

# Записка

объ экономическомъ значеніи и вѣроятной доходности проектируемой Гдовской жел. дороги: Гунгербургъ-Нарва-Порховъ.

По сооруженіи магистральныхъ жел. дорогъ — С.-Петербурго-Варшавской и Балтійской — нѣкоторые изъ прилегающихъ къ Петербургу уѣздовъ — Ямбургскій и Везенбергскій съ одной стороны и Псковскій и отчасти Лужскій съ другой — получили удобное, скорое и дешевое сообщеніе съ столицей, этимъ огромнымъ потребительнымъ пунктомъ, гдѣ находятъ себѣ хорошій сбытъ во всякое время и дрова, и строевой лѣсъ, и сѣно, и овесъ, и молоко, и масло, и всякій продуктъ деревенскаго, помѣщичьяго и крестьянскаго хозяйства. Благодаря упомянутымъ жел. дорогамъ, съ одной стороны все побережье Балтійскаго моря между Петербургомъ и Ревелемъ, а съ другой — довольно широкая полоса по обѣ стороны С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги стали быстро прогрессировать въ отношеніи какъ земледѣльческаго хозяйства, такъ отчасти и обрабатывающей промышленности. Удобные пути для сбыта дали возможность основаться цѣлому ряду фабрикъ и заводовъ (лѣсопильных, бумажныхъ, кирпичныхъ и черепичныхъ, спичечныхъ, стеклянныхъ и керамическихъ, винокуренныхъ и друг.), а въблизи станцій окрестныя имѣнія, сбывая молоко, масло и др. молочные скопы, свѣжія овощи и фрукты, домашнюю птицу, телятъ и проч. въ столицу, достигли высокой степеніи культуры, не смотря на кажущіяся не особенно благопріятныя условія климата и почвы. Кромѣ того, въ прилегающихъ къ желѣзнымъ дорогамъ мѣстностяхъ развилась дачная жизнь, дающая немалый доходъ и мѣстнымъ землевладѣльцамъ, и всему населенію.

На ряду съ этимъ яркимъ, очевиднымъ прогрессомъ мѣстностей, осчастливленныхъ проведеніемъ черезъ нихъ жел. дорогъ, особенно печальнымъ представляется положеніе Гдовскаго уѣзда, едва-ли не самаго плодороднаго и богатаго лѣсами изъ всѣхъ уѣздовъ, ближайшихъ къ столицѣ, но обреченнаго



на полный промышленный застой и упадокъ. Существующія жел. дороги далеко обошли его: одна съ сѣвера, другая съ юга, и вслѣдствіе этого всѣ естественныя богатства уѣзда должны оставаться втунѣ, безъ эксплуатаціи и безъ пользы. Озабочиваясь очевиднымъ и быстрымъ упадкомъ благосостоянія всего уѣзда, Гдовское Земство еще 15 лѣтъ тому назадъ возбудило передъ Правительствомъ ходатайство о проведеніи черезъ Гдовскій уѣздъ жел. дороги на средства казны. Однако ходатайство это, въ виду значительныхъ расходовъ на сооруженіе казною цѣлаго ряда стратегическихъ жел. дорогъ, до сихъ поръ не могло быть удовлетворено. На ряду съ этимъ было нѣсколько предложеній и со стороны частныхъ предпринимателей относительно проведенія жел. дороги въ предѣлахъ лѣсного треугольника между линіями Балтійской и С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогъ и Чудскимъ и Псковскимъ озерами, но къ сожалѣнію, предложенія эти также не получили осуществленія, по всей вѣроятности, потому, что направленія для новой жел. дороги проектировались весьма неудачно, и по нымъ изслѣдованіямъ оказывалось, что при направленіи новой дороги рога не обѣхаютъ, хотя сколько-нибудь бы. Таковы были подѣзднаго пути го города Гдова. вѣру, по берегу Ч и по долинѣ рѣки до соединеніи ской жел. дорогой (при этомъ направленіи жел. дорогой конкурировало бы водное кромѣ того почти вся площадь Гдовскаго вала бы въ сторонѣ отъ новой линіи вѣтви отъ гор. Гдова въ сѣверо-восточномъ нѣи, къ ст. Волосово Балтійской жел. дороги слѣднемъ случаѣ проектируемая новая жел. дорога въ значительной своей части должна была пройти весьма близко къ линіи существующей Балтійской жел. дороги, вся-же южная, большая часть Гдовскаго уѣзда оставалась попрежнему вдали отъ жел. дороги.

Въ самое послѣднее время намѣчался проектъ болѣе значительнаго протяженія жел. дороги отъ Нарвы черезъ Гдовъ до Пскова. Однако и это направленіе оказалось невыгоднымъ. Во-первыхъ, прилегая слишкомъ близко къ Чудскому озеру, оно могло имѣть раіонъ тяготѣнія грузовъ лишь съ одной восточной стороны; во-вторыхъ, лѣсныя площади этого раіона, въ виду близости сплава Чудскаго озера, естественно, были уже значительно вырублены и не могли доставить новой дорогѣ большихъ количествъ лѣсныхъ грузовъ. Наконецъ, въ третьихъ, примыканіе новой жел. дороги къ Пскову также не могло быть для нея выгоднымъ, какъ потому, что на протяженіи цѣлыхъ 20-ти верстъ передъ Псковомъ новая линія должна была пройти въ непосредственной бли-



зости къ магистральной С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги, въ остромъ углѣ между этой магистралью и Псковскимъ озеромъ, а потому вовсе не имѣла бы здѣсь собственнаго района, — такъ и потому, что отвлечь къ Нарвѣ какіе-либо грузы отъ Пскова, имѣющаго уже прямой желѣзнодорожный путь къ Ригѣ, представлялось совершенно невозможнымъ.

Тѣмъ не менѣе попытки проектированія жел. дороги для обслуживанія Гдовскаго уѣзда, хотя и остались не осуществленными, не были безплодны, такъ какъ благодаря имъ, выяснились главныя основанія для составленія такого проекта Гдовской жел. дороги, который удовлетворялъ-бы по возможности полно всѣмъ мѣстнымъ потребностямъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ обезпечивалъ бы новой дорогѣ достаточную доходность, при дешевой постройкѣ и удобной и дешевой эксплуатаціи ея.

Прежде всего стало очевидно, что новая жел. дорога, главнымъ грузомъ которой будетъ лѣсной строительный матеріалъ и дрова, должна захватить какъ можно большій *собственный* районъ. Въ виду этого, во-первыхъ, необходимо, чтобы новая дорога была удалена отъ береговъ Чудскаго и Псковскаго озеръ по крайней мѣрѣ не менѣе на 20 верстъ (максимальное разстояніе для гужевого подвоза грузовъ) а во-вторыхъ, чтобы она отнюдь не проходила вблизи существующихъ желѣзнодорожныхъ линій и параллельно имъ, а пересѣкала ихъ по возможности подъ прямымъ угломъ. Затѣмъ, пересѣкая линію Балтійской и С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогъ подъ прямымъ угломъ, представилось возможнымъ и важнымъ, въ видахъ повышенія доходности новой дороги, продолжить ее отъ С.-Петербурго-Варшавской дороги далѣе до уѣзднаго гор. Порхова, обслуживъ такимъ образомъ обширныя лѣсныя площади въ углѣ между линіями Псковъ-Бологое и Псковъ-Петербургъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ являлась возможность привлечь на новую линію массу грузовъ изъ новаго района, къ югу отъ Порхова, который только нынѣ прорѣзывается жел. дорогой (Дно-Сокольники-Витебскъ) и обѣщаетъ въ будущемъ широкое промышленное развитіе. Съ другой стороны, въ сѣверной части новой линіи какъ-бы само собою напрашивалось продолженіе ея отъ Нарвы до знаменитаго, излюбленнаго петербуржцами, морского курорта Гунгербурга (Усть-Наровы) и морского порта. Послѣдній представляетъ большія удобства для отпускной торговли, но до настоящаго времени не имѣлъ особаго самостоятельнаго района и особаго значенія вслѣдствіе отсутствія жел. дороги; равнымъ образомъ и правильному развитію дачной и курортной жизни въ Гунгербургѣ немалымъ препятствіемъ служило всегда то же отсутствіе прямого желѣзнодорожнаго сообщенія съ столицей.



Такимъ образомъ, вполнѣ естественнымъ путемъ, послѣ нѣсколькихъ неудачныхъ попытокъ, выработался предлагаемый нынѣ проектъ Гдовской жел. дороги: отъ Гунгербурга черезъ Нарву, съ особымъ мѣстомъ черезъ рѣку Нарову, черезъ весь Гдовскій уѣздъ, прорѣзывая его по длинѣ съ сѣвера на югъ, въ самой центральной части, и затѣмъ пересѣкая С.-Петербургско-Варшавскую жел. дорогу близъ ст. Новоселье, — до г. Порхова, гдѣ новая линія примкнетъ къ Псково-Бологовской жел. дорогѣ, — протяженіемъ всего около 243 верстъ и стоимостью, по произведеннымъ предварительнымъ изслѣдованіямъ около 9.826.000 р., т. е. по 39.465 р. на 1 версту, считая вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ.

Избранное, по преимуществу лѣсное, направленіе дороги получаетъ нынѣ особо важное значеніе въ виду того дровяного голода, который свирѣпствуетъ за послѣдніе годы не только въ столицѣ, но и во всемъ прилегающемъ къ ней районѣ. Дрова страшно, до небывалыхъ размѣровъ, поднялись въ цѣнѣ, достигая до 50 р. и болѣе за кубъ (въ столицѣ, въ розничной продажѣ), отъ чего, конечно, сильно страдаетъ небогатый классъ столичнаго населенія. Почти такъ же поднялись онѣ въ цѣнѣ и въ Нарвѣ, въ Лугѣ, Псковѣ и вообще по линіямъ Балтійской и С.-Петербургско-Варшавской казенныхъ жел. дорогъ. Послѣднія остались вовсе безъ дровъ и принуждены были временно перейти на минеральное топливо. Во что обошелся казнѣ этотъ переходъ на каменный уголь, котораго, напримѣръ, на С.-Петербургско-Варшавской жел. дорогѣ потребляется около 130 пудовъ (по высокой цѣнѣ въ 20—25 коп. за пудъ) вмѣсто одного куба дровъ, — трудно даже подсчитать. Но несомнѣнно то, что Управленія обѣихъ жел. дорогъ ясно сознаютъ всю невыгодность сдѣланной замѣны и всѣми силами стремятся снова найти недорогія дрова. Усилія ихъ, однако, едва ли не останутся тщетными, такъ какъ повышеніе цѣнъ на дрова произошло отнюдь не потому, что мѣстные лѣсопромышленники, имѣя запасы дровъ, стakнулись только и отказались поставлять дрова по прежней дешевой цѣнѣ, — съ легкимъ же повышеніемъ цѣны тотчасъ предложить казеннымъ дорогамъ необходимыя имъ количества дровъ. Напротивъ, повышеніе дровяныхъ цѣнъ въ районѣ, прилегающемъ къ Петербургу, не вызвано искусственнымъ образомъ, а совершенно естественно подготавливалось уже въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ безпощадной рубкой лѣсовъ по линіямъ жел. дорогъ Балтійской и С.-Петербургско-Варшавской. Оно смягчалось до извѣстнаго времени долгосрочными дешевыми поставочными контрактами, дешевыми, старыхъ лѣтъ, покупками лѣсовъ и проч., но въ концѣ концовъ должно было обнаружиться, что дровъ уже не хватаетъ для удовлетворенія имѣю-



щихся потребностей. Тогда спросъ превысилъ предложеніе, дрова сразу и сильно поднялись въ цѣнѣ, и казенныя жел. дороги, примыкающія къ Петербургу, когда вздумали снова перейти на дровяное отопленіе, даже по цѣнамъ на 25 — 50% выше прежнихъ, не могли получитьжелаемаго количества дровъ.

Проектируемая нынѣ Гдовская жел. дорога дастъ возможность подвоза съ одной стороны къ Балтійской, а съ другой—къ С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогамъ огромныхъ количествъ дровъ. Дровяныхъ лиственныхъ и мѣшанныхъ лѣсовъ въ районѣ, пересѣкаемомъ новой линіей, какъ на участкѣ Нарва-Новоселье, такъ и на участкѣ Новоселье-Порховъ, имѣется еще огромное количество десятинъ, и притомъ лѣса эти почти вовсе не эксплуатируются за отсутствіемъ удобныхъ путей для сбыта. Такимъ образомъ съ осуществленіемъ проектируемой жел. дороги обѣ казенныя магистрали получаютъ милліоны, если не десятки милліоновъ пуд. дешевыхъ дровъ, по цѣнѣ, быть можетъ, даже болѣе низкой, чѣмъ прежнія старыя цѣны, и нельзя сомнѣваться, что появленіе на рынкѣ этихъ новыхъ значительныхъ количествъ дешевыхъ дровъ понизитъ и общій уровень дровяныхъ цѣнъ во всемъ районѣ. Все это обѣщаетъ значительныя выгоды для казны.

Въ тѣхъ-же выгодахъ новая линія проектирована такимъ образомъ, что она ни въ какомъ случаѣ не можетъ конкурировать съ обѣими казенными магистралями—Балтійской и С.-Петербурго-Варшавской, а служить для нихъ, разными частями своими, питательнымъ подъѣзднымъ путемъ, обѣщающимъ дать обѣимъ дорогамъ массу новыхъ грузовъ для перевозки въ столицу.

