



Пояснительная записка къ проекту Бѣлорусской жел. дороги.

Линія Минскъ-Льговъ.

Желѣзнодорожная линія магистральнаго типа Минскъ-Льговъ, протяже- Введеніе.
ніемъ около 560 верстъ является естественнымъ продолженіемъ вновь строю-
щейся Сѣверо-Донецкой жел. дороги и, на подобіе того, какъ линія Льговъ-
Брянскъ даетъ весьма удобный выходъ всѣмъ грузамъ тяготеющимъ къ Бал-
тійскому морю на Ригу, вновь проектируемая Льгово-Минская жел. дорога дастъ
наиболѣе удобное соединеніе Льговскаго узла съ Либавою, съ сѣверо-западными
пограничными пунктами (Вержболово, Граево и др.), а также установить
болѣе удобное сообщеніе для грузовъ Владикавказской, Восточныхъ и
Южныхъ жел. дорогъ съ Петербургомъ и такимъ образомъ явится подспорьемъ
для многихъ перегруженныхъ желѣзнодорожныхъ артерій.

На Льгово-Минскую жел. дорогу слѣдуетъ также смотрѣть какъ на мо-
гучее средство для развитія коммерческаго значенія лучшаго, прекрасно обору-
дованнаго, незамерзающаго Русско-Балтійскаго порта—Либавы. Въ настоящее
время, когда Рижскій портъ является безспорно перегруженнымъ, не обладая
столь важнымъ качествомъ, каковымъ является незамерзаемость, коммерческіе
обороты Либавы не только не развиваются, но имѣютъ даже нѣкоторую тен-
денцію къ паденію, такъ напр.: коммерческіе обороты по ввозу и вывозу выра-
жались въ 1900 году, для Либавы круглою цифрою около 86.500.000 рублей, и
для Риги 129.600.000 руб.; въ 1907 году эта цифра падаетъ для Либавы до
50.600.000 руб. и возрастаетъ для Риги до 232.500.000 р. Въ ближайшемъ буду-
щемъ, какъ извѣстно, въ Либавѣ для развитія коммерческихъ оборотовъ пред-
полагается открытіе вольнаго коммерческаго порта въ подспорье казенному,
тогда какъ военный портъ переносится въ другое мѣсто.

1942 г.

ПРОВЕРЕНО
1960 г.

Направле-
ние линии.

Точное и наиболее целесообразное направление железнодорожной линии Минск-Льговъ будетъ установлено детальными техническими изысканіями; въ настоящее же время преслѣдуя не только большое транзитное значеніе этой линіи, но и мѣстные интересы обслуживаемаго ею края, сравнительно бѣднаго желѣзными дорогами, но густо заселеннаго, линія трассируется по нижеслѣдующему направленію:

Беря начало отъ ст. Льговъ или отъ одной изъ сосѣднихъ, расположенныхъ сѣвернѣе Артакова станцій ¹⁾ Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, вновь проектируемая линія направляется черезъ гор. Сѣвскъ къ сѣверо-западу, перекрещивается съ участкомъ Навля-Конотопъ Московско-Кіево-Воронежскаго О-ва у ст. Суземка, примѣрно на 113 верстѣ, затѣмъ далѣе пересѣкаетъ рѣку Десну у гор. Трубчевска, подходит на 212 вер. къ ст. Коробоницы Полѣсскихъ жел. дорогъ. Преслѣдуя то-же сѣверо-западное направленіе перекидывается мостомъ черезъ р. Ипутъ у гор. Суража и далѣе вторымъ большимъ мостомъ черезъ большую сплавную рѣку Сожъ, а на 391 верстѣ пересѣкаетъ р. Днѣпръ при ст. Быховъ или нѣсколько сѣвернѣе, образуя тутъ же узелъ съ Витебскъ-Жлобинской жел. дорогой и затѣмъ далѣе уже почти безъ всякихъ отклоненій, встрѣчая на своемъ пути рѣку Березину близъ мѣст. Божино и уѣздный гор. Игумень, подходит къ Минскому узлу, непосредственно или къ одной изъ ближайшихъ стан. Мос.-Брест. ж. д. ²⁾.

При такомъ направленіи линіи, когда захватываются всѣ болѣе значительные культурно-промышленные центры обслуживаемаго района, общее протяженіе ея должно быть принято въ 560 ³⁾ верстѣ и въ такомъ случаѣ разстояніе отъ Льгова до Либавы получается равнымъ 1.099 в. ⁴⁾, т. е. на 89 в. короче существующаго, при меньшемъ количествѣ передачъ съ одной дороги на другую.

¹⁾ Такъ на примѣръ, если за пунктъ примыканія принять ст. Дмитріевъ, то, хотя транзитное разстояніе отъ Льгова до Либавы увеличится примѣрно на 18 верстѣ, но зато почти уничтожается переломъ линіи, въ районѣ Быховъ-Пропойскъ и дальнѣйшее продолженіе ея въ будущемъ по прямой къ югу попадаетъ на Курскъ.

²⁾ Если-бы Правительство признало желательнымъ разгрузить Минскій узелъ и использовать прекрасно оборудованную узловую станцію Молодечно, Николаевской и Либ.-Ром. ж. д., то строительная длина линіи увеличится на 40 в., а транзитное разстояніе до Либавы уменьшится еще на 16 в.

