

ЗАПИСКА

о проведеніи желѣзной дороги черезъ Лифляндскую губернію.

1875

Потребность въ проведеніи черезъ Лифляндскую губернію желѣзной дороги, которая могла-бы установить прямое сообщеніе между Рижскимъ и Перновскимъ портами, а также между ними и другими Лифляндскими городами, съ центромъ государства и Петербургомъ, такъ важна и настоятельна, что Лифляндскій Ландтагъ, обсудивъ это обстоятельство въ 1866 году, съ тѣхъ поръ безпрестанно прилагалъ все свои старанія къ скорѣйшему разрѣшенію этого вопроса, въ особенности въ 1869 и 1872 годахъ, возложивъ на Губернскаго Предводителя Дворянства ходатайство предъ высшимъ Правительствомъ о принятіи во вниманіе и осуществленіи просьбъ и желаній страны.

Такимъ попыткамъ Лифляндскаго дворянства высказали свое сочувствіе все сословія городовъ Риги и Пернова, а также и Рижскій биржевой комитетъ, который въ своихъ годичныхъ отчетахъ постоянно указывалъ на то, что недостатокъ путей сообщенія препятствуетъ развитію торговли Рижскаго порта и близъ лежащихъ промышленныхъ областей, весьма богатыхъ дарами природы.

Поддерживаемая общественнымъ мнѣніемъ, вполне одобреннымъ такое стремленіе, нѣкоторыя частныя лица составили общество, чтобы съ Высочайшаго соизволенія предпринять на свои собственные средства необходимыя предварительныя работы, какъ-то: изслѣдованіе наивыгоднѣйшихъ направленій линій, измѣреніе и нивелированіе ихъ, а равно составленіе смѣты для проведенія сказанныхъ желѣзнодорожныхъ путей, а съ окончаніемъ такихъ предвари-

тельныхъ техническихъ работъ они стали хлопотать о полученіи концессіи на устройство желѣзной дороги отъ Пскова до Риги и до Пернова съ боковою вѣтвью къ Дерпту. Однако Правительство не находило до сихъ поръ возможнымъ удовлетворить многократно заявленнымъ потребностямъ сказаннаго края, такъ какъ другіе болѣе важныя пути въ государствѣ, до сихъ поръ поглощали всѣ его силы и средства и требовали неотлагательнаго ихъ осуществленія.

Между тѣмъ, такое неизбежное замедленіе привело хозяйственныя нужды страны въ крайне бѣдственное состояніе, такъ что, вслѣдствіе предложенія Лифляндскаго Ландтага, биржевой Комитетъ и магистратъ городовъ Риги и Пернова, вмѣстѣ съ Лифляндскимъ дворянствомъ рѣшили въ нынѣшнемъ году отправить депутацію изъ представителей названныхъ корпорацій, для изложенія предъ высшимъ Правительствомъ ихъ истинно тяжелыхъ обстоятельствъ и для принесенія настоятельной Всеподданнѣйшей просьбы: о дозволеніи соединить Лифляндскую губернію и ея уѣздные города посредствомъ желѣзной дороги съ обоими Прибалтійскими портами Ригю и Перновомъ.

Отъ недостатка путей сообщенія страдаютъ впрочемъ не одни только крупные землевладѣльцы и торговля, онъ въ той же степени чувствителенъ и для крестьянъ, которые уже нѣсколько лѣтъ обращаются къ Губернскому Начальству и Ландтагу съ представленіями и просьбами объ этомъ предметѣ. По этому настоящее ходатайство сказанной депутаціи, по истинѣ, служитъ выраженіемъ желаній *всѣхъ сословій и жителей* Лифляндской губерніи.

Замѣтный упадокъ мѣстнаго благосостоянія, пріобрѣтеннаго населеніемъ съ помощію тяжелаго труда, упадокъ сельскаго хозяйства и затруднительный сбытъ продуктовъ касается всей экономической жизни края и одинаково чувствителенъ во всѣхъ классахъ общества; дальнѣйшее же существованіе подобнаго рода обстоятельствъ грозило бы Лифляндской губерніи экономическимъ кризисомъ, повлекло бы за собою упадокъ цѣнъ на имѣнія и принудило бы сельское населеніе къ дальнѣйшей эмиграціи, что неминуемо подорвало бы производительныя силы и возможность платить подати въ этой, до сихъ поръ, процвѣтающей губерніи.

Лифляндская хлѣбная промышленность.