Проектируемая линія отъ Гунгербурга до Порхова пройдетъ въ пределахъ трехъ губерній: Эстляндской, С.-Петербургской и Псковской и на протяженіи своемъ обслужитъ главнымъ образомъ части Гдовскаго и Лужскаго уѣздовъ С.-Петербургской губерніи и часть Порховскаго уѣзда Псковской губерніи. На сѣверномъ участкѣ отъ Гунгербурга до Нарвы и нѣсколько далѣе — до границы Гдовскаго уѣзда линія пройдетъ параллельно и въ непосредственной близости къ рѣкѣ Наровѣ и кромѣ того пересѣкаетъ районъ, уже обслуженный Балтійской жел. дорогой; въ виду этого для названнаго участка, протяженіемъ около 20 верстъ, устанавливая свой какой либо опредѣленный районъ тяготѣнія представляется затруднительнымъ, и потому въ настоящей запискѣ, при исчисленіи района проектируемой линіи, въ видахъ осторожности, вовсе не приняты къ подсчету прилежающія къ проектируемой линіи части Везенбергскаго и Ямбургскаго уѣздовъ. Пройдя на протяженіи 20 верстъ почти по границѣ между двумя названными уѣздами, проек-



тируемая линия вступает затѣмъ въ предѣлы Гдовскаго уѣзда. Уѣздъ этотъ, съ огромной площадью въ 7.740 кв. вер. и съ населеніемъ, достигающимъ до 150 тыс. душъ, въ настоящее время совершенно лишенъ желѣзнодорожныхъ сообщеній; между тѣмъ проектируемая линия пересѣчетъ площадь Гдовскаго уѣзда на всемъ его протяженіи отъ сѣвера къ югу, проходя при томъ по самой срединѣ его территоріи; такимъ образомъ вся площадь Гдовскаго уѣзда, за исключеніемъ лишь незначительной южной части, которая будетъ ближе къ С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогѣ, а также небольшой части прибрежной полосы, лежащей между Чудскимъ и Псковскимъ озерами, войдетъ въ районъ вліянія новой линии. По произведеннымъ измѣреніямъ къ новой жел. дорогѣ будетъ тяготѣть до 95<sup>0</sup>/<sub>0</sub> всей площади Гдовскаго уѣзда, изъ чего видно, до какой степени важное значеніе имѣетъ для названнаго уѣзда проектируемая линия. Проходя по территоріи Гдовскаго уѣзда, новая линия захватитъ въ районъ своего вліянія также часть Лужскаго уѣзда и, кромѣ того, пройдетъ въ предѣлахъ послѣдняго въ юго-западной его части. Послѣ пересѣченія С.-Петербурго-Варшавской жел. дороги у ст. Новоселье, линия переходитъ границу Петербургской губ. и вступаетъ въ Порховскій уѣздъ, сѣверо-западная часть котораго будетъ также цѣликомъ охватываться новой линіей.

Общее протяженіе линіи Гунгербургъ-Порховъ составляетъ около 243 верстѣ, въ томъ числѣ участокъ отъ Гунгербурга до Навры — 12 верстѣ, отъ Нарвы до ст. Новоселье—172 вер. и участокъ Новоселье—Порховъ—59 верстѣ.

### Площадь района линіи и населеніе.

Въ районъ вліянія проектируемой линіи, если не считать нѣкоторой части Везенбергскаго и Ямбургскаго уѣздовъ, войдетъ площадь въ нижеслѣдующихъ размѣрахъ:

| Губерніи и уѣзды.     | Площадь квадр. верстѣ. |                   | % площади въ районѣ дороги.    |
|-----------------------|------------------------|-------------------|--------------------------------|
|                       | Въ уѣздѣ               | Въ районѣ дороги. |                                |
| С.-Петербургская губ. |                        |                   |                                |
| Гдовскій уѣздъ . . .  | 7.741                  | 7.354             | 95 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| Лужскій „ . . .       | 8.956                  | 896               | 10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| Псковская губ.        |                        |                   |                                |
| Порховскій уѣздъ .    | 6.046                  | 908               | 15 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| Всего . . .           | 22.743                 | 9.158             | —                              |



Такимъ образомъ проектируемой линіей будетъ обслуживаться обширная территорія, свыше 9,000 кв. вер., изъ которыхъ  $\frac{4}{5}$  всего пространства приходится на Гдовскій уѣздъ.

Поверхность въ разсматриваемой мѣстности представляется, въ общемъ, волнистою, хотя мѣстами встрѣчаются также низменные равнины. Рѣкъ и рѣчекъ въ районѣ линіи наблюдается большое обиліе, хотя значеніе воднаго пути представляетъ лишь р. Плюсса, но и она имѣетъ исключительно сплавной характеръ и отличается притомъ крайнимъ мелководьемъ и порожистью; судоходство же происходитъ лишь по р. Наровѣ, причемъ судоходное движеніе совершается не сквозное, а на двухъ участкахъ—выше и ниже пороговъ въ отдѣльности. Отсутствие такимъ образомъ сколько-нибудь сносныхъ водныхъ путей въ районѣ линіи особенно тяжело отражается на населеніи Гдовскаго уѣзда, вынужденномъ для промышленнаго обмѣна продуктами прибѣгать къ гужевой перевозкѣ, при чемъ отъ центра Гдовскаго уѣзда до ближайшихъ станцій жел. дорогъ—С.-Петербурго-Варшавской и Балтійской разстояніе составляетъ не менѣе 100 верстъ.

Относительно характера почвы въ районѣ линіи слѣдуетъ замѣтить, что почти весь Гдовскій и весь Лужскій уѣзды лежатъ на пластахъ глинъ, мергелей и песчаниковъ, въ Порховскомъ уѣздѣ почва суглинистая и супесчаная. Изъ ископаемыхъ главнымъ образомъ въ южной части района линіи встрѣчаются известнякъ, хорошія глины разныхъ сортовъ, гипсъ и торфъ.

Населеніе въ разсматриваемыхъ уѣздахъ по составу своему исконное русское, и лишь въ послѣднее время наблюдается нѣкоторый наплывъ сюда остзейскихъ поселенцевъ, приобрѣтающихъ обыкновенно участки изъ-подъ лѣса, которые они раздѣлываютъ и занимаютъ хлѣбами по мѣрѣ раздѣлки. Если къ числу населенія примѣнить принятый выше процентъ, въ размѣрѣ котораго площадь уѣзда входитъ въ районъ новой жел. дороги, то къ 1 января 1900 г. число душъ населенія въ районѣ дороги опредѣлится въ слѣдующемъ количествѣ:

| Губерніи и уѣзды.            | Число душъ населенія къ<br>1 января 1900 г. |                                 |                      | % въ районѣ<br>дороги.         |
|------------------------------|---|---------------------------------|----------------------|--------------------------------|
|                              | Въ уѣздѣ.                                   | Плот-<br>ность на 1<br>кв. вер. | Въ районѣ<br>дороги. |                                |
| <b>С.-Петербургская губ.</b> |   |                                 |                      |                                |
| Гдовскій уѣздъ . . . . .     | 147.843                                     | 19,1                            | 140.451              | 95 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| Лужскій „ . . . . .          | 136.386                                     | 15,2                            | 13.639               | 10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| <b>Псковская губ.</b>        |   |                                 |                      |                                |
| Порховскій уѣздъ . . . .     | 176.392                                     | 29,1                            | 16.459               | 15 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> |
| Всего . . . .                | 460.621                                     | —                               | 170.549              | —                              |



Такимъ образомъ, по самымъ осторожнымъ расчетамъ, въ районъ проектируемой линіи войдетъ не менѣе 170 т. душъ населенія, при чемъ почти вся масса населенія Гдовскаго уѣзда будетъ пользоваться новой линіей. Нельзя не замѣтить еще, что къ новой линіи можетъ отойти также и часть пограничнаго населенія изъ Псковскаго уѣзда, а равно близъ живущее къ линіи населеніе Ямбургскаго и въ особенности Везенбергскаго у.у., такъ что общее число мѣстнаго населенія, которое будетъ пользоваться услугами новой линіи, безъ сомнѣнія, слѣдуетъ считать значительно выше показаннаго.

## Землевладѣніе и землепользованіе.

### 1) Распредѣленіе земель по разрядамъ владѣнія въ ‰‰‰ всей площади.

| у ѣ з д ы.                   | Крестьянск.<br>надѣльн.<br>(удобной). | Владѣльч.<br>(удобной). | Казенной. |
|------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|-----------|
| <b>С.-Петербургская губ.</b> |                                       |                         |           |
| Лужскій . . . . .            | 20,5                                  | 38,2                    | 25,3      |
| Гдовскій . . . . .           | 25,6                                  | 29,8                    | 16,8      |
| <b>Псковская губ.</b>        |                                       |                         |           |
| Порховскій . . . . .         | 37,2                                  | 39,3                    | 1,7       |

Какъ видно изъ этихъ данныхъ, во всѣхъ трехъ перечисленныхъ уѣздахъ преобладаетъ передъ прочими видами владѣнія площадь владѣльческихъ земель. Въ особенности это относится къ Лужскому уѣзду, въ которомъ процентъ владѣльческой земли значительно превышаетъ земли казенныя и крестьянскія. Землевладѣніе крестьянское въ наибольшихъ сравнительно размѣрахъ наблюдается въ Порховскомъ уѣздѣ (37‰), а также въ Гдовскомъ уѣздѣ (26‰). Въ обоихъ названныхъ уѣздахъ площадь крестьянскихъ земель немного уступаетъ площади земель владѣльческихъ. Что касается казенныхъ земель, то наибольшій ‰ площади казенной земли, по сравненію съ прочими видами владѣнія, наблюдается въ Лужскомъ уѣздѣ (25‰), затѣмъ идетъ Гдовскій уѣздъ (17‰), менѣе же всего казенныхъ земель значится въ Порховскомъ уѣздѣ (около 2‰ всей площади удобной земли въ уѣздѣ). Такимъ образомъ, въ общемъ, въ разсматриваемыхъ уѣздахъ преобладаютъ земли владѣльческія, при чемъ много земель принадлежитъ Удѣльному вѣдомству (въ Осьминской и Константиновской волостяхъ Гдовскаго уѣзда и въ Сосѣдинской волости Лужскаго уѣзда), затѣмъ по размѣрамъ слѣдуетъ крестьянское землевладѣніе и на третьемъ лишь мѣстѣ стоятъ земли казенныя.



## 2) Распределение земель по угодьямъ.

| У ѣ з д ы.                   | На 100 дес. крестьянской<br>земли въ %. |       |       |              | На 100 дес. владѣльческой<br>земли въ %. |       |       |              |
|------------------------------|---|-------|-------|--------------|--|-------|-------|--------------|
|                              | Пахот-<br>ная.                          | Луга. | Лѣса. | Выго-<br>ны. | Пахот-<br>ная.                           | Луга. | Лѣса. | Выго-<br>ны. |
| <b>С.-Петербургская губ.</b> |   |       |       |              |  |       |       |              |
| Гдовскій . . . .             | 40,3                                    | 20,3  | 14,4  | 22,0         | 7,5                                      | 6,1   | 76,7  | 9,2          |
| Лужскій . . . .              | 51,0                                    | 20,8  | 14,4  | 11,4         | 11,5                                     | 8,8   | 74,6  | 4,4          |
| <b>Псковская губ.</b>        |   |       |       |              |  |       |       |              |
| Порховскій . .               | 68,0                                    | 18,9  | 5,9   | 4,2          | 21,5                                     | 17,1  | 51,2  | 9,3          |

Изъ приведенныхъ данныхъ усматривается, что въ крестьянскомъ землевладѣніи въ рассматриваемомъ районѣ половина всей земли отводится подъ посѣвы хлѣбовъ, льна и проч.,  $\frac{1}{8}$  часть земель занята лугами, и въ меньшихъ размѣрахъ площадь состоитъ подъ лѣсомъ и выгонами. Наибольшій процентъ посѣвной площади за счетъ лѣса и выгоновъ наблюдается въ Порховскомъ уѣздѣ, наименьшій—въ Гдовскомъ. Въ хозяйствахъ владѣльческихъ, наоборотъ, земледѣліе совершенно ничтожно, за то около  $\frac{3}{4}$  всей площади владѣльческихъ земель занимаетъ лѣсная поверхность, причемъ наибольшій процентъ частно-владѣльческихъ лѣсовъ приходится на Гдовскій и Лужскій уѣзды. Вообще данныя приведенной таблицы, если при этомъ принять во вниманіе преобладаніе въ районѣ новой линіи владѣльческихъ земель, съ одной стороны указываютъ на огромныя лѣсныя богатства края,—а съ другой характеризуютъ рассматриваемый районъ, какъ земледѣльческій — съ широко развитою посѣвной культурой, а также сѣнокосами.

## Земледѣліе и хлѣбопашество.

Не смотря на развитіе промысловой жизни населенія вообще въ С.-Петербургской губерніи, земледѣліе занимаетъ довольно видное мѣсто въ той части губерніи, которая входитъ въ районъ проектируемой линіи; объясняется это главнымъ образомъ тѣмъ, что фабрично-заводская промышленность въ этой части губерніи развита сравнительно слабо; отвлекаютъ въ этой мѣстности населеніе отъ хлѣбопашества лишь отхожіе промыслы, которые благодаря близости къ



столицѣ, распространены здѣсь въ сильной степени. Какъ замѣчено выше, въ разсматриваемомъ районѣ хлѣбопашество развито преимущественно на крестьянскихъ земляхъ, и не смотря на то, что почва въ этой мѣстности вообще мало плодородна, требуетъ постоянного удобренія и потому не всегда оправдываетъ затрату земледѣльческаго труда, — хлѣбопашество все-же составляетъ главное занятіе крестьянскаго населенія. Тѣ-же причины — сравнительная малоплодородность почвы, вызывающая необходимость постоянного ухода за землей въ видѣ искусственнаго ея удобренія, — обуславливаютъ то, что урожайность здѣсь по отдѣльнымъ годамъ подвержена очень незначительнымъ колебаніямъ. По наблюденіямъ земской статистики за рядъ лѣтъ оказывается, что въ этой мѣстности почти вовсе не бываетъ общихъ неурожаевъ или-же, наоборотъ, высокоурожайныхъ лѣтъ. Что касается владѣльческихъ хозяйствъ, то въ послѣднихъ, какъ раньше было указано, земледѣліе развито слабо. Главныя причины, препятствующія развитію земледѣлія въ хозяйствахъ владѣльческихъ, это постоянный и крайній недостатокъ въ рабочихъ рукахъ и непомѣрно высокая плата за трудъ, поглощающая цѣликомъ доходъ отъ хлѣбопашества.