³⁾ Протяженіе въ 560 верстѣ опредѣлилось многократнымъ измѣреніемъ по картамъ большого масштаба. Къ полученнымъ 538 вер. добавлено 4% съ округленіемъ для запаса. Такая провѣрка была произведена для 5 существующихъ дорогъ того же района. Сравненіе полученныхъ теоретическихъ величинъ съ дѣйствительными давало разницу въ предѣлахъ 2—3,8%, что доказываетъ правильность принятаго расчета.

⁴⁾ При выходѣ на Молодечно достигается сокращеніе на 100 в.

Указанное сокращеніе можетъ быть доведено почти до 105 верстъ и районъ тяготѣнія можетъ быть расширенъ трассировкою линіи въ обходъ городовъ Сѣвска и Трубчевска черезъ ст. Зерново М.-К.-Вор. ж. д. и Унеча Полѣск. ж. д. Для достиженія наименьшаго транзитнаго разстоянія въ нѣкоторыхъ случаяхъ предполагается примѣнить систему соединенія 2-хъ ближайшихъ станцій сосѣднихъ жел. дорогъ, не обѣщающихъ между собою большаго обмѣна, по образцу Московско-Виндавской жел. дороги посредствомъ соединительныхъ вѣтвей, безъ устройства общихъ станцій.

На своемъ пути проектируемая линія проходитъ по губеріямъ: Кур-Районъ экономическа-
ской, съ уѣздами Льговскимъ, Дмитріевскимъ и Рыльскимъ; Орловской, съ го тяготѣ-
уѣздами Сѣвскимъ и Трубчевскимъ; Черниговской, съ уѣздами Стародуб-нія. Про-
скимъ, Мглинскимъ и Суражскимъ; Могилевской, съ уѣздами Климовичскимъ, странство
Чериковскимъ и Быховскимъ и Минской, съ уѣздами Игуменскимъ и Мин-и населен-
скимъ. ность.

Площадь и заселенность всѣхъ перечисленныхъ уѣздовъ по статистическимъ даннымъ 2-хъ послѣднихъ лѣтъ представлены въ прилагаемой таблицѣ:

Наименованіе губерній и уѣздовъ.	Общая площадь уѣзда въ квадратн. верстахъ.	Населеніе.	Жителей на 1 кв. версту.	% площади въ районѣ дороги.
<i>Курская губернія.</i>				
уѣз. Льговскій	2.572	155.700	66	15
„ Дмитріевскій	2.789	151.600	54	14
„ Рыльскій	2.494	155.000	66	10
<i>Орловская губернія.</i>				
уѣз. Сѣвскій	3.503	183.370	52	32
„ Трубчевскій	4.515	146.852	33	18
<i>Черниговская губернія.</i>				
уѣз. Стародубскій	2.892	175.400	61	31
„ Мглинскій	3.319	168.780	30	36
„ Суражскій	3.634	239.056	66	60
„ Новгородъ-Сѣверскій ¹⁾	3.417	143.000	42	3

Наименованіе губерній и уѣздовъ.	Общая площадь уѣзда въ квадратн. верстахъ.	Населеніе.	Жителей на 1 кв. версту.	% площади въ районѣ дороги.
<i>Могилевская губернія.</i>				
уѣз. Могилевскій ¹⁾	3.009	185.034	62	6
„ Климовичскій	3.711	172.214	46	76
„ Чериковскій	4.083	193.857	47	100
„ Быховскій	4.105	160.645	39	60
„ Рогачевскій ¹⁾	6.546	256.377	39	8
<i>Смоленская губернія.</i>				
уѣз. Рославльскій ¹⁾	5.503	224.746	41	5
<i>Минская губернія.</i>				
уѣз. Минскій	4.580	340.717	75	3
„ Бобруйскій ¹⁾	10.721	325.431	30	6
„ Игуменскій	8.843	296.649	32	44
„ Борисовскій ¹⁾	8.904	288.724	32	2
Итого	88.740	3.973.152	—	—

Такимъ образомъ площадь и населеніе въ районѣ экономического тяготѣнія къ проектируемой линіи выражаются слѣдующими цифрами:

У ѣ з д ы:	Площадь кв. версты.	Населеніе.
Львовскій	356	23 355
Дмитріевскій	390	21.224
Рыльскій	249	15.500
Сѣвскій	1.121	42.678
Трубчевскій	813	26.433
Стародубскій	742	53 374
Мглинскій	1.195	60.761
Суражскій	2.180	143.434
Новгородъ-Сиверскій	103	4.290
Могилевскій	181	11.102
Климовичскій	2.820	130,883
Чериковскій	4.083	193.857
Быховскій	2.463	96.387
Рогачевскій	524	20.510
Рославльскій	275	11.237

¹⁾ Линіею не пересѣкаются, но входятъ въ районъ тяготѣнія.

У ѣ з д ы:	Площадь кв. версты.	Населеніе.
Минскій	137	10.222
Бобруйскій	536	16.272
Игуменскій	3.991	130.526
Борисовскій	178	5.774
	22.337 кв. вер.	1.017.819

душъ обоого пола.

Итакъ тяготѣющая къ Бѣлорусской линіи площадь равна 22.337 кв. верстъ или 2.327.062 десятинъ съ населеніемъ свыше милліона человѣкъ.

