствъ, могутъ считаться выполненными. Съ точки же зрѣнія интересовъ губернскаго земства представлялось необходимымъ сдѣлать заключительный выводъ изъ результатовъ изслѣдованія и выдѣлить изъ массы описанныхъ дорогъ тѣ изъ нихъ, которыя имѣютъ междууѣздное значеніе, обслуживая мѣстности двухъ, а иногда и болѣе смежныхъ уѣздовъ. Эта заключительная часть работы выполнена въ общемъ очеркѣ по губерніи въ видѣ самостоятельной главы о междууѣздныхъ трактахъ. Всѣхъ дорогъ, вошедшихъ въ сѣть трактовъ междууѣзднаго значенія, насчитывается 43, протяженіе ихъ = 1011½ верст. По отдѣльнымъ же уѣздамъ число и протяженіе междууѣздныхъ дорогъ видно изъ слѣдующей таблички:

У ѣ з д Ы.	Число трактовъ междууѣзднаго значенія.	Ихъ протяженіе въ верст.	У ѣ з д Ы.	Число трактовъ междууѣзднаго значенія.	Ихъ протяженіе въ верст.
1. Тверской	6	187	7. Кашинскій	7	132
2. Бѣжецкій	7	232	8. Корчевской	3	36
3. Весьегонскій	2	27	9. Новоторжскій	6	147½
4. Вышневолоцкій	3	105	10. Осташковскій	—	—
5. Зубцовскій	—	—	11. Ржевскій	4	51
6. Калязинскій	1	14½	12. Старицкій	4	79½

Въ упомянутой главѣ обще-губернскаго очерка приведена краткая характеристика междууѣздной роли каждаго изъ вошедшихъ въ приведенную выше табличку трактовъ и дано цифровое выраженіе этой роли, а въ заключеніе установлена и степень важности каждаго изъ нихъ съ точки зрѣнія междууѣздныхъ интересовъ.

Характери-
стика выпол-
ненной ра-
боты.

На этомъ и кончается наша роль, роль статистика-ислѣдователя экономической стороны вопроса: мы дали списки наиболѣе важныхъ въ каждомъ уѣздѣ дорогъ, указали существующее ихъ направленіе, отмѣтили болѣе или менѣе крупныя мосты на нихъ, опредѣлили примѣрную грузонапряженность дорогъ по ихъ составнымъ участкамъ и установили степень важности каждой изъ нихъ въ ряду всѣхъ изслѣдованныхъ дорогъ каждаго уѣзда; составили, наконецъ, сѣтъ дорогъ междууѣзднаго значенія и точно также установили степень важности каждой изъ нихъ. Теперь очередь за техническими изысканіями. Въ результатѣ ихъ, м. б., придется установленное нами фактическое направленіе трактовъ кое-гдѣ спрямить и видоизмѣнить, существующіе мосты перенести на другіе болѣе удобныя мѣста и т. д. Но, думается намъ, руководящая нить для этихъ изысканій уже дана.

Выпуская въ свѣтъ настоящее изслѣдованіе, мы, однако, прекрасно сознаемъ все несовершенство выполненной нами работы. Оно обусловливается рядомъ причинъ, изъ которыхъ необходимо отмѣтить слѣдующія три. Во-первыхъ, методы изученія грузового движенія по грунтовымъ дорогамъ въ земской статистической литературѣ до сихъ поръ еще мало разработаны: всѣ имѣющіяся въ настоящее время работы подобнаго рода представляютъ изъ себя первые опыты въ этой труднѣйшей области земской статистики и почти каждый такой опытъ является оригинальной попыткой разрѣшить поставленную изслѣдованію задачу въ условіяхъ данной мѣстности; поэтому, начиная изслѣдованіе въ Тверской губерніи, мы тоже были вынуждены производить такой же опытъ примѣнительно къ мѣстнымъ условіямъ и примѣнять во многихъ случаяхъ такіе приемы изслѣдованія, образцовъ которыхъ не находили въ прежней земской практикѣ. Насколько удалась намъ эта попытка, судить, конечно, не намъ.