Главными зерновыми хлѣбами въ разсматриваемомъ районѣ являются рожь и овесъ, и въ небольшомъ сравнительно количествѣ высѣвается еще ячмень. По даннымъ Канцеляріи Комитета Министровъ \*), относящимся къ началу 1890-хъ годовъ, процентъ посѣвной площади подъ культурой ржи въ разсматриваемыхъ уѣздахъ составляетъ около половины всей площади засѣваемой земли; такъ, въ Гдовскомъ уѣздѣ ржаные посѣвы достигаютъ 46%, а въ Лужскомъ и Порховскомъ составляютъ 47% всей посѣвной площади. Подъ посѣвъ овса наибольшая площадь занята въ Лужскомъ уѣздѣ (31%), затѣмъ слѣдуютъ Порховскій уѣздъ (25%) и Гдовскій (22%); подъ ячменемъ довольно значительна по размѣрамъ площадь земли лишь въ Гдовскомъ уѣздѣ (15%), въ остальныхъ же двухъ уѣздахъ посѣвы ячменя ничтожны.

По даннымъ Центрального Статистическаго Комитета, средній за 1897—1898 г.г. сборъ продовольственныхъ хлѣбовъ въ прилегающихъ къ проектируемой линіи уѣздахъ и избытокъ или недостатокъ хлѣба, за вычетомъ потребленія, въ районѣ новой линіи опредѣляются въ слѣдующемъ видѣ.

---

\*) Сводъ статистическихъ матеріаловъ, изд. Канцеляріи Комитета Министровъ. 1894 г.



Продовольственные зерновые хлѣба.

| У ѣ з д ы.               | Сборъ за<br>вычетомъ<br>сѣмянъ<br>(средній за<br>1897-1898 гг.) | Необходимо<br>на продо-<br>вольствіе<br>населенія<br>(по 15 пуд.). | Въ у ѣ з д ѣ.  |                   | Въ районѣ дороги. |                   |
|--------------------------|---|--|----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                          |   |  | Оста-<br>токъ. | Недоста-<br>токъ. | Оста-<br>токъ.    | Недоста-<br>токъ. |
|                          |   |  | И              | У                 | Д                 | Ы.                |
| С.-Петербургская<br>губ. |   |  |                |                   |                   |                   |
| Гдовскій . .             | 1,784.159   | 2,217.645  | —              | 469.486           | —                 | 446.012           |
| Лужскій. . .             | 2,056.151   | 2,045.790  | 10.361         | —                 | 1.036             | —                 |
| Псковская<br>губ.        |   |  |                |                   |                   |                   |
| Порховскій .             | 2,293.991   | 2,645.880  | —              | 351,889           | —                 | 52.783            |
| Всего . .                | 6,098.301   | 6,909.315  |                | 811.014           |                   | 497.759           |

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что населе-  
ніе въ разсматриваемой мѣстности далеко не обеспе-  
чено мѣстнымъ хлѣбомъ, и продовольственная нужда  
въ районѣ линіи достигаетъ ежегодно до 500 тыс. пуд.  
Главное количество не достающаго хлѣба, около 450 тыс.  
пуд., приходится на Гдовскій уѣздъ, населеніе кото-  
раго, не имѣя ни желѣзнодорожныхъ, ни водныхъ  
путей, испытываетъ поэтому наибольшія затрудненія  
въ полученіи хлѣба. По озерамъ въ разсматриваемый  
районъ хлѣбъ вовсе не доставляется, гужевая же пе-  
ревозка хлѣба на разстояніи отъ Нарвы до среднихъ  
частей уѣзда въ 100 вер., при испытываемыхъ при-  
томъ по временамъ года разныхъ затрудненіяхъ въ  
перевозкѣ, сильно удорожаетъ продуктъ. Сооруженіе  
въ этой мѣстности желѣзной дороги было бы поэтому  
истинно благотѣльнымъ для цѣлой массы населе-  
нія, не обеспеченнаго продовольствіемъ и вынужден-  
наго въ настоящее время дорого оплачивать свое  
прокормленіе.

Въ приведенныхъ подсчетахъ наличности про-  
дольственаго хлѣба въ районѣ линіи размѣръ по-  
требленія принять въ 15 п. на душу, что само по  
себѣ нельзя не признать минимальнымъ. Но кромѣ  
того въ вышепоказанныхъ итогахъ по хлѣбу вовсе не-  
учтенъ расходъ хлѣба на кормъ скота. Если, однако  
же, расходъ этотъ принять въ размѣрѣ всего лишь  
3-хъ пудовъ на душу населенія, то кормовой недо-  
статокъ хлѣба въ районѣ линіи выразится цифрой не  
менѣе 500 тыс. пуд., а всего слѣдовательно зерно-  
выхъ хлѣбовъ (не считая овса) будетъ подвозиться



въ разсматриваемый районъ по проектируемой линіи въ количествѣ до 1.000,000 пуд., изъ коихъ 860 т. п. хлѣба поступить въ одинъ только Гдовскій уѣздъ и 100 тыс. пуд. въ Порховскій.

### О в е с ь.

| у ѣ з д ы.         | Сборъ за вы-<br>четомъ сѣ-<br>мянъ (средн.<br>за<br>1897—1898<br>гг.) | Необходимо<br>на прокормъ<br>лошадей (по<br>10 пуд.). | Въ уѣздѣ. |           | Въ районѣ дороги. |           |
|--------------------|---|---|-----------|-----------|-------------------|-----------|
|                    |   |   | Остатокъ. | Недостат. | Остатокъ.         | Недостат. |
|                    |   |   | И         | У         | Д                 | Ы.        |
| С.-Петербург. губ. |   |   |           |           |                   |           |
| Гдовскій . . . .   | 352.248   | 277.680   | 74.568    | —         | 70.840            | —         |
| Лужскій . . . .    | 839.759   | 316.624   | 523.135   | —         | 52.314            | —         |
| Псковская губ.     |   |   |           |           |                   |           |
| Порховскій . . .   | 1,024.399   | 442.590   | 581.809   | —         | 87.271            | —         |
| Всего .            | 2,216.406   | 1,036.894   | 1,179.512 | —         | 210.425           | —         |

За исключеніемъ Гдовскаго уѣзда, въ предѣлахъ котораго отмѣчается лишь весьма небольшой избытокъ овса, въ двухъ прочихъ уѣздахъ—Лужскомъ и Порховскомъ—получаются уже довольно значительные избытки овса; послѣдніе достигаютъ въ районѣ линіи, по всѣмъ тремъ уѣздамъ въ сложности, количества до 200 тыс. пуд. Такимъ образомъ, если продовольственный хлѣбъ будетъ по проектируемой линіи цѣ-ликомъ подвозиться въ районъ дороги изъ другихъ мѣстностей, то овесъ будетъ доставляться со станцій новой дороги для вывоза главнымъ образомъ въ столицу.

### Льноводство.

Разсматриваемый районъ принадлежитъ къ льноводной полосѣ Россіи, поэтому культура льна представляется здѣсь, въ общемъ, весьма развитой и распространена почти повсемѣстно. Сѣется ленъ во всемъ разсматриваемомъ районѣ преимущественно на волокно, такъ называемый ленъ-долгунецъ,—волокно котораго, за удовлетвореніемъ домашнихъ потребностей мѣстнаго населенія, служитъ здѣсь предметомъ оживленной внутренней торговли и отпуска за предѣлы района. Особенною интенсивностью отличается льноводство въ южной части района линіи, гдѣ мѣстами оно изъ подспорнаго, второстепеннаго земледѣльческаго занятія населенія переходитъ въ главный, почти исключительный видъ земледѣльческаго труда; такъ, въ Порховскомъ уѣздѣ льноводство получаетъ уже крупное промышленное значеніе, служа вѣрнѣйшимъ источникомъ крестьянскаго дохода.



По даннымъ Центрального Статистическаго Комитета за 1898 г., сборъ льняного волокна и сѣмени по уѣздамъ и въ районѣ линіи опредѣляется въ слѣдующихъ размѣрахъ:

| У ѣ з д ы.                   | В ѣ у ѣ з д ѣ.                   |                | Въ районѣ дороги. |          |
|------------------------------|----------------------------------|----------------|-------------------|----------|
|                              | Сборъ сѣмени за вычетомъ посѣва. | Сборъ волокна. | Сѣмя.             | Волокно. |
|                              | П                                | У              | Д                 | Ы.       |
| <b>С.-Петербургская губ.</b> |                                  |                |                   |          |
| Гдовскій . . . . .           | 40.333                           | 67.708         | 38.317            | 64.322   |
| Лужскій . . . . .            | 38.574                           | 59.565         | 3.857             | 5.957    |
| <b>Псковская губ.</b>        |                                  |                |                   |          |
| Порховскій . . . .           | 178.721                          | 381.732        | 26.808            | 57.260   |
| Всего . . . .                | 257.628                          | 509.005        | 68.982            | 127.539  |

Изъ приведенныхъ данныхъ усматривается, что культура льна особенно широко развита въ Порховскомъ уѣздѣ: изъ 500 тыс. пуд. общаго сбора льняного волокна въ прилегающихъ къ проектируемой линіи трехъ уѣздахъ — 380 тыс. пуд. волокна или почти  $\frac{4}{5}$  всего сбора приходится на одинъ Порховскій уѣздъ. Наличие волокна въ районѣ линіи опредѣляется приблизительно въ количествѣ до 130 тыс. пуд. и сѣмени льняного до 70 тыс. пуд. Что касается затѣмъ свободнаго избытка льняныхъ товаровъ въ районѣ линіи, то въ этомъ вопросѣ необходимо считаться съ мѣстными условіями потребленія и сбыта льна. По мѣстнымъ изслѣдованіямъ, въ сѣверной льноводной полосѣ (губерніи—Новгородская, Вологодская, Костромская, Вятская) потребленіе льна населеніемъ для собственныхъ потребностей колеблется для волокна около 60% и для сѣмени льняного около 25%. Что касается разсматриваемаго района, то значительная норма потребленія льняного волокна, будучи еще приложима къ уѣздамъ Петербургской губерніи, оказывается совершенно не примѣнимой къ хозяйствамъ Псковской губ. Въ послѣдней ленъ отличается своими качествами и расцѣнивается по высокимъ сравнительно цѣнамъ, что и побуждаетъ населеніе вести здѣсь интенсивную льняную культуру и притомъ исключительно съ промышленной цѣлью. Если, поэтому, изъ уѣздовъ Петербургской губ. можно отнести къ вывозу половину наличности льна въ районѣ линіи,—въ предѣлахъ Порховскаго уѣзда ленъ весь поступитъ къ вывозу. Принимая во вниманіе, что посѣвы льна въ данной мѣстности все болѣе расширяются, — можно принять къ вывозу по проектируемой линіи льняного волокна въ количествѣ до



100 тыс. пуд., изъ коихъ 40 тыс. пуд. волокна будутъ вывозиться изъ уѣздовъ Петербургской губ. и 60 тыс. пудовъ изъ Порховского уѣзда. Вывозъ изъ района линіи льняного сѣмени можно предположить въ количествѣ 50 тыс. пуд.

## Л у г а.

Районъ проектируемой линіи можетъ считаться вообще довольно богатымъ площадью лугового пространства и находится при томъ въ весьма благоприятныхъ условіяхъ: влажный климатъ съ большимъ количествомъ осадковъ и обиліе водъ въ видѣ озеръ, рѣкъ, рѣчекъ и ручьевъ обезпечиваютъ отъ засухи и благопріятствуютъ росту травъ, дающихъ укусы, далеко покрывающіе существующую въ мѣстныхъ хозяйствахъ потребность въ сѣнѣ. Последнее въ особенности относится къ частновладѣльческимъ хозяйствамъ, гдѣ производится и посѣвъ травъ — клевера и тимофеевки, дающихъ сѣна значительно больше, чѣмъ требуется наличному скоту. По даннымъ земской статистики \*), суходольные луга въ разсматриваемой мѣстности даютъ сборъ сѣна въ среднемъ до 70 пуд. на десятину, съ луговъ же заливныхъ средний сборъ сѣна достигаетъ до 130 пуд.

Слѣдующія данныя представляютъ по уѣздамъ площадь луговъ на земляхъ крестьянскихъ и владѣльческихъ и сборъ сѣна въ каждомъ уѣздѣ, съ показаніемъ количества его, приходящагося на районъ проектируемой жел. дороги.

| У ѣ з д ы.            | Площадь луговъ. |              | Сборъ сѣна. |                  |
|-----------------------|-----------------|--------------|-------------|------------------|
|                       | Крестьянск.     | Владѣльчesk. | Въ уѣздѣ.   | Въ районѣ линіи. |
|                       | Десятинны.      |              | П у д м.    |                  |
| С.-Петербургская губ. |                 |              |             |                  |
| Гдовскій . . .        | 42.062          | 14.579       | 3,762.572   | 3,574.444        |
| Лужскій . . .         | 39.807          | 31.390       | 6,511.398   | 651.140          |
| Псковская губ.        |                 |              |             |                  |
| Порховскій . .        | 44.495          | 42.385       | 5,293.373   | 794.006          |
| Всего . . .           | 126.364         | 88.354       | 15,567.343  | 5,019.590        |

Такимъ образомъ, наличность сѣна въ районѣ линіи достигаетъ количества 5.000.000 пуд., изъ которыхъ 3.500.000 пуд. сѣна снимается съ луговъ въ одномъ Гдовскомъ уѣздѣ. Чтобы опредѣлить приблизительно избытки сѣна, которые, за покрытіемъ мѣст-

\*) Матеріалы по статистикѣ народнаго хозяйства въ С.-Петербургской губ., изд. С.-Петерб. Губ. Земства. 1895 г.



ныхъ потребностей, будутъ вывозиться изъ района линіи, необходимо исходить изъ слѣдующихъ соображеній. Какъ выше замѣчено, въ разсматриваемомъ районѣ въ настоящее время получаютъ значительные свободные избытки сѣна, въ особенности въ частновладѣльческихъ хозяйствахъ. Между тѣмъ, сбытъ сѣна изъ района линіи крайне затрудненъ, что и побуждаетъ владѣльцевъ земель, не смотря на близость такого огромнаго потребительнаго для сѣна рынка, какъ Петербургъ, по возможности не расширять луговой площади. Поэтому, если принять во вниманіе съ одной стороны, что хлѣбопашество въ частновладѣльческихъ хозяйствахъ представляется здѣсь дѣломъ мало выгоднымъ, а съ другой, что существуютъ въ районѣ линіи весьма благопріятныя условія для роста травъ, — то можно съ увѣренностью предсказать, что съ проведеніемъ желѣзной дороги луговая площадь, въ особенности во владѣльческихъ хозяйствахъ, будетъ значительно расширена, и избытки сѣна въ районѣ линіи, при вышеуказанныхъ обильныхъ среднихъ урожаяхъ, могутъ достигнуть весьма большихъ количествъ.