Изъ приложеннаго перечня легко усмотрѣть, что если южная часть линіи захватываетъ часть черноземной полосы Курской губерніи, то средняя и сѣверная проходятъ наоборотъ, по району чрезвычайно богатому лѣсами. Въ нѣкоторыхъ уѣздахъ до 70% общей площади находится подъ лѣсами, эксплуатация которыхъ за отсутствіемъ желѣзныхъ дорогъ не даетъ всѣхъ тѣхъ выгодъ, которыхъ можно ожидать съ проведеніемъ Льгово-Минской жел. дороги по самой лѣсистой части Минской, Могилевской, Черниговской и Орловской губерній. Тогда весь мелкій лѣсъ, нынѣ пропадающій на мѣстѣ, получитъ крупный сбытъ по высокой цѣнѣ на западныхъ рынкахъ.

Въ топографическомъ отношеніи вся показанная площадь въ средней своей части представляетъ довольно однообразное, мѣстами нѣсколько всхол-
Топографи-
ческий и
геологиче-
скій обзоръ
мѣстности.
 мленное плато средней высоты 80—100 саж. и только въ районѣ южной части проектируемой линіи возвышеніе надъ уровнемъ моря достигаетъ 120 саж. На западѣ холмистость плато нѣсколько усиливается, а на востокѣ оно постепенно переходитъ въ среднерусскую равнинную степь. Весь районъ проектируемой дороги изрѣзанъ долинами рѣкъ и рѣчекъ, при чемъ долины эти всегда болѣе или менѣе окаймлены широкими поемными пространствами, пониженными сравнительно со среднимъ поднятіемъ края иногда сажень на 10—15. Въ техническомъ отношеніи районъ дороги не представляетъ для строителя никакихъ сколько-нибудь серьезныхъ трудностей. Пересѣченіе мостами главныхъ рѣкъ: Десны, Сожа, Днѣпра и Березины точно также не представитъ затрудненій, такъ, какъ хотя мѣстами берега названныхъ водныхъ артерій довольно высоко поднимаются надъ поемною полосой и круто падаютъ къ уровню воды, но въ намѣченныхъ для пересѣченія пунктахъ условія перехода достаточно удобны и благопріятны.

Въ геологическомъ отношеніи разсматриваемую мѣстность можно раздѣлить на двѣ части—восточную и западную съ границею по долину Днѣпра. Къ востоку отъ Днѣпра почти исключительно развиты верхнія образованія мѣловой формации, отчасти прикрытыя ледниковымъ наносомъ, изобилующимъ валунами. Ближе къ Льгову мѣловые образованія покоятся подъ покровомъ позднѣйшаго происхожденія глинъ и другихъ аллювіальныхъ отложеній. Къ западу отъ Днѣпра до г. Минска исключительно развиты четвертичныя отложенія всюду, повидимому на мѣловой подкладкѣ. Только въ одномъ мѣстѣ Игуменскаго уѣзда обнаруженъ островной выходъ кэмбрійской формации, древнѣйшей изъ образующихъ земную кору.

Въ зависимости отъ описаннаго геологическаго характера раіонъ дороги въ сѣверной своей части менѣе богатъ полезными ископаемыми, чѣмъ въ южной. Кое гдѣ встрѣчаются мѣсторожденія желѣзной руды, такъ назыв. болотнаго типа. Мѣсторожденія желѣзной руды извѣстны около Старога Быхова, а также въ окрестностяхъ Пропойска, (напр. у с. Старинка, имѣнія кн. Крапоткина), въ Сѣвскомъ уѣздѣ встрѣчаются залежи бураго желѣзняка.

Въ мѣловыхъ отложеніяхъ мѣстами встрѣчаются въ большихъ количествахъ фосфориты, но это полезное ископаемое тоже пока почти не эксплуатируется. Далѣе почти повсемѣстно въ раіонѣ дороги имѣются весьма существенныя мѣсторожденія кирпичныхъ, гончарныхъ, кафельныхъ и огнеупорныхъ глинъ, которыя въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ раіона линіи довольно интенсивно эксплуатируются для производствъ: кирпичнаго и гончарнаго (уѣзды Черниговской губ. и друг.), кафельнаго, (изразцоваго), терракотоваго, стекольнаго и друг. Кафельное, терракотовое и стекольное производства особенно развиты въ Могилевской и Черниговской губ. Въ предѣлахъ мѣловой формации добывается пишущій мѣлъ и выжигается строительная известка. Мѣловые отложенія изобилуютъ также конкреціями кремня. Ледниковые валуны пригодны для строительныхъ цѣлей, а также для мостовыхъ и шоссеиныхъ путей: мѣстныя шоссе шоссеированы именно этого рода камнемъ. Къ полезнымъ ископаемымъ слѣдуетъ также отнести обширныя образованія торфа, но мѣстные торфяники эксплуатируются пока очень слабо.

Геологическія условія мѣстности даютъ основаніе ожидать почвъ особенно благопріятныхъ для произрастанія древесной растительности, что въ дѣйствительности и наблюдается, такъ какъ весь раіонъ дороги, за исключеніемъ ея крайняго южнаго участка, изобилуетъ обширными площадями лѣсовъ. Поч-

венныя и климатическія условія благопріятствуютъ также культурѣ техническихъ растеній льна и конопли преимущественно въ восточной половинѣ дороги, начиная приблизительно отъ Днѣпра. Пойменные почвы (рѣчной аллювій) даютъ обильные сборы отличнаго сѣна, которое за отсутствіемъ достаточно удобныхъ путей сообщенія не имѣетъ обезпеченнаго сбыта.