Относительнымъ благосостояніемъ своихъ жителей и хорошимъ положеніемъ земледѣлія, Лифляндская губернія обязана исключительно процвѣтанію въ ней *сельскаго хозяйства*. Назначенное недавно г. Министромъ Государственныхъ Имуществъ изслѣ-

дованіе сельскаго хозяйства въ разныхъ частяхъ Россіи подтверждаетъ существованіе въ Лифляндіи рациональной земледѣльческой культуры; эта же послѣдняя можетъ быть развиваема лишь при обширныхъ посѣвахъ *хлѣбовъ и картофеля*, такъ какъ получаемые при этомъ солома и остатки отъ винокуренія доставляютъ единственные средства для сильнаго удабриванія полей въ короткіе и систематически повторяющіеся періоды, безъ чего существующія климатическія условія, а равно составъ почвы въ этой сѣверной полосѣ, не позволяютъ надѣяться на полученіе какихъ либо удовлетворительныхъ результатовъ.

Для примѣненія же этого рациональнаго принципа при обработкѣ земли *легкій сбытъ* получаемыхъ продуктовъ почвы составляетъ главнѣйшее условіе; если нѣтъ сбыта зерна и картофеля, земледѣлецъ поставленъ въ необходимость воздѣлывать вмѣсто нихъ другіе продукты, въ особенности ленъ и льняное сѣмя и притомъ въ *чрезмѣрныхъ количествахъ*. Эти же послѣдніе продукты, какъ извѣстно, не даютъ никакихъ удобрительныхъ матеріаловъ, а напротивъ того, по своему пагубному вліянію уменьшаютъ хотя постепенно но безостановочно, производительность почвы. Кромѣ того, надо еще замѣтить, что лучшія изъ всѣхъ полей Лифляндской губерніи, представляющія жирную и тяжелую глинистую почву, вовсе не способны къ разведенію льна, а потому отъ приведенныхъ выше обстоятельствъ прежде всего страдаетъ плодороднѣйшая часть края, которая, вслѣдствіе теперешнихъ неблагопріятнѣйшихъ условій мѣстнаго сообщенія, постановлена въ истинно безвыходное положеніе.

При 815,000 десятинъ пахатной земли, Лифляндская губернія была бы въ состояніи производить отъ 700,000 до 800,000 четвертей или отъ 5.250,000 до 6.000,000 пудовъ зерна *сверхъ своей потребности*; слѣдовательно, она могла бы вывозить ржи, ячменя и овса (пшеница мало входитъ въ расчетъ) на сумму отъ 4½ до 5 милліоновъ рублей. Безъ такого значительнаго избытка продуктовъ надъ потребностью страны, благосостояніе населенія не могло бы въ теченіи времени подняться до теперешней степени развитія. Въ настоящее же время эта губернія, за исключеніемъ относительно не большаго количества хлѣба, вывозимаго по временамъ изъ Пернова и чрезъ Псковъ за-границу, болѣе не вывозитъ *зерна*, а только ленъ и льняное сѣмя, такъ какъ зерно не въ состояніи выносить высокихъ гужевыхъ фрагтовъ. Примѣры лучше всего выяснятъ сказанное положеніе дѣлъ.

Вывозъ зерна.

Вывозъ зерна изъ Риги составлялъ:

Въ го- дахъ.	Пшени- цы.	Ржи.	Ячменя.	Овса.	Гречи- хи.	Гороху и бобовъ.	Ржаной муки.
1873	188,900	5.011,700	1.391,600	5.605,400	733,500	5,382	2,858
1874	45,495	6.580,854	1.979,250	5.481,354	834,606	328,896	4,950

При этомъ однако нужно обратить вниманіе на тотъ выдающійся фактъ, что въ указанные два года, весьма благоприятные для Рижской зерновой торговли, Лифляндское зерно почти вовсе не было вывезено или же только въ самомъ незначительномъ количествѣ.

**Вывозъ льна и льня-
наго сѣмени.**

**Вывозъ же льна и льнянаго сѣмени изъ Риги со-
ставлялъ:**

Въ годахъ.	Льна и льной пеньки.		Льнянаго сѣмени.	
	П	у	д	ы.
1872	2.561,100		3.267,300	
1873	2.890,700		3.417,600	
1874	2.693,802		2.409,107	

Сверхъ того изъ Пернова отправлено:

1873	1.147,100	—
1874	1.228,800	—

Изъ этого количества ленъ, нагруженный въ Перновѣ, исключительно былъ полученъ изъ Лифляндской губерніи, ленъ же отправляемый изъ Риги, по большей части, также поступилъ изъ этой же губерніи. Сверхъ того, значительное количество Лифляндскаго льна было отправлено чрезъ Псковъ въ Кенигсбергъ, такъ какъ изъ окрестностей Верро, частью изъ Вальскаго и Дерптскаго уѣздовъ не было никакой возможности доставить этотъ продуктъ во время навигаціи къ одному изъ ближайшихъ Лифляндскихъ портовъ, потому что даже и для такого дорогаго товара, какъ ленъ, провозъ гужемъ обходился бы слишкомъ высокимъ.

Стоимость провоза.