Въ настоящее время избытки сѣна въ районѣ линіи въ однихъ только частновладѣльческихъ хозяйствахъ достигаютъ до 1.000.000 пуд. Крестьянское сѣно, при луговой площади въ 126 тыс. десятинъ и при весьма слабомъ развитіи коневедства въ краѣ, также должно дать значительные излишки. Если же при этомъ имѣть въ виду несомнѣнно имѣющее послѣдовать съ проведеніемъ жел. дороги расширеніе луговой площади, то можно съ увѣренностью предположить, что на проектируемую линію будетъ поступать изъ ея района прессованное сѣно ежегодно въ количествѣ не менѣе 2.000.000 пуд., въ томъ числѣ до 100 тыс. пуд. будетъ вывозиться по линіи клевернаго сѣна.

Слѣдуетъ вообще замѣтить, что районъ проектируемой линіи, благодаря обилію проточныхъ водъ, очень богатъ заливными лугами, при этомъ во владѣльческихъ хозяйствахъ почти всюду распространено травосѣяніе лучшихъ сортовъ травъ, благодаря которому при обильныхъ урожаяхъ получается сѣно высокаго качества. При такихъ условіяхъ и при географическомъ положеніи разсматриваемаго района по близости къ Петербургу, проектируемая линія получитъ весьма важное экономическое значеніе: съ одной стороны — владѣльцамъ богатѣйшихъ сѣнокосовъ она доставитъ вѣрный сбытъ цѣннаго продукта, съ другой — для Петербурга, получающаго по желѣзнымъ дорогамъ сѣна свыше 7 милліоновъ пудовъ, новая линія откроетъ ближайшій источникъ полученія дешеваго кормового средства.



## Л ѣ с а.

Характернымъ отличительнымъ признакомъ разсматриваемаго раіона является его лѣснистость. Какъ уже было замѣчено, на владѣльческихъ земляхъ въ этой мѣстности лѣсная поверхность составляетъ около  $\frac{3}{4}$  всей площади владѣльческихъ земель. О лѣсныхъ богатствахъ края до нѣкоторой степени можно судить уже потому, что въ разсматриваемыхъ трехъ уѣздахъ, части которыхъ входятъ въ раіонъ проектируемой линіи, площадь однихъ только владѣльческихъ и крестьянскихъ лѣсовъ, не считая казенныхъ, достигаетъ 650 тыс. десятинъ; изъ этого числа въ одномъ Гдовскомъ уѣздѣ, входящемъ почти всею своею площадью въ раіонъ линіи, частные лѣса занимаютъ 214 тыс. десятинъ. Въ породахъ лѣса въ разсматриваемомъ раіонѣ большого разнообразія не наблюдается; такъ, изъ хвойныхъ породъ встрѣчаются ель и сосна, изъ лиственныхъ — преобладаютъ береза, осина и ольха.

Обращаясь собственно къ раіону проектируемой линіи, слѣдуетъ вообще замѣтить, что послѣдняя прѣжеть и обслужить огромныя площади лѣсовъ, причемъ въ раіонѣ линіи, по причинѣ отдаленности отъ какихъ бы то ни было удобныхъ путей сообщенія, встрѣчаются дачи съ лѣсомъ, совершенно еще не тронутымъ; въ другихъ экономіяхъ, благодаря рациональной рубкѣ, лѣсъ представляется также вполне сохранившимся.

Общая площадь лѣсовъ, которые войдутъ въ раіонъ проектируемой линіи, опредѣляется въ слѣдующихъ размѣрахъ:

| У ѣ з д ы.           | В ѣ у ѣ з д ѣ. |           |         | Въ раіонѣ проектируем. лин. |           |         |
|----------------------|----------------|-----------|---------|-----------------------------|-----------|---------|
|                      | Частной.       | Казенной. | Всего.  | Частной.                    | Казенной. | Всего.  |
|                      | Д              | е         | с       | и                           | т         | и       |
| Гдовскій . . . . .   | 214.117        | 44.813    | 258.930 | 190.000                     | 29.000    | 219.000 |
| Лужскій . . . . .    | 293.606        | 32.809    | 326.415 | 29.000                      | 3.000     | 32.000  |
| Порховскій . . . . . | 140.870        | 6.127     | 146.997 | 21.000                      | 2.000     | 23.000  |
| Итого . . . . .      | 648.593        | 83.749    | 732.342 | 240.000                     | 34.000    | 274.000 |

Изъ числа болѣе или менѣе крупныхъ частновладѣльческихъ лѣсныхъ дачъ въ разсматриваемой мѣстности въ раіонъ проектируемой линіи войдутъ, между прочимъ, кромѣ лѣсовъ Удѣльнаго вѣдомства, нижеслѣдующія дачи частныхъ владѣльцевъ:

Лѣсная дача барона Штакельбергъ (близъ Нарвы) около . . . . . 7.000 дес.  
 „ „ кн. Дондукова-Корсакова (между сел. Низы и Поля въ Гдовскомъ уѣздѣ) около . . . 25.000 „



|   |                              |         |
|---|------------------------------|---------|
| Лѣсная дача г. Пельцнеръ (им. Темницы,                      | близъ дер. Поля) около . . . | 3.000 „ |
| „ „ Нарвской Мануфактуры (им. Гавриловка, близъ дер. Поля)  | около . . . . .              | 4.000 „ |
| „ „ г. Громова (между дер. Поля и Перевозъ) около . . . . . | 20.000 „                     |         |
| „ „ г. Абрамова (южнѣе дер. Перевозъ) около . . . . .       | 5.000 „                      |         |
| „ „ г. Кашкарова (близъ дер. Щенца) около . . . . .         | 1.000 „                      |         |
| „ „ свѣтл. кн. Салтыкова (между дер. Бродъ и Блынки) около  | 15.000 „                     |         |
| „ „ ген. Сперанскаго (при дер. Кежево) около . . . . .      | 2.000 „                      |         |
| „ „ гг. Обольяниновыхъ (близъ дер. Ветцы) около . . . . .   | 2.000 „                      |         |
| „ „ гг. Кашкаровыхъ (при дер. Бродъ) около . . . . .        | 3.000 „                      |         |
| „ „ Делюлиныхъ (между дерев. Бродъ и Боровня) около . .     | 1.200 „                      |         |
| „ „ Малафеевыхъ (между дерев. Лукино и Желча) около . .     | 2.000 „                      |         |

Южнѣе станціи Новоселье къ проектируемой линіи будутъ тяготѣть, между прочимъ, лѣсныя дачи нижепоименованныхъ владѣльцевъ:

|                                    |                  |
|------------------------------------|------------------|
| Лѣсная дача графа Строгонова . . . | около 4.500 дес. |
| „ „ г. Смитъ . . . . .             | „ 2.000 „        |
| „ „ г. Громова . . . . .           | „ 3.000 „        |
| „ „ г. Захарова . . . . .          | „ 8.000 „        |
| „ „ г-жи Павловой . . . . .        | „ 2.000 „        |
| „ „ г. Дернова . . . . .           | „ 4.000 „        |
| „ „ бывшая г. Скерсть . . .        | „ 2.000 „        |
| „ „ г-жи Аничковой . . . .         | „ 2.000 „        |
| „ „ г. Ванюкова . . . . .          | „ 2.500 „        |

Казенные лѣса въ районъ проектируемой линіи войдутъ изъ слѣдующихъ четырехъ лѣсничествъ:

|   |            |
|---|------------|
| Въ Порховскомъ уѣздѣ лѣса Порховскаго лѣсничества около | 2.000 дес. |
| „ Лужскомъ у. лѣса Шкваринскаго лѣснич.                 | 3.000 „    |
| „ Гдовскомъ „ „ Палновскаго „ „                         | 16.134 „   |
| „ „ „ „ Спасовщинскаго „ „                              | 12,700 „   |

Казенные лѣса въ Гдовскомъ уѣздѣ занимаютъ обширную площадь, около 45.000 десятинъ, но значительная часть этой площади, а именно находящаяся на полуостровѣ между Чудскимъ и Пековскимъ озерами, въ Спасовщинскомъ лѣсничествѣ, къ учету не можетъ быть принята, на томъ основаніи, что лѣсъ изъ приозерныхъ лѣсныхъ дачъ будетъ, по всей вѣроятности, поступать на воду.

Вышеуказанныя огромныя лѣсныя богатства въ районъ проектируемой линіи въ настоящее время, за отсутствіемъ путей сообщенія, мало, а то и вовсе не



эксплоатируются, и это происходит въ такое время, когда во всѣхъ окружающихъ разсматриваемый районъ мѣстностяхъ наблюдается постепенное вздорожаніе строительнаго матеріала и топлива. Если принять во вниманіе, съ одной стороны, существующій въ краѣ усиленный спросъ на древесину, а съ другой—имѣющуюся, въ самомъ центрѣ районовъ спроса на лѣсъ, наличность огромной лѣсной поверхности, представляющей въ настоящее время мертвый капиталъ, то вопросъ о проведеніи здѣсь жел. дороги получаетъ особенное значеніе. Въ самомъ дѣлѣ, сооруженіе рельсоваго пути въ разсматриваемой мѣстности не только отвѣчало бы интересамъ лѣсовладѣльцевъ—въ смыслѣ поднятія доходности ихъ имѣній, но оно представлялось бы желательнымъ и даже необходимымъ также и для всѣхъ окружающихъ районъ проектируемой нынѣ линіи и нуждающихся въ лѣсѣ мѣстностей. вмѣстѣ съ тѣмъ проектируемый путь является насущно необходимымъ, какъ сказано уже выше, также и для ближайшихъ жел. дорогъ, испытывающихъ нынѣ крайнюю нужду въ топливѣ. Такимъ образомъ, сооруженіе проектируемой желѣзнодорожной линіи получаетъ весьма важное значеніе въ интересахъ общей экономіи всего края. Нечего и говорить, что въ случаѣ проведенія намѣченной жел. дороги лѣсные грузы, въ виду отсутствія въ районѣ дороги конкурирующихъ водныхъ путей, будутъ служить неисчерпаемымъ источникомъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ, и уже одни только эти грузы, сами по себѣ, могутъ въ достаточной степени обезпечить работу новой жел. дороги.

Обращаясь къ опредѣленію количества лѣсныхъ грузовъ, которые могутъ поступить на проектируемую линію изъ ея района, слѣдуетъ прежде всего замѣтить, что существующіе въ районѣ линіи водные пути въ дѣлѣ перевозки грузовъ явятся весьма слабымъ конкурентомъ жел. дорогъ. Единственная текущая къ сѣверу рѣка въ районѣ—Плюсса, а также ея притоки: Руя, Яна, Угорна и Люта — выдерживаютъ сплавъ только весной, въ водополье, въ остальное-же время, вплоть до замерзанія, онѣ мелѣютъ настолько, что дѣлается невозможной даже гонка по нимъ плотовъ. При такихъ условіяхъ, конечно, работа желѣзной дороги по перевозкѣ лѣсныхъ грузовъ является обезпеченной круглый годъ.

Въ разсматриваемомъ районѣ наблюдается обиліе какъ матеріальнаго, такъ и дровяного лѣса. Въ виду того, что преобладающей породой являются здѣсь быстро растущіе лиственные лѣса, максимальный оборотъ рубки лѣса можно принять въ 60 лѣтъ, и, слѣдовательно, изъ приведеннаго выше количества 274.000 десятинъ входящей въ районъ проектируемой линіи лѣсной площади ежегодной вырубкѣ будутъ подлежать



274.000: 60=4.566 дес. Считая сборъ лѣсного матеріала съ десятины въ 30 кубовъ, а въсь куба равнымъ въ среднемъ 250 пуд. (для строевого лѣса цифра эта является низкой и должна быть повышена по меньшей мѣрѣ до 300 пуд.), получимъ слѣдующее количество ежегоднаго лѣсного груза къ вывозу изъ раіона проектируемой линіи:  $4.566 \times 30 \times 250 = 34.245.000$  пуд. Полагая затѣмъ изъ осторожности, что не все означенное количество лѣса, а лишь  $\frac{2}{3}$  его въ дѣйствительности будутъ вырубаться въ раіонѣ новой линіи, все-же получимъ огромную цифру лѣсного груза, въ количествѣ до 23.500.000 пуд., которые и поступятъ на проектируемую линію для вывоза въ томъ или другомъ направленіи. Вопросъ въ томъ лишь, какъ распредѣлятся эти лѣсные грузы, т. е. какое количество изъ нихъ будетъ вывозиться въ видѣ матеріальнаго лѣса и какое въ видѣ дровъ; однако вопросъ этотъ имѣетъ уже второстепенное значеніе, при чемъ до извѣстной степени это будетъ зависеть отъ предъявляемаго спроса на тотъ или другой видъ лѣсного товара.

### СКОТОВОДСТВО.

Условія земледѣльческаго хозяйства во всей сѣверной полосѣ Россіи требуютъ внесенія въ почву болѣе или менѣе значительнаго количества удобренія. Универсальнымъ-же удобреніемъ, отвѣчающимъ всѣмъ требованіямъ, является навозъ содержимыхъ въ хозяйствахъ животныхъ. Поэтому въ громадномъ большинствѣ сѣверныхъ крестьянскихъ хозяйствъ навозъ является единственнымъ удобрительнымъ средствомъ, и скотъ обязательно держится въ этихъ хозяйствахъ съ цѣлью полученія навоза. Нѣсколько иную роль играетъ содержаніе скота въ частновладѣльческихъ хозяйствахъ въ краѣ. Разсматриваемый раіонъ, при обиліи выгоновъ и пастбищъ, представляетъ особенно благопріятныя условія для широкаго развитія скотоводства и особенно для разведенія молочнаго скота. Мясное скотоводство уже менѣе развито, въ виду главнымъ образомъ конкуренціи юга Россіи, гдѣ главный видъ убойнаго скота—волъ является до извѣстнаго возраста рабочимъ животнымъ, окупая такимъ образомъ расходы по своему содержанію. Молочное скотоводство распространено всюду во владѣльческихъ хозяйствахъ раіона новой линіи, причемъ во многихъ экономіяхъ предпринято даже разведеніе культурныхъ породъ молочнаго скота. Такимъ образомъ, при благопріятныхъ данныхъ условіяхъ и съ проведеніемъ жел. дороги, молочное хозяйство въ разсматриваемомъ раіонѣ могло-бы получить весьма широкое развитіе, тѣмъ болѣе, что миллионное населеніе столицы и ея пригородовъ предста-



вляеть обезпеченный и почти безграничный рынокъ для сбыта молока и молочныхъ скоповъ.