Сравнительная близость Балтійскаго моря и большое количество лѣсныхъ пространствъ, а также болѣе западное положеніе, все это сказывается на климатѣ большей части раіона проектируемой линіи. Климатъ этотъ болѣе мягокъ по сравненію съ центральными губерніями Россіи. Количество выпадающихъ осадковъ вообще достаточво и уменьшается лишь въ раіонѣ крайняго участка дороги, да и тамъ засухи представляютъ изъ себѣ рѣдкое и исключительное явленіе. Въ западной части дороги иногда даже наоборотъ осадки являются чрезмѣрно обильными. Средняя температура года въ центральномъ пунктѣ раіона дороги въ Старомъ Быховѣ равна $+5,6^{\circ}$ С.; средняя $-6,4^{\circ}$ С. и средняя лѣтняя $+17,4^{\circ}$ С. Снѣжный покровъ и санный путь держится 80—90 дней въ году. Вскрытіе рѣкъ случается между 10—20 числами марта, а замерзаніе—между 20 ноября и 10 декабря. Продолжительность навигаціоннаго періода по Днѣпру и его притокамъ равняется въ среднемъ 250-ти днямъ.

Какъ уже отмѣчено выше, почвенныя и климатическія условія края весьма благопріятствуютъ развитію лѣсной и луговой растительности. Бѣлоруссія искони известна какъ царство лѣсовъ, которые и въ настоящее время все еще занимаютъ въ раіонѣ проектируемой линіи около 45% прилегающей площади. Особенною лѣсистостью отличаются уѣзды: Рославльскій, Климовичскій, Чериковскій, Суражскій, Мглинскій, Быховскій, Бобруйскій, Рогачевскій и Игуменскій. Въ отношеніи древесныхъ породъ мѣстные лѣса въ общемъ отличаются смѣшаннымъ характеромъ. На третичныхъ песчанистыхъ площадяхъ, а также на пескахъ ледниковаго происхожденія произрастаетъ преимущественно сосна, образуя болѣе или менѣе сплошные однородные сосновые боры. Мѣстами на болотистыхъ пескахъ къ соснѣ примѣшивается ель. На суглинистыхъ и супесчанистыхъ почвахъ растутъ лиственные породы, въ числѣ которыхъ видное мѣсто занимаютъ: береза, дубъ, кленъ, ясень, осина, ольха и въ меньшемъ количествѣ вязъ и грабъ. Технические свойства всѣхъ древесныхъ породъ отличаются высокимъ достоинствомъ. Изъ кустарниковыхъ растеній мѣстами, преимуще-

Растительность.

ственно по берегамъ рѣкъ, необыкновенно развиты поросли кустарной ивы или лозы, кора которой представляетъ цѣнный дубильный матеріалъ. Много также орѣшника и дико растущихъ ягодныхъ кустовъ черной и красной смородины.

Населеніе. Мѣстное населеніе въ этнографическомъ отношеніи можно подраздѣлить на три группы. Первое по численности мѣсто занимаютъ крестьяне бѣлоруссы, населяющіе всю среднюю и западную часть разсматриваемаго раіона. Среди сплошного бѣлорусскаго населенія вкраплены болѣе или менѣе обширныя поселенія (слободы) великоруссовъ-старообрядцевъ, а къ востоку въ уѣздахъ Орловской и Курской губ. великорусское населеніе становится преобладающимъ. Наконецъ, въ уѣздахъ Черниговской губерніи имѣются и малорусское населеніе въ незначительномъ, сравнительно, количествѣ. Бѣлоруссы, великоруссы и малоруссы составляютъ русскую группу населенія. Вторую этнографическую группу образуютъ евреи, населяющіе (за исключеніемъ уѣздовъ Орловской губ.) города и мѣстечки въ раіонѣ дороги. Наконецъ, третью этнографическую группу составляютъ поляки-помѣщики и крестьяне (шляхта), причемъ польскій элементъ всего сильнѣе представленъ въ западной части раіона линіи.

Главное занятіе крестьянъ-бѣлоруссовъ составляетъ земледѣліе, сельское хозяйство и лѣсные промыслы. Великоруссы кромѣ земледѣлія занимаются также торговлей и ремеслами (артели каменщиковъ, плотниковъ, кузнецовъ и т. п.). Малорусское населеніе преимущественно земледѣльческое. Главное занятіе евреевъ ремесла и торговля. Изъ ремеслъ среди евреевъ наиболѣе развиты портняжество, сапожное ремесло, слесарное, литейное, кузнечное и друг. Поляки, помѣщики и шляхта занимаются почти исключительно земледѣліемъ и сельскимъ хозяйствомъ.

Землевладѣніе и земледѣліе.

Земельная собственность распредѣляется въ разсматриваемомъ краѣ между тремя категоріями владѣльцевъ: крестьяне-собственники, помѣстные владѣльцы и казна, которой принадлежатъ преимущественно лѣсныя площади. Главная масса земли всего около 50% всей площади принадлежитъ помѣщикамъ, тогда какъ крестьянскій надѣлъ составляетъ лишь около 40% всей площади. Остальные 10% находятся во владѣніи казны, городовъ и проч.