Во-вторыхъ, глубинѣ и обоснованности нашихъ изысканій былъ положенъ довольно тѣсный предѣлъ при самомъ началѣ работы размѣрами денежныхъ ассигнованій на нихъ: на все изслѣдованіе отпущено земствомъ 5000 р., на печатаніе его результатовъ—1500 р. Въ конечномъ счетѣ на эти средства (съ небольшимъ перерасходомъ до 300 р.) выяснена грузонапряженность 8773 $\frac{1}{2}$ вер. грунтовыхъ путей и изданъ въ свѣтъ трудъ объемомъ въ 45 печатныхъ листовъ (35 л. текста и 10 л. таблицъ); слѣдовательно, на версту протяженія изученныхъ дорогъ падаетъ расхода 78 коп., а печатный листъ таблицъ и текста предлагаемой работы со всѣми расходами по изслѣдованію и обработкѣ матеріала обошелся земству около 150 руб.

Въ третьихъ, наконецъ, невыгодно отозвались на работѣ и чисто внѣшнія обстоятельства, при которыхъ она выполнялась: съ самаго начала и до полного ея завершения для нижеподписавшагося она была не главной, а скорѣе побочной работой. Въ началѣ намъ пришлось вести ее одновременно съ другими порученіями Тверскаго губернскаго земства въ области текущихъ оцѣночно-статистическихъ его работъ, отнимавшихъ большую долю нашего вниманія и рабочаго времени, а заканчивать ее мы вынуждены были уже за предѣлами Тверской губерніи, имѣя на рукахъ самостоятельную статистическую организацию. Все эти обстоятельства невольно удлиннили срокъ выполнения работы, а печатаніе поуѣздныхъ очерковъ растянули почти на цѣлый годъ; окончательно отдѣлывать работу приходилось въ разное время и удѣлять отдѣльнымъ частямъ ея неодинаковую долю вниманія; въ результатъ—непропорціональность составныхъ частей работы, длинноты въ однихъ мѣстахъ, невольные пропуски въ другихъ.

Необходимо, въ заключеніе, упомянуть, что каждый изъ поуѣздныхъ очерковъ передъ выпускомъ въ свѣтъ отсылался въ корректуру въ просмоторъ соответствующей уѣздной земской управѣ. Благодаря этому, нѣкоторые изъ ошибокъ и недосмотровъ въ работѣ, замѣченные уѣздными управами, своевременно были исправлены *).

**Сотрудники
по работѣ.**

Въ выполненіи настоящаго изслѣдованія, кромѣ нижеподписавшагося, принимали участіе слѣдующія лица: А. К. Флеровъ, Я. А. Андреевъ, Я. И. Кулаковъ, А. М. Румянцевъ и И. М. Ершовъ.

Ближайшимъ нашимъ сотрудникомъ по работѣ былъ *А. К. Флеровъ*, который составилъ съѣтъ наиболѣе важныхъ грунтовыхъ дорогъ губерніи, нанесъ ихъ на 5-ти верстную карту, установилъ, по разработкѣ данныхъ сельскихъ старостъ и волостныхъ правленій, границы торгово-промышленныхъ районовъ въ уѣздахъ, подготовилъ значительную часть матеріаловъ для характеристики дорогъ и торгово-промышленныхъ центровъ, составилъ экономическій очеркъ Весьегонскаго уѣзда и, наконецъ, дѣлилъ съ нами трудъ по наблюденію за печатаніемъ настоящаго изслѣдованія.

Цифровая разработка данныхъ по выясненію грузонапряженности дорогъ произведена Я. И. Кулаковымъ, А. М. Румянцевымъ и И. М. Ершовымъ. *Я. И. Кулаковъ*, кромѣ того, составилъ очерки уѣздовъ Тверскаго и Старицкаго; имъ же, въ сотрудничествѣ съ г.г. Румянцевымъ и Ершовымъ, написана краткая характеристика почти всѣхъ изслѣдованныхъ дорогъ.

*) Не было получено замѣчаній и отзыва только отъ Тверской у. з. у.

Экономическая часть очерковъ по 8-ми уѣздамъ (Бѣжецкому, Вышневолоцкому, Зубцовскому, Калязинскому, Корчевскому, Новоторжскому, Осташковскому и Ржевскому написана *Я. А. Андреевымъ*; имъ же разработаны и бюджетныя данныя за 1908 г.