Въ настоящее время, вслѣдствіе недостаточнаго предложенія молочныхъ продуктовъ, жителямъ Петербурга приходится потреблять значительное количество разныхъ фальсифицированныхъ продуктовъ—маргариноваго масла, молока, разжиженнаго водою, съ примѣсью соды, крахмала и проч., а также пить молоко коровъ, содержимыхъ въ самомъ Петербургѣ и дающихъ, благодаря плохимъ помѣщеніямъ, часто безъ свѣта и свѣжаго воздуха, жидкое, нездоровое молоко. При такихъ условіяхъ приближеніе къ Петербургу новаго продуктивнаго молочнаго района представляется явленіемъ чрезвычайно важнымъ, и соединеніе этого района съ Петербургомъ скорымъ и дешевымъ рельсовымъ путемъ, казалось-бы, въ интересахъ населенія столицы должно быть въ высшей степени желательнымъ.

Количество скота въ районѣ проектируемой линіи до нѣкоторой степени можетъ быть усмотрѣно изъ нижеслѣдующихъ поуѣздныхъ данныхъ:

| У ѣ з д ы.                   | Крупный<br>рогатый<br>скотъ. | Овцы.  | Свиньи. | Лошади. |
|------------------------------|------------------------------|--------|---------|---------|
|                              | Ш т у к и.                   |        |         |         |
| <b>С.-Петербургская губ.</b> |                              |        |         |         |
| Гдовскій . . . .             | 38.960                       | 18.805 | 9.001   | 27.768  |
| Лужскій . . . .              | 39.314                       | 17.305 | 4.492   | 31.649  |
| <b>Псковская губ.</b>        |                              |        |         |         |
| Порховскій . .               | Свѣ                          | дѣній  | нѣтъ.   | 44.259  |

За исключеніемъ молочнаго рогатаго скота въ частновладѣльческихъ хозяйствахъ, разсматриваемый районъ не выдается сколько нибудь по разведенію прочихъ видовъ скота. Такъ, овцеводству въ большихъ размѣрахъ, а особенно тонкорунному, препятствуетъ здѣсь продолжительная зима, требующая большихъ запасовъ корма и теплыхъ помѣщеній. Разводимая въ крестьянскихъ хозяйствахъ овца по типу принадлежитъ къ обыкновенной русской сѣверной овцѣ, съ короткой, грубой шерстью, съ выходомъ шерсти около 5 фунтовъ съ головы. Живой вѣсъ такой овцы около двухъ пудовъ. Тѣ-же условія препятствуютъ также и широкому развитію въ краѣ коневодства. Лошади здѣсь вообще малосильны и не выносливы, главнымъ образомъ вслѣдствіе непосильнаго труда, небрежнаго ухода, а иногда и плохого корма. Свиноводство въ районѣ новой линіи является довольно важной побочной отраслью для утилизаціи отбросовъ молочнаго хозяйства.



## Промышленность. Фабрики и заводы.

Фабрично-заводская промышленность въ районѣ проектируемой линіи развита сравнительно слабо и представлена главнымъ образомъ группою винокуренныхъ заводовъ и заводами лѣсопильными. Въ числѣ послѣднихъ слѣдуетъ указать на заводъ, расположенный на рѣкѣ Плюссѣ въ 22 верстахъ отъ г. Нарвы, въ имѣніи кн. Дондукова-Корсакова; другой значительный лѣсопильный заводъ, въ томъ-же Гдовскомъ уѣздѣ, находится въ селѣ Кривая-Лука, расположенномъ неподалеку отъ впаденія въ Плюссу рѣчки Боровенки; наконецъ, къ югу отъ ст. Новоселье расположенъ большой паровой лѣсопильный заводъ г. Смитъ. Кромѣ названныхъ предпріятій, прочая заводская промышленность въ районѣ линіи представляется въ слѣдующемъ видѣ:

| Виды производствъ. Мѣстонахожденіе.              | Количество производства. |
|--|--------------------------|
| Винокуренный зав. село Вейно . . .               | 395. 150 град.           |
| „ „ „ Дубница . . .                              | 395. 970 „               |
| „ „ „ Каменное. . .                              | 405. 729 „               |
| „ „ „ Гавриловская . . .                         | 655. 910 „               |
| „ „ „ Кежево . . .                               | 412. 700 „               |
| Изразцовый заводъ „ Рожки. . .                   | Свѣдѣн. нѣтъ             |
| „ „ „ Темницы. . .                               | „ „                      |
| „ „ „ Рудня(Донскъ) . . .                        | „ „                      |
| 2 кожевенн. завода „ Скамья . . .                | „ „                      |
| Крахмальный зав. „ Низы . . .                    | „ „                      |
| „ „ „ Муково . . .                               | „ „                      |
| Льно-ткацкая фаб. „ Береза . . .                 | „ „                      |
| Стекланный зав. близъ ст. Новоселье . . .        | „ „                      |
| Древообрабатывающій зав. близъ хут. Ситный . . . | „ „                      |

Перечисленными производствами, оставляя въ сторонѣ конечные пункты линіи—Нарву и Порховъ, уже обслуженные желѣзными дорогами, исчерпывается вся фабрично-заводская промышленность въ районѣ проектируемой линіи. Какъ видно изъ приведенныхъ данныхъ, наиболѣе распространено въ районѣ линіи винокуреніе, имѣющее однако, судя по незначительности производства на отдѣльныхъ заводахъ, исключительно сельскохозяйственный характеръ. Выкурка спирта производится здѣсь главнымъ образомъ изъ картофеля. Недавно открывшій свою дѣятельность древообрабатывающій (соломка для спичекъ, фанерки и проч.) заводъ, въ Порховскомъ уѣздѣ, отправляетъ на рынокъ весьма значительныя количества соломки для спичекъ, фанеръ, досокъ и т. п. Мѣстные кустарные промыслы въ разсматриваемомъ районѣ также не получили большого развитія. Причи-



ной тому является крайнее развитіе въ районѣ отхожихъ промысловъ, отвлекающихъ большую часть населенія какъ отъ земли, такъ и вообще отъ мѣстной промысловой дѣятельности. Главнѣйшимъ въ районѣ новой линіи промысломъ, которымъ занимается прибрежное населеніе Гдовскаго уѣзда, является рыболовство и главнымъ образомъ ловъ снѣтка въ прилегающихъ озерахъ. Рыбной ловлей кормится значительная часть населенія, для котораго промыселъ этотъ сдѣлался постояннымъ и притомъ исключительнымъ родомъ занятій.

Почти повсемѣстно въ районѣ новой линіи распространены затѣмъ лѣсные промыслы, т. е. работы по рубкѣ и заготовкѣ лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ и по подвозу и сплаву ихъ по рѣчкамъ. Обиліе лѣса въ разсматриваемомъ районѣ вызвало также промыслы по выработкѣ лѣсотехническихъ продуктовъ; такъ, почти всюду въ районѣ новой линіи производится щепанье дранокъ для штукатурки, гонка смолы, куреніе дегтя, выдѣлка древеснаго угля и сажки и т. п. Въ числѣ кустарныхъ промысловъ особенно распространены здѣсь промыслы по обработкѣ дерева—колесно-тележный, столярно-плотничный и друг., а также изготовленіе легкихъ деревянныхъ издѣлій для сбыта въ столицу, какъ-то: производство корзинчнне, щеточное, выдѣлка боченковъ, шаекъ, деревянной посуды и проч. Можно вообще сказать, что, за исключеніемъ рыболовнаго промысла, почти вся остальная кустарная промысловая дѣятельность мѣстнаго населенія направлена на выдѣлку и обработку дерева и въ связи съ этимъ на производство лѣсотехническихъ продуктовъ.

Выше упоминалось уже, что въ разныхъ мѣстахъ въ районѣ линіи встрѣчаются залежи гипса, известковаго камня, плиты и проч. Такъ, известь, кромѣ весьма значительныхъ запасовъ ея въ южной части района линіи, встрѣчается также близъ д. Гавриловки въ Гдовскомъ уѣздѣ; въ послѣднемъ же, у д. Полей, имѣются также залежи плиты; близъ Нарвы встрѣчается штучный камень, бутъ и плита. Не подлежитъ сомнѣнію, что проведеніе здѣсь жел. дороги дастъ толчокъ къ разработкѣ всѣхъ этихъ ископаемыхъ и тѣмъ восполнить отчасти существующую нынѣ въ районѣ проектируемой линіи довольно слабую промысловую дѣятельность населенія.

Нельзя не указать еще на одинъ, существующій въ районѣ новой линіи, видъ земледѣльческой промышленности, дающій населенію довольно значительный доходъ, это повсемѣстно распространенныя въ районѣ садоводство и огородничество, получившія мѣстами чисто промышленный характеръ. Оба названные рода занятій держатся по преимуществу въ крестьянскихъ хозяйствахъ, причемъ промышленное



огородничество группируется главнымъ образомъ вблизи городовъ. Въ виду того, что указанные промыслы распространены въ районѣ линіи повсемѣстно и достигаютъ мѣстами широкаго развитія, — можно ожидать поступленія на жел. дорогу значительнаго количества грузовъ фруктовъ (главнымъ образомъ яблокъ), а также свѣжихъ овощей, сбытъ которыхъ, конечно, обезпеченъ въ Петербургѣ.

## Населенные пункты.

*Гунгербургъ* (или Усть-Нарова) получилъ развитіе всего лишь за послѣднія 20 лѣтъ, когда онъ изъ ничтожной деревушки превратился въ пользующійся нынѣ большою извѣстностью дачный курортъ, съ болѣе чѣмъ 500 дачъ и съ населеніемъ, достигающимъ въ лѣтнее время до 6.000 человѣкъ, считая въ томъ числѣ до 2.000 постоянныхъ жителей. Гунгербургъ расположенъ при устьи р. Наровы и находится, по южному берегу Финскаго залива, почти въ серединѣ между Петербургомъ и Ревелемъ. Въ 1894 г. въ Гунгербургѣ выстроена водолѣчебница, имѣющая все приспособленія по новѣйшимъ требованіямъ науки. Мѣстность здѣсь обладаетъ вполне благопріятными условіями для развитія въ будущемъ серьезнаго курорта. Въ настоящее время въ Усть-Наровѣ находятся два лѣсопильныхъ завода съ пристанями, на которыхъ происходитъ погрузка лѣса на корабли. Для этихъ работъ на лѣто прибываетъ сюда много рабочихъ изъ другихъ губерній, особенно изъ Архангельской, являющихся сюда обыкновенно весною, въ началѣ апрѣля, и остающихся до конца октября. Мѣстное населеніе Гунгербурга состоитъ на  $\frac{1}{3}$  изъ русскихъ-православныхъ и на  $\frac{2}{3}$  изъ эстонцевъ-лютеранъ. Въ періодъ 1891—96 гг. движеніе населенія въ Гунгербургѣ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

| Годы. | Пріѣзжихъ<br>жителей. | Постоянныхъ<br>жителей. | Итого. |
|-------|-----------------------|-------------------------|--------|
| 1891  | 2.000                 | 1.200                   | 3.200  |
| 1892  | 2.100                 | 1.250                   | 3.350  |
| 1893  | 2.250                 | 1.320                   | 3.570  |
| 1894  | 2.404                 | 1.370                   | 3.874  |
| 1895  | 2.700                 | 1.500                   | 4.200  |
| 1896  | 2.936                 | 1.976                   | 4.912  |

Такимъ образомъ въ указанное шестилѣтіе число пріѣзжихъ въ Гунгербургъ жителей увеличилось почти на 50%. Столь быстрый ростъ пріѣзжаго въ Гунгербургъ населенія обѣщаетъ развитіе въ этомъ курортѣ дачной жизни въ ближайшемъ уже будущемъ въ самыхъ широкихъ размѣрахъ. Ближайшими къ Гунгербургу желѣзнодорожными станціями являются станціи Нарва и Корфъ Балтійской жел. до-



роги; обѣ названныя станціи находятся стѣ Гунгер-бурга на разстояніи 14-ти вер. Со ст. Нарва лѣтомъ сообщеніе производится на пароходѣ по р. Наровѣ, со станціей-же Корфѣ только на лошадяхъ. Но дачная и курортная жизнь далеко не ограничивается однимъ лишь Гунгербургомъ: къ западу отъ него по берегу моря расположены Меррекюль, Шмецке и др. дачныя поселенія, въ которыхъ, вмѣстѣ съ Гунгербургомъ, насчитывается лѣтомъ свыше 20.000 жителей.

Въ настоящее время обороты Нарвскаго порта (Усть-Нарова) достигаютъ 6.500.000 пуд. по вывозу товаровъ изъ Россіи за границу и около 1.500.000 пуд. по ввозу иностранныхъ товаровъ. Не можетъ быть сомнѣнія въ томъ, что если жел. дорогу довести непосредственно до рейда (устье р. Наровы), чѣмъ устранится необходимость перегрузки товаровъ съ морскихъ судовъ въ рѣчныя, то значеніе Нарвскаго порта, т. е. собственно Усть-Наровы, значительно возрастетъ.

г. *Нарва*—оживленный портовый городъ, съ населеніемъ въ 16.577 душъ. Подъ городомъ расположены двѣ обширныя мануфактуры—Кренгольмская и Нарвская, а также машино-строительный заводъ.

Уѣздн. г. *Гдовъ*, С.-Петербургской губ., съ населеніемъ около 2.500 человѣкъ, находится въ 2-хъ верстахъ отъ Чудскаго озера. Заводской промышленности нѣтъ; сильно развито промышленное огородничество и рыбная ловля въ Чудскомъ озерѣ.

Уѣздн. г. *Порховъ*, Псковской губерніи, расположенъ на р. Шелони; жителей 5.573 человѣка. Въ городѣ находятся двѣ льноткацкія фабрики и одинъ кожевенный заводъ. Является значительнѣйшимъ торговымъ центромъ для обширнаго района; особенно значительны обороты по торговлѣ льномъ.