Въ средѣ помѣщиковъ преобладаетъ вообще мелкое землевладѣніе. Лицъ, владѣющихъ землей въ размѣрѣ до 50 десятинъ считается около 70% всего

числа помѣщиковъ; среднее землевладѣніе (отъ 50 до 1000 десятинъ) составляетъ 25% и крупное владѣніе—5%. Крестьянскій душевой надѣлъ составляетъ въ разсматриваемой мѣстности 4,5—5 десятинъ удобной и неудобной земли, около половины всего крестьянскаго населенія владѣютъ 3—5 десятинами; приблизительно 30% владѣютъ 5—8 десятинами и около 15% владѣютъ болѣе, нежели 8 десятинами. Остальнымъ приходится менѣе 3 десятинъ на душевой надѣлъ.

Проектируемая дорога могла бы значительно содѣйствовать развитію мѣстнаго земледѣлія и его улучшенію какъ непосредственно, такъ и путемъ повышенія общаго умственнаго и культурнаго уровня. Для болѣе высокихъ видовъ сельскаго хозяйства необходимы какъ надлежащій умственный цензъ, такъ и усовершенствованныя земледѣльческія орудія, примѣненіе подходящихъ землеудобрительныхъ туковъ, раціональные сѣвообороты и т. п. Что въ данной области раціональное и усовершенствованное полевое хозяйство не только возможно, но и очень прибыльно, тому доказательствомъ служатъ примѣры нѣкоторыхъ крупныхъ и богатыхъ имѣній. Но мелкіе землевладѣльцы и сельскія общества усваиваютъ всякія сельскохозяйственныя улучшенія медленно и примѣняютъ ихъ слабо. Почти повсемѣстно практикуется старая примитивная трехпольная система сѣвооборота при скудномъ удобреніи навозомъ домашнихъ животныхъ. Одну изъ главнѣйшихъ причинъ подобной рутины слѣдуетъ видѣть въ невозможности скоро и дешево добывать необходимыя принадлежности улучшеннаго хозяйства. Замѣчено, что по сосѣдству съ рельсовыми путями и крестьянское хозяйство бѣлоруссовъ быстро прогрессируетъ: трехпольная система смѣняется четырехпольною и болѣе сложными, вводится травосѣяніе, примѣняется минеральное удобреніе, входятъ въ употребленіе по крайней мѣрѣ простѣйшія сельскохозяйственныя машины, причемъ люди научаются дѣйствовать сообща, отказываясь отъ прежней разрозненности и обособленности. Съ другой стороны сложныя системы хозяйствъ даютъ продукты, для которыхъ требуется возможность выгоднаго сбыта, всегда затруднительнаго при отсутствіи усовершенствованныхъ путей сообщенія.

Мѣстные водные и сухопутные пути сообщенія.

Главную часть протяженія мѣстныхъ водныхъ путей составляетъ р. Днѣпръ и его притоки. Днѣпръ, берущій начало въ Бѣльскомъ у. Смоленской губ., становится судоходнымъ начиная съ 190 версты отъ истока, именно, отъ

с. Елисѣевки Дорогобужскаго у. и до Орши течетъ очень извилисто, такъ что длина рѣки отъ Дорогобужа до Орши 323 вер., тогда какъ прямое разстояніе между названными городами всего 175 в. Отъ Смоленска до Орши рѣка имѣетъ западное направленіе, параллельное Московско-Брестской ж. д., а отъ Орши круто поворачиваетъ на югъ и сохраняетъ меридіаночное направленіе вплоть до Рогачева. Между Оршей и Шкловомъ Днѣпръ протекаетъ въ крутыхъ и обрывистыхъ берегахъ, но затѣмъ долина рѣки расширяется, достигая мѣстами 4—5 верстъ ширины. Въ верховьяхъ рѣки судоходство затрудняется вслѣдствіе мелководья, а мѣстами и вслѣдствіе порожистости. Отъ Дорогобужа до Орши Днѣпръ бываетъ судоходенъ лишь весною, а иногда и лѣтомъ послѣ проливныхъ дождей. Участокъ отъ Орши до Могилева (85 в.) имѣетъ весьма оживленное судоходное и пароходное движеніе во всю навигацію. Отъ Могилева до впаденія Березины судоходство продолжается во всю навигацію, но съ большими затрудненіями лѣтомъ, вслѣдствіе мелководья: при сильномъ мелководьѣ рейсы пассажирскихъ пароходовъ нерѣдко вовсе прекращаются, а буксирные пароходы зачастую перетягиваются черезъ мели на канатахъ и якоряхъ. Отъ мѣста впаденія Березины Днѣпръ многоводенъ и удобенъ для всякаго судоходства. Отъ Дорогобужа до Орши на Днѣпрѣ существуетъ всего лишь 2 пристани — Смоленскъ и Дубровка, отправляющія главнымъ образомъ лѣсъ сплавомъ внизъ по рѣкѣ; затѣмъ, слѣдуетъ рядъ болѣе значительныхъ пристаней: Орша, Копысь, Шкловъ, Могилевъ, Старый Быховъ, Рогачевъ, Жлобинъ, Рѣчица, Лоевъ. Въ Ст. Быховѣ (или вблизи него у ст. Дашковка Р.-О. ж. д.) проектируемый путь пересѣкаетъ рѣку и можно ожидать, что эта станція станетъ складочнымъ пунктомъ для товаровъ, подвозимыхъ снизу и сверху по рѣкѣ для переотправки по дорогѣ и обратно для товаровъ, прибывающихъ по дорогѣ и сдаваемымъ затѣмъ на рѣку для доставки къ выше названнымъ пристанямъ.