Выработка плана изслѣдованія, руководство работами, окончательный пересмотръ, исправленіе и дополненіе текстовой части настоящаго труда, а также составленіе общаго очерка по губерніи и очерка Кашинскаго уѣзда принадлежатъ нижеподписавшемуся.

Заключительные выводы. Закачивая настоящую работу, не можемъ въ заключеніе не коснуться вкратцѣ тѣхъ выводовъ, которые вытекаютъ изъ изученія вопроса о мѣстныхъ путяхъ сообщеній въ примѣненіи къ земской практикѣ въ дорожномъ дѣлѣ.

Здѣсь, конечно, нѣтъ нужды распространяться на тему о томъ, какъ велика вообще роль хорошо устроенныхъ дорогъ въ экономической жизни края,—достаточно лишь отмѣтить этотъ общеизвѣстный фактъ. Между тѣмъ, при настоящемъ земскомъ безденежьи, устройство грунтовыхъ дорогъ въ губерніи подвигается впередъ черепашинымъ шагомъ; до сихъ поръ содержимыя земствомъ дороги составляютъ весьма незначительную величину по сравненію съ той густой сѣтью ихъ, которая имѣетъ существенно важное значеніе и скорѣйшее приведеніе которой въ удобопрѣздное состояніе является дѣломъ первой необходимости.

Попудный сборъ съ грузовъ. Волей—неволей поэтому все вниманіе общественныхъ дѣятелей въ настоящее время обращается въ сторону отысканія такихъ источниковъ, которые-бы могли замѣтнымъ образомъ оживить земскую дѣятельность въ дорожномъ строительствѣ.

Къ числу такихъ источниковъ, если не считать проектируемаго отпуска казеннаго пособія земствамъ на дорожное дѣло, прежде всего приходится отнести *попудный сборъ съ грузовъ*, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ. Скорѣйшее осуществленіе намѣченныхъ уже въ этомъ направленіи законодательныхъ предположеній было бы крайне желательно и необходимо для усиленія земскихъ средствъ на устройство подѣздныхъ путей къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и рѣчнымъ пристанямъ.

Спеціальное обложеніе желѣзн. дорогъ. Принимая затѣмъ во вниманіе ту огромную экономическую роль, какую для края играютъ желѣзныя дороги, являющіяся солиднѣйшими изъ капиталистическихъ предпріятій, извлекающими изъ обслуживания нуждъ края и эксплуатаціи его при-

родныхъ богатствъ немалую долю своихъ доходовъ, мы считаемъ своевременнымъ и желательнымъ возбужденіе вопроса *о специальномъ обложеніи желѣзныхъ дорогъ* на нужды дорожнаго строительства тѣхъ земель, по территоріи которыхъ названныя дороги пролегаютъ.

Въ отношеніи земскаго обложенія желѣзныя дороги общаго пользования сейчасъ находятся въ исключительно привилегированномъ положеніи, такъ какъ и отчужденная подъ дорогу полоса земли, и постройки и сооруженія на ней, связанныя съ желѣзнодорожнымъ движеніемъ, изъяты совершенно отъ обложенія земскимъ сборомъ.

Пароходныя предпріятія въ этомъ отношеніи уже раздѣлили общую съ прочими промышленными предпріятіями участь и въ извѣстной степени привлечены къ земскому обложенію (обложеніе пристаней-дебаркадеровъ). Элементарная справедливость въ дѣлѣ муниципальнаго обложенія требуетъ, чтобы отъ этого обложенія не освобождались такія экономически мощныя предпріятія, какъ желѣзныя дороги, живущія въ значительной мѣрѣ за счетъ выгодъ, извлекаемыхъ изъ обслуживаемой ими территоріи.

Въ какой формѣ должны быть привлечены къ земскому обложенію желѣзныя дороги, это—вопросъ, требующій специальной разработки, и здѣсь мы его касаться не будемъ; отмѣтимъ лишь, что при установленіи особаго земскаго обложенія желѣзныхъ дорогъ, суммы котораго имѣли-бы опредѣленное назначеніе—улучшеніе подъѣздныхъ путей, возможно было бы организовать это обложеніе въ формѣ *поверстнаго налога на желѣзныя дороги*.