## Вѣроятные грузы проектируемой жел. дор.

А) Грузы по отправленію изъ района проектируемой линіи.

Исчисленный выше избытокъ овса, который будетъ подлежать вывозу изъ района проектируемой жел. дороги, опредѣляется въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Гдовскій и Лужскій уу. . . 120 тыс. пудовъ

Порховскій у. . . . . 80 „ „

Главнымъ пунктомъ для сбыта овса изъ района новой линіи, гдѣ на него всегда имѣется хорошій спросъ, и притомъ по хорошей цѣнѣ, будетъ, несомнѣнно, столица, потребляющая ежегодно огромныя количества овса. Средній пробѣгъ по новой линіи грузовъ овса изъ Гдовскаго и Лужскаго уѣздовъ слѣдуетъ принять въ размѣрѣ около половины раз-



стоянія между Новосельемъ и Нарвой, т. е. 80 верстъ, а средній пробѣгъ для отправокъ овса изъ Порховскаго уѣзда въ размѣрѣ около 30 верстъ (половина протяженія между Новосельемъ и Порховомъ). Такимъ образомъ перевозки овса по проектируемой линіи должны дать ей валовой выручки около 4.280 рублей, не считая дополнительныхъ сборовъ.

Грузы льна для вывоза изъ района новой линіи исчислены выше въ размѣрѣ около 100.000 пудовъ. Направиться эти грузы должны главнымъ образомъ въ Нарву, при чемъ около трехъ пятыхъ всего количества будетъ отправляться изъ Порховскаго уѣзда. Выручка новой дороги отъ перевозки льняного волокна, не считая дополнительныхъ сборовъ, составитъ 8.538 руб.

Сѣмя льняное предположено къ вывозу изъ района новой дороги въ количествѣ 50.000 пудовъ. Большая часть его направится на вывозъ за границу—часть черезъ Ревельскую таможню (около 35.000 пуд.), часть же (главнымъ образомъ съ южнаго участка новой дороги)—черезъ Рижскую таможню, съ пробѣгомъ по новой линіи лишь до станціи Новоселье. Выручка отъ перевозокъ льняного сѣмени по проектируемой жел. дорогѣ составитъ 1469 руб., не считая дополнительныхъ сборовъ.

Грузы сѣна, вѣроятная отправка котораго со станцій новой жел. дороги исчислена выше въ количествѣ 2 милл. пудовъ, направятся въ Петербургъ и дадутъ проектируемой линіи, при весьма низкомъ тарифѣ, достигающемъ почти  $\frac{1}{100}$  коп. съ пуда и версты, около 42.000 руб., не считая дополнительныхъ сборовъ.

Къ вывозу изъ района проектируемой линіи должно поступить, какъ исчислено выше, около 23.500.000 пудовъ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ. Большая часть этого количества, какъ то показываетъ практика сосѣднихъ съ проектируемой желѣзныхъ дорогъ, будетъ вывозиться въ видѣ дровъ, на которыя имѣется хорошій спросъ со стороны казенныхъ Балтійской и С.-Петербур.—Варшавской жел. дорогъ, а также въ Нарвѣ и Петербургѣ съ его окрестностями. Всего дровъ предполагается къ вывозу: въ Нарву и для надобностей казенной Балтійской жел. дороги—4.000.000 пудовъ, для надобностей С.-Петербур.—Варшавской жел. дороги (со сдачей ей дровъ на ст. Новоселье)—8.000.000 пудовъ и въ С.-Петербургѣ съ его окрестностями 4.000.000 пудовъ. Перевозки эти дадутъ новой желѣзной дорогѣ выручки 179.464 рубля, не считая дополнительныхъ сборовъ.

Что касается лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, то вся перевозка ихъ по новой линіи должна составить около 7.500.000 пудовъ. Большая часть



ихъ пойдетъ въ нераздѣланномъ видѣ въ Нарву, для вывоза оттуда, уже въ раздѣланномъ видѣ, за границу, всего въ количествѣ 5.000.000 пудовъ; часть же распределится между Петербургомъ съ его окрестностями съ одной стороны и мѣстными лѣсопильными заводами и станціями Псково-Бологовскаго (по большей части безлѣснаго) участка Рыбинско-Бологовской жел. дороги съ другой. Выручка новой желѣзной дороги отъ перевозки лѣсныхъ строительных матеріаловъ составитъ 192.637 рублей, не считая дополнительныхъ сборовъ.

Кромѣ дровъ и лѣсного строительнаго матеріала въ обдѣланномъ и необдѣланномъ видѣ, по новой желѣзной дорогѣ должны будутъ поступить къ вывозу также въ довольно значительныхъ количествахъ и различные продукты деревообрабатывающей промышленности, какъ-то: смола и деготь, древесная кора, разный щепной кустарный товаръ и проч. Судя по отправкамъ всѣхъ этихъ товаровъ съ сосѣднихъ, близлежащихъ станцій существующихъ желѣзныхъ дорогъ, для новой линіи слѣдуетъ предположить перевозки: разныхъ деревянныхъ издѣлій (боченки, посуда и проч.) въ количествѣ до 20,000 пудовъ (главнымъ образомъ для Петербурга), затѣмъ драни для штукатурки, щепы, соломки для спичекъ и т. п. — 60,000 пудовъ, угля древеснаго 20,000 пудовъ, коры древесной — 30,000 пудовъ, смолы и дегтя — въ количествѣ 100,000 пудовъ; изъ послѣднихъ 60,000 пудовъ пойдетъ на Петербургъ, а до 40,000 пудовъ — въ Нарву и Гюггербургъ для мѣстныхъ фабрикъ и надобностей мореходства. Выручка новой жел. дороги отъ перевозки всѣхъ этихъ грузовъ, не считая дополнительныхъ сборовъ, составитъ 5,388 рублей.

Въ виду довольно значительно развитого въ районѣ проектируемой линіи промысла по обработкѣ кожъ, необходимо принять отправку со всѣхъ станцій ея кожевеннаго товара въ количествѣ до 50,000 пудовъ. Столько же должно поступать сырыхъ кожъ и шкуръ въ районъ новой линіи изъ другихъ мѣстностей. По крайней мѣрѣ въ одинъ городъ Порховъ въ 1898 году по желѣзной дорогѣ прибыло 43,000 пудовъ сырыхъ кожъ и шкуръ (отправлено въ томъ же году выдѣланныхъ кожъ изъ Порхова — 24,000 пудовъ).

Довольно значительными должны быть отправки изъ всего района новой линіи въ столицу мясного скота, какъ въ живомъ видѣ: телятъ, свиней и рогатаго скота (главнымъ образомъ бракъ молочнаго скота), такъ и въ видѣ мяса, а равно птицы домашней живой и битой, яицъ и молочныхъ скоповъ. Руководствуясь данными желѣзнодорожной статистики сосѣднихъ Балтійской и С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогъ, а также недавно открытаго участка Бологое-Псковъ, можно исчислить минимальныя вѣроят-



ныя количества перевозокъ по новой линіи: мяса (свинины, говядины, телятины, сала и проч.) въ размѣрѣ около 100,000 пуд., живого скота—въ томъ же приблизительно количествѣ, птицы битой и живой — до 25,000 пуд., яицъ—около 30,000 пуд., разныхъ молочныхъ скоповъ (молока, сметаны, масла, сыра и творога)—до 50,000 пуд. (главнымъ образомъ съ большой и пассажирской скоростью). Всѣ эти грузы должны дать проектируемой жел. дорогѣ, не считая дополнительныхъ сборовъ, свыше 11,000 руб.

Значительныя количества извести должны пойти по новой линіи какъ изъ Гдовскаго уѣзда (дер. Гавриловка), такъ и съ южнаго участка дороги. Алебастръ будетъ поступать изъ Псковскаго уѣзда, гдѣ имѣются богатѣйшія залежи его.

Изъ продуктовъ обрабатывающей промышленности къ вывозу со станцій проектируемой линіи поступятъ: сѣменные масла (въ количествѣ до 25,000 пуд.) и винный спиртъ (около 50,000 пуд.).

Мѣстные сады и огороды должны дать, какъ уже сказано выше, съ проведеніемъ желѣзной дороги немалые грузы всевозможныхъ овощей (главнымъ образомъ картофеля, капусты и проч.) и фруктовъ для отправки въ столицу.

Всѣ прочіе мелкіе грузы, не поддающіеся специальному учету, могутъ быть опредѣлены по аналогіи съ отправлениями тѣхъ же грузовъ съ сосѣднихъ станцій существующихъ уже желѣзныхъ дорогъ. Въ круглыхъ цифрахъ онѣ должны составить минимально: для участка новой желѣзной дороги отъ Гунгербурга до Новоселья—около 300.000 пудовъ, съ пробѣгомъ по нему около 80 верстъ, и для южнаго участка, отъ Новоселья до Порхова,—около 100,000 пудовъ, съ пробѣгомъ по новой линіи всего лишь около 30 верстъ.

Въ общемъ итогѣ вся сумма отправокъ грузовъ со станцій новой желѣзной дороги, по номинальнымъ расчетамъ, должна составить около 28 мил. пудовъ, съ пробѣгомъ по новой линіи въ 2.370.000,000 пудо-верстъ и выручкой: 496,062 руб. (провозная плата)+ +135,355 руб. (дополнительные сборы)=631,417 руб.

Б) Грузы по прибытію въ районъ проектируемой линіи.

Грузами по прибытію на станціи новой желѣзной дороги явятся, во-первыхъ, предметы продовольствія, какъ-то: хлѣбъ, котораго въ районѣ линіи не хватаетъ для продовольствія мѣстнаго населенія, соль, сахаръ, табакъ, керосинъ, сельдь и проч., а во вторыхъ, различныя желѣзные издѣлія, земледѣльческія орудія и машины, искусственные земледобрительные туки, стеклянныя, фаянсовыя и др. издѣлія, мануфактурный товаръ и проч.

Какъ исчислено выше, недостатокъ въ продо-



вольственнымъ хлѣбъ выражается въ районѣ проектируемой линіи средней цифрой въ 1.000,000 пудовъ ежегодно, при чемъ около 900,000 пудовъ изъ этого количества приходится на Гдовскій и Лужскій уѣзды. Хлѣбъ будетъ прибывать въ районъ новой линіи съ Волги, изъ Рыбинска, но за отсутствіемъ по новой линіи крупныхъ торговыхъ центровъ, въ дѣйствительности онъ будетъ привозиться не непосредственно изъ Рыбинска, а изъ складовъ Порхова, Пскова и Нарвы.

Перевозки всѣхъ прочихъ потребительныхъ грузовъ по проектируемой линіи могутъ быть опредѣлены отчасти сообразно съ приведеннымъ выше количествомъ населенія въ районѣ новой дороги (около 170,000 душъ), отчасти по аналогіи съ прибытіемъ тѣхъ же грузовъ на станціи сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ. Всего такимъ образомъ прибытіе различныхъ грузовъ на станціи новой желѣзной дороги опредѣлится минимально въ размѣрѣ около  $2\frac{1}{2}$  милл. пудовъ, съ пробѣгомъ по новой линіи въ 260.000,000 пудовъ и выручкой въ 93,597 руб. провозной платы и 23,285 руб. дополнительныхъ сборовъ, а всего въ 116,882 руб.

В) Грузы въ междустанціонномъ сообщеніи проектируемой линіи.

Кромѣ отправокъ различныхъ грузовъ со станцій новой желѣзной дороги въ конечный ея пунктъ — Нарву и Усть-Нарову и на станціи чужихъ дорогъ, необходимо предвидѣть также, хотя и въ не особенно значительномъ на первое время, до развитія въ краѣ заводской, обрабатывающей промышленности, количествѣ — мѣстные, междустанціонныя перевозки различныхъ грузовъ, каковы, напр., камень и глина, въ изобиліи имѣющіеся въ одномъ пунктѣ и не имѣющіеся вовсе въ другомъ, кирпичъ, известь, сѣно и солома и различные предметы мелкой торговли и обыденнаго крестьянскаго обихода. Опять-таки по аналогіи съ участками сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ для новой линіи такихъ грузовъ можно подсчитать минимально  $1\frac{1}{2}$  милл. пудовъ, съ пробѣгомъ по ней въ 110.000,000 пудовъ и выручкой въ 43,345 р. (провозной платы — 30,395 руб. и дополнительныхъ сборовъ 12,950 р.).

Г) Транзитное грузовое движеніе по проектируемой линіи.

Наконецъ, кромѣ грузовъ собственного района, новая желѣзная дорога будетъ перевозить, хотя и въ небольшомъ количествѣ, транзитные грузы, т. е. передаваемые на нее съ чужихъ жел. дорогъ для слѣдованія на чужія жел. дороги. Дѣло въ томъ, что съ постройкой нынѣ проектируемой линіи Порховъ-Нарва сократится довольно значительно желѣзнодорожное



протяженіе между участкомъ Рыбинской жел. дороги Бологое-Псковъ и Ревелемъ, а именно на 42 версты:

Разстояніе существующее: Порховъ-Псковъ-Тапсъ-Ревель—460 вер.

Разстояніе черезъ новую линію: Порховъ-Новоселье-Нарва-Ревель—418 вер.

Участокъ Рыбинской дороги—Бологое-Рыбинскъ будетъ отправлять свои грузы въ Ревель и по постройкѣ проектируемой линіи все-же въ старомъ направленіи—черезъ Тосно,—какъ болѣе короткомъ, нежели направленіе по новой линіи.