Изъ притоковъ Днѣпра наиболѣе важное значеніе въ изслѣдуемой мѣстности имѣютъ Березина и Сожъ. Березина беретъ начало въ Борисовскомъ у. и течетъ сначала къ сѣверо-востоку, впадаетъ въ озеро Мядель и по выходѣ изъ него направляется на востокъ до м. Верхняя Березина, отъ котораго поворачиваетъ на югъ и впадаетъ въ Днѣпръ въ Рѣчицкомъ у., ниже м. Горвиля. Сплавною Березина дѣлается отъ впаденія р. Прони, выше м. Верхняя Березина, куда зимою свозится строевой лѣсъ для сплава. Настоящее судоходство по Березинѣ начинается отъ г. Борисова и производится вплоть до впаденія рѣки въ Днѣпръ, т. е. на протяженіи 353 в. Затрудненія судоходству проис-

ходятъ, главнымъ образомъ, отъ мелководья, частыхъ извилинъ, дубовыхъ колдъ въ фарватерѣ рѣки и пр. Течение Березины медленное и его скорость увеличивается только во время половодья.

Р. Березина имѣетъ большое военное и торговое значеніе. Непрístupность береговъ, мѣстами очень крутыхъ, поросшихъ лѣсомъ, мѣстами низменныхъ и болотистыхъ, покрытыхъ кустарникомъ, параллельное Днѣпру направление рѣки, пересѣкающія ее большія дороги, подчасъ значительная глубина— все это дѣлаетъ ее выгодной оборонительной линіей. Что касается торговли, то таковая сложилась здѣсь съ отдаленнѣйшихъ временъ. Главную отрасль торговли составляетъ торговля лѣсомъ, сплавляемымъ по всей Березинѣ.

Р. Сожъ беретъ начало недалеко отъ Смоленска и течетъ въ южномъ направленіи, орошая Смоленскій, Краснинскій, Рославльскій, Мстиславльскій, Чериковскій, Климовичскій, Быховскій, Гомельскій и Городнянскій уѣзды. Отъ м. Рославичи (137-й в. отъ истока) Сожъ дѣлается сплавнымъ, а отъ м. Кричева (220 в. отъ истока) судоходнымъ. Протекаетъ Сожъ по долинѣ шириною 1—4 версты, большею частью болотистой. Отъ м. Пропойска (244 в. отъ истока) ходятъ пароходы. Главнѣйшія въ предѣлахъ района проектируемой дороги пристани на Сожѣ: Пропойскъ, Чериковъ и Кричевъ, всѣ преимущественно лѣсныя, отправляющія до 15-ти милліоновъ пуд. лѣсныхъ матеріаловъ. Можно ожидать, что значительная доля этого количества при существованіи проектируемой линіи поступитъ на нее, какъ грузъ для перевозки.

Паровой флотъ бассейна Днѣпра выше пороговъ насчитываетъ до 200 разной величины пароходовъ, почти исключительно желѣзныхъ. Непаровой флотъ значительно больше и достигаетъ 1000 разного типа судовъ. Всего паровымъ и не паровымъ флотомъ транспортируется ежегодно свыше 200 милл. пудовъ разного преимущественно, лѣснаго груза, количество котораго составляетъ около 90% всего транспорта.

Изъ прочихъ рѣкъ района дороги слѣдуетъ отмѣтить Десну, Проню и Друть. Всѣ три названныя рѣки имѣютъ значеніе преимущественно сплавныхъ путей.

Сухопутные пути сообщенія дѣлятся на три категоріи: дороги грунтовыя, шоссейныя и желѣзныя. Грунтовыя дороги въ свою очередь подраздѣляются на почтовыя, торговыя, проселочныя и полевыя. Передвиженіе грузовъ по грунтовымъ дорогамъ не поддается учету, но оно признается весьма значительнымъ („Россія“, томъ IX, стр. 333), такъ какъ грунтовыя дороги являются

подъездными путями къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и пристанямъ. Часть грунтовыхъ дорогъ края находится въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія и содержатся на счетъ казны, другая часть—въ вѣдомствѣ Министерства Внутреннихъ дѣлъ и содержится на счетъ земствъ или мѣстныхъ распорядительныхъ комитетовъ. Проселочныя дороги содержатся владѣльцами земель, по которымъ онѣ пролегаютъ.

Изъ шоссированныхъ дорогъ районъ проектируемаго пути прорѣзываютъ: Московско-Варшавское шоссе, Петербурго-Кіевское и Могилево-Бобруйское. Московско-Варшавское шоссе пересѣкаетъ уѣзды: Климовичскій, Чериковскій, Быховскій и Бобруйскій и проходитъ черезъ м. Кричевъ, г. Чериковъ и м. Пропойскъ. Въ Кричевѣ шоссе пересѣкаетъ р. Сожъ мостомъ. Кіевское шоссе пересѣкаетъ въ районѣ линіи уѣзды: Могилевскій и Быховскій. Могилево-Бобруйское шоссе пролегаетъ черезъ уѣзды: Могилевскій, Быховскій и Бобруйскій. Всѣ эти шоссе находятся въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія и содержатся на счетъ казны. Для дороги онѣ будутъ имѣть весьма важное значеніе въ качествѣ прекрасныхъ подъездныхъ путей.