**Поселковое
управленіе**

Въ связи съ улучшеніемъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ весьма важно разрѣшить и еще одинъ назрѣвшій вопросъ, это—вопросъ, касающійся благоустройства станціонныхъ поселковъ.

Во внѣшнемъ благоустройствѣ поселковъ край заинтересованъ съ различныхъ точекъ зрѣнія, главное же—въ отношеніи пожарной безопасности и въ отношеніи удобствъ мѣстной торговли. Съ точки зрѣнія развитія мѣстной торговли чрезвычайно важно создать въ поселкахъ при желѣзно-дорожныхъ станціяхъ такую внѣшнюю обстановку, которая-бы облегчала и способствовала торговымъ сношеніямъ окрестнаго населенія съ этими поселками. Для достиженія этой цѣли прежде всего требуется устройство хорошихъ подъѣздовъ къ станціи и приведеніе въ удобопроездное состояніе дорогъ и улицъ поселковъ. Сейчасъ, когда поселки эти въ большинствѣ случаевъ не имѣютъ никакой общественной организаціи, внѣшнее благоустройство ихъ находится въ самомъ плачевномъ состояніи. Улучшеніе же его и поднятіе вообще экономической роли и значенія торговыхъ пунктовъ при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ возможно только съ введеніемъ въ нихъ *общественнаго устройства* въ формѣ хотя бы проектированнаго правительствомъ *поселковаго управленія*.

О скорѣйшемъ осуществленіи такого управленія земствамъ и надлежитъ энергично ходатайствовать.

Улучшеніе и
развитіе вод-
ныхъ путей
сообщ.

Наконецъ, не можемъ не остановиться еще на одной очень важной сторонѣ разсматриваемаго вопроса—объ улучшеніи мѣстныхъ путей сообщенія, касающейся водныхъ путей въ губерніи.

Примѣръ возникновенія въ послѣднее время пароходства по р. Селижаровкѣ и озеру Селигеру показываетъ, какъ еще много можно сдѣлать въ этомъ направленіи, если къ этому дѣлу будетъ привлечено вниманіе мѣстной предприимчивости и если она встрѣтитъ сочувствіе и поддержку со стороны правительства и земства.

Если притокъ Волги, р. Селижаровку, послѣ сравнительно незначительныхъ затратъ на расчистку ея русла возможно было привести въ такое состояніе, что по ней могутъ ходить пароходы, хотя бы самые небольшіе, то тѣмъ возможнѣе достигнуть того же на самой Волгѣ ниже впаденія въ нее р. Селижаровки. Пассажирскіе пароходы въ настоящее время выше Твери не поднимаются, буксирные же по полной водѣ доходятъ до Старицы, а иногда и до Ржева. Цѣлый рядъ соображеній говоритъ за то, что при извѣстномъ улучшеніи фарватера Волги отъ Ржева до Твери здѣсь могло бы развиваться какъ товарное, такъ и пассажирское пароходное движеніе. Особенно благоприятными въ этомъ отношеніи условіями отличается плесо Волги отъ Твери до Старицы. Берега здѣсь заселены густо и находятся въ слишкомъ отдаленномъ отъ желѣзныхъ дорогъ и торговыхъ пунктовъ разстояніи; главныя сношенія прибрежнаго населенія ведутся съ г. г. Тверью и Старицей по грунтовымъ дорогамъ. Населеніе лѣваго побережья Волги въ Тверскомъ уѣздѣ работаетъ на Тверскихъ фабрикахъ и находится въ постоянныхъ оживленныхъ сношеніяхъ съ городомъ. Однако до сихъ поръ сношенія эти совершаются почти первобытными способами: пѣшехожденіемъ, на лошадахъ, а внизъ по Волгѣ—сплавомъ въ большихъ лодкахъ (такимъ способомъ возвращаются рабочіе на фабрики послѣ праздниковъ).

Кромѣ Волги, заслуживаютъ вниманія съ точки зрѣнія возможности развитія на нихъ пароходства и судоходства еще также р. р. Тверца, Шоша и Молога (для западной окраины Весьегонскаго у.) и цѣль озеръ Осташковскаго уѣзда, прилегающихъ къ ст. Пену.

Тверской край въ этомъ отношеніи ждетъ еще своего генія—предпринимателя.

Клементій Воробьевъ.