Для участка же отъ Порхова до Бологого вывозное направленіе на Нарву и Усть-Нарову черезъ новую линію будетъ гораздо болѣе удобно, по сравненію съ существующими желѣзнодорожными направленіями къ другимъ Балтійскимъ портамъ, а именно разстоянія отъ Порхова составятъ:

|  |     |        |
|--|-----|--------|
| до Усть-Наровы (черезъ новую линію)    | 243 | версты |
| „ Петербурга (черезъ Дно-Царское Село) | 256 | „      |
| „ Риги (черезъ Псковъ)                 | 356 | „      |
| „ Ревеля (черезъ новую линію)          | 418 | „      |

Равнымъ образомъ проектируемая жел. дорога сократитъ желѣзнодорожный пробѣгъ для грузовъ, слѣдующихъ въ Ревель со станцій строящихся: участка Рыбинской жел. дороги Дно-Нозосокольники-Витебскъ и части линіи Москва-Крейцбургъ—отъ Москвы до Рѣжицы, а также съ жел. дорогъ южнѣе Витебска лежащихъ. Всего, по даннымъ желѣзнодорожной статистики за 1898 годъ и тѣмъ подсчетамъ, которые имѣлись въ виду при сооруженіи линіи Дно-Витебскъ и Москва-Крейцбургъ,—количество транзитныхъ грузовъ для новой линіи на первое время опредѣляется въ 600.000 пудовъ. Кромѣ того, отчасти транзитный характеръ будутъ имѣть отправки заграничныхъ товаровъ изъ Усть-Наровы въ Нарву (хлопокъ, каменный уголь, пряжа, сельдь и пр.), которыхъ, по даннымъ таможенной статистики, можно ожидать минимально въ размѣрѣ около 1.180.000 пудовъ. Всего ожидается по новой линіи перевозка до 1.780.000 пуд. транзитныхъ грузовъ, съ пробѣгомъ по ней въ 146.160.000 пудовъ-верстъ и выручкой въ 51.722 руб. (считая въ томъ числѣ 10.954 руб. дополнительныхъ сборовъ по перевозкамъ изъ Усть-Наровы въ Нарву).

#### Д. Пассажирское движеніе.

Какъ уже сказано выше, проектируемая желѣзная дорога прорѣзываетъ довольно густонаселенный подетольный районъ, въ которомъ сильно развита дачная жизнь и мѣстное населеніе котораго вообще очень подвижно и совершаетъ довольно частыя поѣздки. Кромѣ того она соединитъ съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ Гунгербургъ и все окружающее его морское по-



бережье, лѣтомъ населяемое тысячами прїѣзжихъ дачниковъ и больныхъ, лѣчащихся морскими купаньями. Въ виду этого представляется возможнымъ ожидать на новой линіи довольно оживленное пассажирское передвиженіе. Существующія сосѣднія съ проектируемой желѣзныя дороги имѣютъ весьма значительный доходъ отъ перевозки пассажировъ: Балтійская жел. дорога (вмѣстѣ съ Псково-Рижской)—2.675 руб. на версту (въ 1897 году), С.-Петербур.-Варшавская—3.544 руб., Рыбинская—1.723 руб. Такимъ образомъ для новой желѣзной дороги доходъ отъ пассажирскаго движенія, вмѣстѣ съ доходомъ отъ перевозки багажа и грузовъ большой и пассажирской скорости, слѣдуетъ принять минимальновъ 1.200 р. съ версты, что дастъ выручки для всей линіи—291.600 р.

#### Е. Разные доходы.

Наконецъ, разныхъ доходовъ, не связанныхъ прямо съ перевозкой (отъ буфетовъ, складочныхъ помѣщеній, арендныхъ статей, за храненіе и проч.), по аналогіи съ сосѣдними дорогами, для проектируемой линіи слѣдуетъ ожидать около 100 руб. на версту, а всего 24.300 руб.

Такимъ образомъ, сводя къобщему итогу всѣ сдѣланные минимальные подсчеты перевозокъ и доходности проектируемой желѣзной дороги въ первые же годы эксплуатаціи ея, мы получимъ слѣдующіе результаты.



# Наименованія статей.

## А. Отправленіе грузовъ изъ района новой дороги.

| Наименованія статей.  | Тысячи<br>пудовъ. | Пробѣгъ<br>по новой<br>линии вер. | Тысячи<br>пудовъ. | Пудоверст.<br>ставка въ<br>коп. | Выручка<br>въ рубляхъ. |
|---|-------------------|-----------------------------------|-------------------|---------------------------------|------------------------|
| Овесъ изъ Гдовск. и Лужск. уѣзд. въ Петербургъ . . .          | 120               | 80                                | 9.600             | $\frac{1}{27}$                  | 3.355                  |
| „ „ Порховскаго „ „ „ . . .                                   | 80                | 30                                | 2.400             | $\frac{1}{26}$                  | 923                    |
| Ленъ изъ Петербургской губ. въ Нарву . . . . .                | 40                | 100                               | 4.000             | $\frac{1}{18}$                  | 2.223                  |
| „ „ Псковской „ „ „ . . . . .                                 | 60                | 200                               | 12.000            | $\frac{1}{13}$                  | 6.315                  |
| Сѣмя льняное въ Ревель . . . . .                              | 35                | 100                               | 3.500             | $\frac{1}{27}$                  | 1.296                  |
| „ „ „ Ригу (чрезъ Ногоселье) . . . . .                        | 15                | 80                                | 450               | $\frac{1}{26}$                  | 173                    |
| Сѣно въ Петербургъ . . . . .                                  | 2.000             | 80                                | 160.000           | $\frac{1}{98}$                  | 42.105                 |
| Лѣсн. матеріалы для вывоза черезъ Нарву . . . . .             | 5.000             | 120                               | 600.000           | $\frac{1}{39}$                  | 153.846                |
| „ „ въ Петербургъ . . . . .                                   | 1.000             | 80                                | 80.000            | $\frac{1}{48}$                  | 16.667                 |
| „ „ на ст. Александровскую и Гатчину . . . . .                | 500               | 80                                | 40.000            | $\frac{1}{47}$                  | 8.511                  |
| „ „ „ Псково-Бологовскую жел. дор. . . . .                    | 500               | 60                                | 30.000            | $\frac{1}{38}$                  | 7.895                  |
| „ „ „ мѣстные лѣсопильные заводы . . . . .                    | 500               | 75                                | 37.500            | $\frac{1}{32}$                  | 11.718                 |
| Дрова для Балтійской жел. дор. и въ Нарву . . . . .           | 4.000             | 100                               | 400.000           | $\frac{1}{70}$                  | 57.142                 |
| „ „ С.-Петерб.-Варш. жел. дороги . . . . .                    | 8.000             | 60                                | 480.000           | $\frac{1}{57}$                  | 84.210                 |
| „ въ Петербургъ . . . . .                                     | 3.000             | 80                                | 240.000           | $\frac{1}{85}$                  | 28.235                 |
| „ на станціи Александровскую и Гатчину . . . . .              | 1.000             | 80                                | 80.000            | $\frac{1}{81}$                  | 9.877                  |
| Лѣсные товары (дрань, щепы и проч.) въ Петербургъ . . . . .   | 60                | 80                                | 4.800             | $\frac{1}{36}$                  | 1.334                  |
| Смола, деготь въ Петербургъ . . . . .                         | 60                | 80                                | 4.800             | $\frac{1}{33}$                  | 1.454                  |
| „ „ „ Нарву . . . . .   | 40                | 120                               | 4.800             | $\frac{1}{30}$                  | 1.600                  |
| Деревянные издѣлія въ Петербургъ . . . . .                    | 20                | 80                                | 1.600             | $\frac{1}{32}$                  | 500                    |
| Кора древесная „ „ . . . . .                                  | 30                | 80                                | 2.400             | $\frac{1}{48}$                  | 500                    |
| Уголь древесный „ „ . . . . .                                 | 20                | 80                                | 1.600             | $\frac{1}{51}$                  | 314                    |
| Кожи и шкуры „ „ . . . . .                                    | 50                | 100                               | 5.000             | $\frac{1}{18}$                  | 2.778                  |
| Мясо, сало и шерсть „ „ . . . . .                             | 100               | 80                                | 8.000             | $\frac{1}{26}$                  | 3.077                  |
| Битая и живая птица, перо, пухъ въ Петербургъ . . . . .       | 25                | 80                                | 2.000             | $\frac{1}{26}$                  | 769                    |
| Молочные скопы въ Петербургъ . . . . .                        | 50                | 80                                | 4.000             | $\frac{1}{24}$                  | 1.667                  |
| Яйца въ Петербургъ . . . . .                                  | 30                | 80                                | 2.400             | $\frac{1}{18}$                  | 1.334                  |
| Крупный рогатый скотъ, телята, свиньи въ Петербургъ . . . . . | 100               | 80                                | 8.000             | $\frac{1}{18}$                  | 4.445                  |
| Рыба въ Петербургъ . . . . .                                  | 50                | 60                                | 3.000             | $\frac{1}{18}$                  | 1.667                  |
| Масла сѣмянные въ Петербургъ . . . . .                        | 25                | 80                                | 2.000             | $\frac{1}{20}$                  | 1.000                  |
| Известь . . . . .   | 200               | 170                               | 34.000            | $\frac{1}{37}$                  | 9.189                  |
| „ . . . . .   | 300               | 40                                | 12.000            | $\frac{1}{26}$                  | 3.334                  |
| Алебастръ изъ Псковскаго уѣзда . . . . .                      | 150               | 180                               | 27.000            | $\frac{1}{38}$                  | 7.105                  |
| Спиртъ . . . . .  | 50                | 80                                | 4.000             | $\frac{1}{18}$                  | 2.223                  |



# Наименованія статей.

| Наименованія статей.                               | Тысячи<br>пудовъ. | Пробѣгъ<br>по новой<br>линии вер. | Тысячи<br>пудовъ. | Пудовъ въ<br>ставку въ<br>коп. | Выручка<br>въ рубляхъ. |
|--|-------------------|-----------------------------------|-------------------|--------------------------------|------------------------|
| Фрукты свѣжіе . . . . .                            | 50                | 80                                | 4.000             | $\frac{1}{16}$                 | 2.500                  |
| Овощи свѣжія . . . . .                             | 50                | 80                                | 4.000             | $\frac{1}{42}$                 | 952                    |
| Картофель . . . . .                                | 300               | 80                                | 24.000            | $\frac{1}{82}$                 | 2.927                  |
| Прочіе грузы на сѣверномъ участкѣ . . . . .        | 300               | 80                                | 24.000            | $\frac{1}{30}$                 | 8.000                  |
| „ „ „ южномъ „ . . . . .                           | 100               | 30                                | 3.000             | $\frac{1}{30}$                 | 1.000                  |
| Итого . . . . .                                    | 28.010            | —                                 | 2,369.850         | —                              | 496.062                |
| Дополнительные сборы . . . . .                     | —                 | —                                 | —                 | —                              | 135.355                |
| <b>Б. Прибытіе грузовъ въ раіонъ новой дороги.</b> |                   |                                   |                   |                                |                        |
| Хлѣбъ для Гдовск. и Лужск. уѣзд. . . . .           | 900               | 150                               | 135.000           | $\frac{1}{24}$                 | 39.706                 |
| „ „ Порховскаго уѣзда. . . . .                     | 100               | 30                                | 3.000             | $\frac{1}{34}$                 | 882                    |
| Соль для сѣвернаго участка . . . . .               | 120               | 150                               | 18.000            | $\frac{1}{48}$                 | 3.750                  |
| „ „ южнаго „ . . . . .                             | 15                | 30                                | 450               | $\frac{1}{48}$                 | 94                     |
| Керосинъ для сѣвернаго участка. . . . .            | 40                | 150                               | 6.000             | $\frac{1}{12}$                 | 5.000                  |
| „ „ южнаго „ . . . . .                             | 4                 | 30                                | 120               | $\frac{1}{12}$                 | 100                    |
| Сахаръ . . . . .                                   | 25                | 80                                | 2.000             | $\frac{1}{12}$                 | 1.667                  |
| Табакъ . . . . .                                   | 10                | 80                                | 800               | $\frac{1}{10}$                 | 800                    |
| Водки и др. напитки . . . . .                      | 30                | 80                                | 2.400             | $\frac{1}{12}$                 | 2.000                  |
| Сельдь иностранная черезъ Нарву . . . . .          | 75                | 120                               | 9.000             | $\frac{1}{18}$                 | 5.000                  |
| Мануфактурный товаръ . . . . .                     | 50                | 75                                | 3.750             | $\frac{1}{10}$                 | 3.750                  |
| Желѣзо и сталь . . . . .                           | 100               | 75                                | 7.500             | $\frac{1}{35}$                 | 2.143                  |
| Металлическія издѣлія и орудія . . . . .           | 100               | 75                                | 7.500             | $\frac{1}{28}$                 | 2.679                  |
| Стекло и стеклянные издѣлія . . . . .              | 40                | 75                                | 2.600             | $\frac{1}{24}$                 | 1.083                  |
| Цементъ для раіона новой дороги . . . . .          | 50                | 120                               | 6.000             | $\frac{1}{24}$                 | 2.500                  |
| „ изъ Гунгербурга въ Нарву . . . . .               | 20                | 12                                | 240               | $\frac{1}{24}$                 | 100                    |
| Кожи не выдѣланныя . . . . .                       | 50                | 80                                | 4.000             | $\frac{1}{20}$                 | 2.000                  |
| Туки землеудобрительныя . . . . .                  | 100               | 80                                | 8.000             | $\frac{1}{68}$                 | 1.176                  |
| Прочіе грузы для сѣвернаго участка . . . . .       | 500               | 80                                | 40.000            | $\frac{1}{24}$                 | 16.667                 |
| „ „ „ южнаго „ . . . . .                           | 200               | 30                                | 6.000             | $\frac{1}{24}$                 | 2.500                  |
| Итого . . . . .                                    | 2.529             | —                                 | 262.360           | —                              | 98.597                 |
| Дополнительные сборы . . . . .                     | —                 | —                                 | —                 | —                              | 23.285                 |