По количеству рельсовыхъ путей изъ губерній разсматриваемаго района бѣднѣе другихъ Могилевская губ. Существующія рельсовыя линіи, за исключеніемъ Витебскъ-Жлобинской, прорѣзывая лишь окраины губерніи привлекаютъ къ нимъ торговую и промышленную дѣятельность, между тѣмъ какъ центръ губерніи, лишенный хорошихъ путей, остается менѣе развитымъ въ торговомъ и промышленномъ отношеніяхъ. Витебскъ-Жлобинская дорога, трассированная вдоль Днѣпра, почти не измѣнила этихъ условій и центральные уѣзды губерніи: Чаусскій, Климовичскій, Горецкій, Чериковскій, значительная часть Быховскаго и друг., по прежнему остаются лишенными желѣзнодорожныхъ путей. Проектируемая линія оживитъ ихъ и призоветъ къ дѣятельности на общую пользу.

Города и
промыш-
ленные
центры.

Переходя къ краткому описанію наиглавнѣйшихъ городовъ и промышленныхъ центровъ для характеристики тѣхъ грузовъ, на которые можетъ рассчитывать Льгово-Минская дорога, необходимо вкратцѣ затронуть и отличительныя черты уѣздовъ.

Львовскій уѣздъ. Геологическое строеніе уѣзда очень простое; вездѣ развиты отложенія мѣловой системы; покровную породу почти вездѣ составляетъ лёсъ; черноземъ мѣстами достигаетъ почти болѣе 1 аршина толщины. Какъ полезныя ископаемыя слѣдуетъ привести очень цѣнныя горшечныя глины. Кромѣ

большихъ посѣвовъ ржи, овса, гречихи, конопли, пшеницы, проса, гороха и картофеля необходимо указать на разведеніе хмеля, мака, аниса и арбузовъ. Сильно развито садоводство. Наивысшія точки уѣзда достигаютъ 124 саж. надъ уровнемъ моря.

Стѣвскій уѣздъ имѣетъ поверхность большей частью ровную; въ геологическомъ строеніи Стѣвскаго уѣзда принимаютъ участіе отложенія верхне-мѣловой эпохи прикрытыя толщами лёса и аллювіальныхъ рѣчныхъ отложеній. Изъ полезныхъ ископаемыхъ встрѣчаются бурые желѣзняки, мѣль, огнеупорныя глины и жерновые песчаники. Подъ лёсомъ находится около 35% всей площади, а среди пахотныхъ земель—черноземныя занимаютъ 37%, а суглинистыя 41%. Изъ заводовъ слѣдуетъ указать на сахароваренные, винокуренные, лёсопильные и маслобойные. Наивысшая точка имѣетъ отмѣтку 102.

Гор. Стѣвскъ имѣетъ около 10.000 жителей; заводы: мыловаренные, маслобойные, кожевенные и пенькотрепальные, а также имѣется большое количество конскихъ заводовъ. Общая производительность заводовъ свыше 4.000.000 рублей въ годъ.

Трубчевскій уѣздъ принадлежитъ къ лёсистымъ мѣстностямъ Орловской губерніи. Лѣсовъ особенно много въ восточной половинѣ уѣзда у лѣваго берега рѣки Десны и большая часть ихъ принадлежитъ казнѣ и удѣламъ. Почвы уѣзда преимущественно суглинистыя, но мѣстами встрѣчаются и черноземы. Жители преимущественно великороссы. Главнѣйшія занятія населенія: земледѣліе и лёсные промыслы. Изъ озимыхъ хлѣбовъ сѣютъ исключительно рожь, изъ яровыхъ—овесъ и гречиху, но самое важное значеніе для населенія имѣетъ культура конопли. Пенька Трубчевская считается лучшей въ Россіи и въ трепаномъ видѣ она отправляется къ портамъ. Сильно развиты лёсные промыслы—рубка лёса, судостроеніе, выдѣлка саней, телѣгъ, колесъ, деревянной посуды, содка дегтя и смолы. Изъ фабрикъ и заводовъ необходимо указать на винокуренные, маслобойные, пенькотрепальные и лёсопильные.

Городъ Трубчевскъ съ 3.000 жителей. Фабрикъ и заводовъ около 100 съ производствомъ на сумму свыше 400.000 рублей. Главное производство пенькотрепальное, канатное и маслобойное.

Суражскій уѣздъ. Поверхность довольно ровная. Въ сѣверо-восточной части возвышеніе надъ уровнемъ моря достигаетъ 100 саж., а въ юго-западной части 70 саж. Въ основаніи геологическихъ образованій залегаетъ верхне-мѣловой рухлякъ, обнажающійся въ береговыхъ обнаженіяхъ рѣчныхъ долинъ.

Непосредственно на поверхности видны новѣйшія потретичныя образованія: валунные ледниковые суглинки, лесъ и аллювіальныя отложенія. Изъ полезныхъ ископаемыхъ встрѣчаются горшечныя глины, фосфоритъ и мѣловой рухлякъ. Пахотныя поля составляютъ 38% и лѣса, составляющіе въ общемъ свыше 30% всей площади уѣзда, достигаютъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ близъ проектируемой линіи 70%. Населеніе преимущественно бѣлоруссы. Изъ заводовъ и фабрикъ слѣдуетъ указать на суконныя, пенькотрепальныя, веревочныя.