| Наименованія статей.  | Тысячи<br>пудовъ. | Пробѣгъ<br>по новой<br>линии вер. | Тысячи<br>пудовъ. | Пудоверст.<br>ставка въ<br>коп. | Выручка<br>въ рубляхъ. |
|---|-------------------|-----------------------------------|-------------------|---------------------------------|------------------------|
| <b>В. Мѣстное грузовое движеніе между станціями новой дороги.</b>   |                   |                                   |                   |                                 |                        |
| Известь . . . . .   | 200               | 80                                | 16.000            | $\frac{1}{30}$                  | 4 445                  |
| Земляные строительные матеріалы . . . . .   | 500               | 60                                | 30.000            | $\frac{1}{60}$                  | 4.617                  |
| Прочіе грузы . . . . .  | 800               | 80                                | 64.000            | $\frac{1}{80}$                  | 21.333                 |
| Итого . . . . .   | 1.500             | —                                 | 110.000           | —                               | 30.395                 |
| Дополнительные сборы . . . . .  | —                 | —                                 | —                 | —                               | 12.950                 |
| <b>Г. Транзитъ грузовъ черезъ новую дорогу.</b>   |                   |                                   |                   |                                 |                        |
| Рыба изъ Гунгербурга въ Нарву . . . . .   | 40                | 12                                | 480               | $\frac{1}{15}$                  | 267                    |
| Дер. вян. издѣл. " " " " . . . . .  | 15                | 12                                | 180               | $\frac{1}{24}$                  | 75                     |
| Хлопокъ " " " " . . . . .   | 450               | 12                                | 5.400             | $\frac{1}{18}$                  | 3.000                  |
| Пряжа " " " " . . . . .   | 260               | 12                                | 3.120             | $\frac{1}{12}$                  | 2.600                  |
| Уголь каменный " " " " . . . . .  | 350               | 12                                | 4.200             | $\frac{1}{45}$                  | 935                    |
| Кирпичъ " " " " . . . . .   | 50                | 12                                | 600               | $\frac{1}{30}$                  | 167                    |
| Цементъ, алебастръ " " " " . . . . .  | 15                | 12                                | 180               | $\frac{1}{24}$                  | 75                     |
| Ленъ въ Ревель . . . . .  | 30                | 220                               | 6.600             | $\frac{1}{25}$                  | 2.640                  |
| Лѣсные матеріалы въ Ревель . . . . .  | 20                | 220                               | 4.400             | $\frac{1}{55}$                  | 759                    |
| Прочіе грузы въ Ревель . . . . .  | 50                | 220                               | 11.000            | $\frac{1}{40}$                  | 2.750                  |
| Грузы съ линій южнѣе ст. Дно . . . . .  | 300               | 220                               | 66.000            | $\frac{1}{40}$                  | 16.500                 |
| " изъ-за Витебска . . . . .   | 200               | 220                               | 44.000            | $\frac{1}{40}$                  | 11.000                 |
| Итого . . . . .   | 1.780             | —                                 | 146.160           | —                               | 40.768                 |
| Дополнительные сборы . . . . .  | —                 | —                                 | —                 | —                               | 10.954                 |
| Итого грузовъ . . . . .   | 33.819            | —                                 | 2.888.370         | $\frac{1}{35}$                  | 812.281                |
| Д. Пассажирское движеніе . . . . .  | —                 | —                                 | —                 | —                               | 291.600                |
| Е. Разные доходы . . . . .  | —                 | —                                 | —                 | —                               | 24.300                 |
| Всего на новую дорогу . . . . .   | 33.819            | —                                 | 2.888.370         | —                               | 1.128.181              |
| На одну версту . . . . .  | 139               | —                                 | 11.886            | —                               | 4.643                  |
| <div>х) 2.888.370</div> <div>х) Сред. х) <math>\frac{1}{35}</math></div> <div>Всего на новую дорогу</div> |                   |                                   |                   |                                 |                        |



Такимъ образомъ валовой доходъ отъ эксплуатаціи проектируемой линіи, въ самые первые годы ея существованія, не задаваясь гадательными предположеніями о возможномъ, съ проведеніемъ желѣзной дороги, оживленіи и развитіи промышленной и торговой дѣятельности въ краѣ, — опредѣляется въ 1.128.181 руб., что даетъ довольно скромную цифру дохода въ 4.643 руб. на 1 версту пути. При этомъ ко всѣмъ перевозкамъ строго примѣнены общіе, дѣйствующие на всѣхъ жел. дорогахъ русской сѣти, тарифы, безъ всякаго повышенія ихъ.

Въ виду такой, сравнительно, небольшой доходности, постройка новой линіи предположена, хотя и съ широкой колеей, по на облегченныхъ условіяхъ. И лишь при такомъ допущеніи ожидаемая доходность линіи можетъ оправдать затрачиваемые на ея осуществленіе капиталы.

Всего по произведеннымъ изслѣдованіямъ прійдется затратить на сооруженіе проектируемой желѣзной дороги Порховъ-Нарва-Гунгербургъ, протяженіемъ въ 243 версты, не считая соединительныхъ вѣтвей и разъѣздныхъ путей, 9.826.337 руб. дѣйствит. (въ томъ числѣ на подвижной составъ 1.062.000 руб.), что составитъ на 1 версту 39.465 руб. (въ томъ числѣ на подвижной составъ 7.879 руб.). Считая въ этомъ числѣ на 2.000.000 руб. акцій, реализуемыхъ по нарицательной цѣнѣ, сумма облигаціоннаго капитала дороги опредѣлится въ 7.826.337 руб. дѣйствит. Считая  $8\%$  потери при реализаціи облигаціоннаго капитала и около  $7\%$  — проценты на него за время постройки, опредѣлимъ размѣръ нарицательнаго облигаціоннаго капитала въ  $7.826.337 + 1.173.951 = 9.000.288$  р. или кругло въ 9.000.000 руб. Такимъ образомъ весь нарицательный капиталъ Гдовской жел. дороги опредѣлится въ  $2.000.000 + 9.000.000 = 11.000.000$  рублей нарицательныхъ.

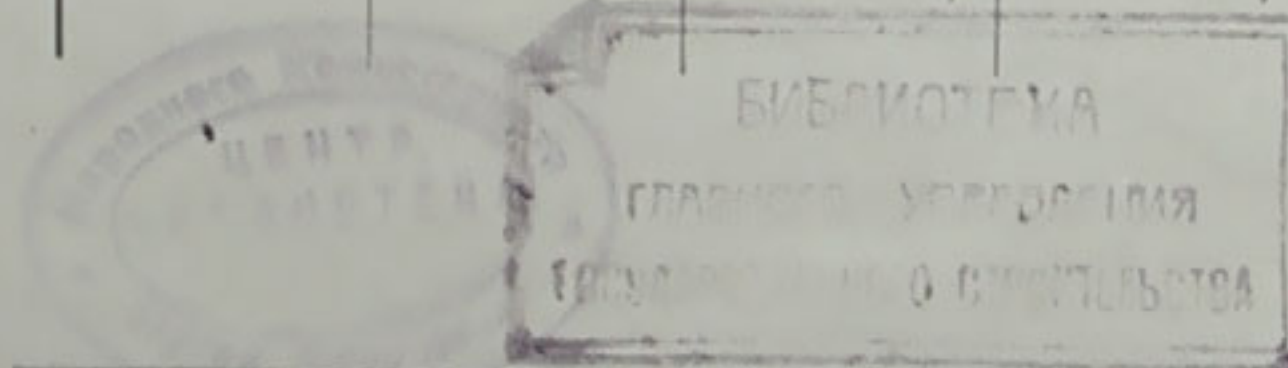
Обязательные платежи по облигаціонному долгу, т. е. проценты на него (въ размѣрѣ  $5\%$  годовыхъ) и погашеніе ( $0,1\%$ ) составятъ въ годъ 459,000 руб.

Расходы эксплуатаціи дороги можно опредѣлить: не зависящіе отъ движенія, въ виду облегченныхъ условій эксплуатаціи и сравнительной дешевизны сооруженія линіи, — въ 1.200 руб. съ версты, а всего въ суммѣ 291.600 руб., расходы же, отъ движенія зависящіе, въ 50 коп. съ поѣздоверсты. Всего для выполненія предположенныхъ перевозокъ грузовъ и пассажировъ по новой линіи прійдется пускать около 3-хъ паръ поѣздовъ, изъ которыхъ двѣ пары должны быть товаро-пассажирскіе. Эти три пары поѣздовъ сдѣлаютъ  $365 \times 3 \times 2 \times 243 = 532.170$  поѣздоверстъ, что по приведенной нормѣ, составитъ ежегодный расходъ въ 266.085 руб. Такимъ образомъ расходы эксплуатаціи проектируемой линіи составятъ  $291.600 + 266.085 = 557.685$  руб., и, слѣдовательно, за покрытіемъ обязательныхъ платежей по облигаціямъ, останется акціонерамъ  $1.128.181 - (557.685 + 459.000) = 111.496$  руб., т. е. около  $5\frac{1}{2}\%$  на затраченный акціонерный капиталъ.

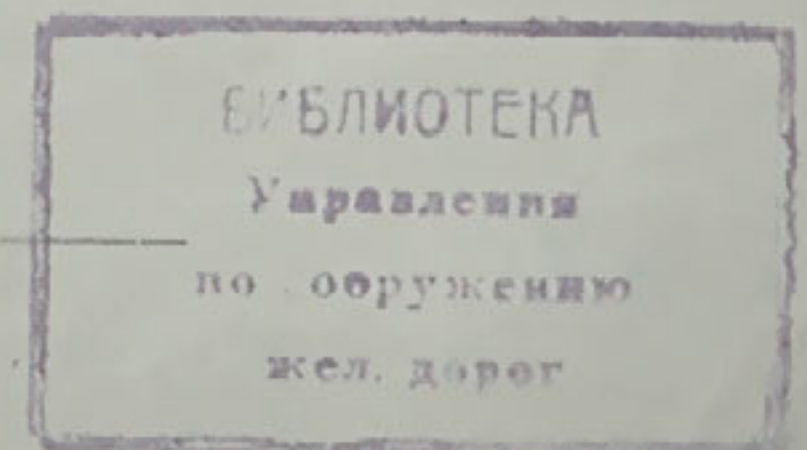


Свѣдѣнія о ввозѣ иностранныхъ товаровъ и вывозѣ за границу русскихъ товаровъ черезъ таможни: Нарвскую, Ревельскую и Рижскую за 1896 и 1897 годы:

| Наименованія товаровъ.             | Н а р в а.               |         |         |         | Р е в е л ь.  |          | Р и г а.  |          |
|------------------------------------|--------------------------|---------|---------|---------|---------------|----------|-----------|----------|
|                                    | ВЫВОЗЪ.                  | ВВОЗЪ.  | ВЫВОЗЪ. | ВВОЗЪ.  | ВЫВОЗЪ.       | ВВОЗЪ.   | ВЫВОЗЪ.   | ВВОЗЪ.   |
|                                    | 1896 г.                  | 1896 г. | 1897 г. | 1897 г. | 1897 г о д у. |          |           |          |
|                                    | Т Ы С Я Ч И П У Д О В Ъ. |         |         |         |               |          |           |          |
| Хлѣбъ зерновой . . . . .           | 5,4                      | —       | 4,9     | —       | 12.867,5      | —        | 13.985,7  | —        |
| Овесъ . . . . .                    | —                        | —       | —       | —       | 4.647,8       | —        | 1.560,8   | —        |
| Мука . . . . .                     | 4,8                      | —       | —       | —       | 457,9         | —        | 210,1     | —        |
| Выжимки . . . . .                  | —                        | —       | —       | —       | 670,2         | —        | 2.251,2   | —        |
| Сѣмена . . . . .                   | —                        | —       | —       | —       | 666,7         | 187,5    | 4.978,9   | 200,2    |
| Ленъ . . . . .                     | 10,5                     | —       | 15,1    | —       | 2.374,3       | —        | 3.421,9   | —        |
| Рыба . . . . .                     | —                        | 40,6    | —       | 39,2    | —             | 301,5    | —         | 571,0    |
| Дерево всякое . . . . .            | —                        | 1,4     | —       | —       | —             | —        | —         | —        |
| Лѣсные матеріалы . . . . .         | 5.386,8                  | 3,3     | 6.368,0 | 6,2     | 183,6         | 72,3     | 14.688,9  | 488,9    |
| Шерсть . . . . .                   | —                        | —       | —       | —       | 68,3          | 20,8     | 41,2      | 11,4     |
| Деревянные издѣлія . . . . .       | —                        | 14,6    | —       | 4,7     | 65,6          | 119,9    | 2,4       | 102,7    |
| Кожи и шкуры . . . . .             | —                        | —       | —       | —       | 48,1          | 54,6     | 189,8     | 72,7     |
| Мясо . . . . .                     | —                        | —       | —       | —       | 3,9           | —        | —         | —        |
| Картофель . . . . .                | 1,1                      | —       | 2,5     | —       | 16,5          | —        | 4,2       | —        |
| Овощи . . . . .                    | —                        | —       | —       | —       | 4,4           | 213,0    | 0,6       | 73,9     |
| Хлопокъ . . . . .                  | —                        | 443,3   | —       | 380,4   | —             | —        | —         | —        |
| Пряжа . . . . .                    | —                        | 269,4   | —       | 260,7   | —             | —        | 59,9      | —        |
| Керосинъ . . . . .                 | —                        | —       | —       | —       | 216,2         | —        | 342,4     | —        |
| Уголь каменный . . . . .           | —                        | 278,5   | —       | 327,0   | —             | 2.424,4  | —         | 16.925,3 |
| Крупн. рог. скотъ (руб.) . . . . . | —                        | —       | —       | —       | —             | 3,8      | —         | 73,8     |
| Доски . . . . .                    | —                        | 0,5     | —       | —       | —             | —        | —         | —        |
| Мясные товары . . . . .            | —                        | —       | —       | —       | 5,5           | —        | 159,9     | —        |
| Молочные скопы . . . . .           | —                        | —       | —       | —       | 55,6          | —        | 22,2      | —        |
| Яйца (тысячи штукъ) . . . . .      | 2,0                      | —       | —       | —       | 1.896,6       | —        | 515,341,4 | —        |
| Строительные матеріалы . . . . .   | —                        | 12,6    | —       | 14,3    | —             | 93,8     | —         | 3.962,7  |
| Кирпичъ . . . . .                  | —                        | 24,7    | —       | 33,9    | —             | 114,2    | —         | 857,4    |
| Всего тыс. пудовъ . . . . .        | 5.420,8                  | 1.187,1 | 6.607,0 | 1.275,2 | 23.260,1      | 9.382,0  | 99.595,0  | 36.201,0 |
| На сумму тыс. руб. . . . .         | 1.085,5                  | 5.436,1 | 1.089,0 | 3.148,7 | 28.483,7      | 42.515,7 | 58.690,1  | 31.760,4 |



БИБЛИОТЕКА  
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНІЯ  
ЖЕЛЕЗНЫХЪ ДОРОГЪ



Дозволено цензурою С.-Петербургъ, 27 Марта 1900 г.  
Тип. Ц. Крайзъ и К°, Б. Морскал, 19.