Городъ Суражъ съ 5.000 жителей, расположенъ на р. Ипуть, воды которой служатъ двигателемъ бумажно-картонной фабрики Ловьянова, вырабатывающей болѣе 1.000.000 пудовъ товаровъ. Около Суража есть большія залежи прекраснаго матеріала для выработки цемента.

Климовичи. Уѣздный городъ, 6.000 жителей. Около 15 разныхъ промышленныхъ заведеній.

Чериковъ—уѣздный городъ на р. Сожъ. Жителей около 7.000 человѣкъ. Разнаго рода промышленныхъ заведеній насчитывается въ Чериковѣ 21.

Къ востоку отъ Черикова, выше по р. Сожъ — м. Кричевъ; 6.000 жителей. Кричевъ торгуетъ хлѣбомъ, пенькой, льномъ и друг. товарами.

Къ юго-западу отъ Черикова заштатный городъ Пропойскъ на Сожъ, при впаденіи въ него Прони. Заводъ изразцовый и канатныя фабрики. Жителей до 4.000 человѣкъ, важная лѣсная пристань, въ 10 верстахъ отъ Пропойска, ниже по Сожу—м. Гайшинъ.

Быховъ—уѣздный городъ на правомъ берегу Днѣпра. До 10.000 жителей. Три въ году ярмарки. Кожевенный заводъ, 3 круподерки, 2 маслобойни, мыловаренный заводъ, 4 чулочныхъ мастерскихъ. Всего 32 промышленныхъ заведенія.

Игумень — уѣздный городъ. Жителей до 6.000 человѣкъ. Двѣ въ году ярмарки; мукомольная мельница.

Въ 27-ми верстахъ отъ Игумена—м. Богушевичи. Обширный лаптевый и рогожный промыселъ. Винокуренный заводъ. Въ 8-ми верстахъ отъ Богушевичъ—с. Божино—пристань на Березинѣ. Въ 12 верстахъ отъ Богушевичъ с. Якшицы—пристанный пунктъ, гдѣ выгружаются хлѣбъ и соль, подвозимые по Березинѣ съ юга. Въ 49-ти верстахъ отъ Игумена, сѣвернѣе Божино—мѣстечко Березино—до 4.000 жителей. Важный пристанный пунктъ, отправляющій свыше 6 милл. пуд. груза и получающій до 100.000 пудовъ. Торговля лѣсомъ и смолою.

Минскъ—свыше 100.000 жителей. Свыше 50 всякаго рода фабрикъ и заводовъ, между прочимъ: альбуминный, два изразцовыхъ, три кожевенныхъ, два

машиностроительныхъ, два паточныхъ, два мозаичныхъ, два пивоваренныхъ (одинъ Леккерта), три табачныхъ фабрики, заводы: винокуренный, дрожжевой, щетинный и друг. Минскъ представляетъ собою одинъ изъ важнѣйшихъ по торговлѣ и промышленности городовъ сѣверо-западнаго края.

Грузы по отправленію.

Первое мѣсто между главнѣйшими грузами по отправленію съ проектируемой дороги Минскъ—Льговъ занимаютъ по своимъ размѣрамъ лѣсные строительные матеріалы и дрова. Раіонъ, прорѣзываемый новой линіей искони считался и считается до настоящаго времени однимъ изъ первыхъ на югѣ Россіи по заключающимся въ немъ лѣснымъ богатствамъ. Для опредѣленія количества десятинъ лѣсной площади, входящей въ раіонъ вліянія проектируемой дороги имѣются двоякаго рода данныя, весьма существенно различныя между собою. Одни изъ этихъ данныхъ почерпнуты изъ официальныхъ источниковъ, а именно изъ отчета Главнаго Управленія землеустройства и земледѣлія по лѣсному управленію за 1905 годъ, другія по справочно-статистическимъ мѣстнымъ изданіямъ (памятныя книжки по Курской, Черниговской, Орловской, Могилевской и Минской губерніямъ), по земскимъ сборникамъ, по даннымъ мѣстныхъ губернскихъ учреждений и по собраннымъ и провереннымъ у мѣстныхъ землевладѣльцевъ и лѣсовладѣльцевъ даннымъ.

Лѣсные
строитель-
ные мате-
ріалы.

Размѣры лѣсной площади выясняются изъ нижеслѣдующей таблицы:

НАИМЕНОВАНИЕ УѢЗДОВЪ 1).	Лѣсная площадь въ десятинахъ.		
	Всего въ уѣздѣ по даннымъ лѣснаго Департамента.	% площадь въ раіонѣ въ дорогахъ.	Въ раіонѣ дороги по даннымъ лѣснаго Департамента.
Льговскій	14.555	15	2.182
Дмитріевскій	7.068	14	990
Рыльскій	13.341	10	1.334
Трубчевскій	198.874	2,7	5 370.3
Сѣвскій	82.070	32	26.262
Рославльскій.	123.040	4,5	5.535
Стародубскій	14.766	31	4.577
Мглинскій	63.559	36	22.896
Суражскій	65.109	41	26.691

1) Хотя Брянскій, лѣсистый уѣздъ не входитъ въ раіонъ тяготѣнія проектируемой дороги, но лѣсные матеріалы изъ Брянскихъ лѣсовъ будутъ попадать на Бѣлорусскую линію сплавомъ по р. Деснѣ, что и слѣдуетъ считать въ запасъ.