Такое безотрадное явленіе для зерноваго промысла въ Лифляндской губерніи весьма просто объяс-

вается не удовлетворительными путями сообщенія; неудивительно, что рациональное сельское хозяйство Лифляндіи должно упадать, если зерно изъ Орла, Ельца, Курска и Грязей доставляется въ Ригу дешевле, чѣмъ получаемое изъ Лифляндіи. Провозъ одного пуда овса или ржи, отъ Орла до Риги, обходится за 937 верстѣ, согласно существующаго тарифа, въ 19 копѣекъ и кромѣ того, въ случаѣ спроса, доставка его на рынокъ возможна во всякое время года; пудъ же овса или ржи, изъ окрестностей Верро обходится до Риги не дешевле 30—35 коп., и то только по зимнему пути, когда уже нѣтъ навигаціи. За провозъ же четверти ржи, въ 9 пуд. вѣсомъ, разница простирается не только отъ 100 до 145 коп., но сельскіе производители не могутъ даже имѣть въ виду пользоваться благоприятными условіями осенняго судоходства, а напротивъ того поставлены въ необходимость соглашаться на сбавку цѣнъ со стороны покупателей, въ избѣжаніе какъ расходовъ за склады, такъ и потерь, связанныхъ съ храненіемъ ржи въ амбарахъ. Если наконецъ принять во вниманіе, что стоимость обработки на болѣе плодородной южной полосѣ Государства и безъ того дешевле чѣмъ на менѣ производительномъ сѣверѣ, то становится совершенно яснымъ, что при продолженіи высказаннаго положенія сельское хозяйство Лифляндской губерніи неудержимо должно стремиться къ упадку и что самая скорая помощь крайне необходима. Какъ фактъ особенно характеризующій бѣдственное состояніе помянутаго края, можетъ быть приведено и то что въ мірскихъ складахъ названной губерніи сохраняется до 647,093 четвертей т. е. до 4.459,718 пуд. зерна. (2.308,640 пуд ржи и 2.151,078 пуд. яроваго), подвергающагося хотя постепенной но неизбѣжной порчѣ. Запасъ этотъ предполагается продать, но наврядъ ли это можно будетъ привести въ исполненіе. Потеря процентовъ на затраченный капиталъ въ 3.165,532 руб. составляетъ ежегодно 158,876 руб. 60 к. и не менѣ великъ процентъ потери ржи, вслѣдствіе порчи ея отъ долгаго лежанія.

Въ амбарахъ многихъ помѣщиковъ сложены также зерновые продукты за нѣсколько лѣтъ, которые не могутъ быть проданы, потому что высокая цѣна за провозъ, увеличивающаяся вмѣстѣ съ количествомъ сихъ продуктовъ, не допускаетъ рассчитывать на продажу ихъ безъ значительныхъ убытковъ.

Еще пагубнѣе, чѣмъ на хлѣбную промышленность, повліяли неблагоприятныя обстоятельства на мѣстную фабрикацію спирта. **Лифляндское виноку-**
реніе.

До 1865 года ежегодное производство мѣстнаго винокурения доходило, среднимъ числомъ, отъ 90 до

100 миллионъ градусовъ; начиная же съ этого времени особенно въ послѣдніе годы, оно постоянно падало, такъ что наконецъ въ періодъ выкурки:

1872/73 оно составляло всего . . . 41 мил. град.
 1873/74 » » » 45 » »

Въ 1872/73 году, при разсрочкѣ акцизныхъ платежей, было продано:

Въ С.-Петербургѣ	5.043.597,85%
» Москвѣ	890.389,37%
» Витебскѣ	793.860,89%
» Эстляндію (для Петерб.) . .	837.719,00%
» различныя губерніи	3.860.124,85%
	<hr/>
всего	19.385.198,11%

Въ 1873/74 году:

Въ С.-Петербургѣ	5 568.823,97%
» Псковѣ	9.590.182,25%
» Витебскѣ	829.223,23%
» Эстляндіи (для Петерб.) . . .	2.218.456,50%
» различныхъ губерніяхъ	4.370.819,13%
	<hr/>
всего	22.577.505,08%

Остальное количество этого продукта, приблизительно 22 миллионъ градусовъ, пошло на собственные потребности, такъ какъ вывезенные изъ Риги въ 1874 году 147.198 ведеръ спирту были привезены изъ Курляндіи, которая благодаря своимъ желѣзнодорожнымъ путямъ, въ состояніи была доставить ихъ въ названный портъ.

Совсѣмъ иначе и гораздо благопріятнѣе сложились обстоятельства для Эстляндской губерніи. До проведенія Балтійской дороги, ежегодное производство въ ней спирта простиралось до 40 миллионъ градусовъ; съ того же времени до настоящаго, оно не только увеличилось почти въ 5 разъ, достигши цифры болѣе 180 миллионъ, но кромѣ того постоянно возрастаетъ.

Принимая въ соображеніе что Лифляндія въ 2^{1/2} раза болѣе Эстляндіи и что климатъ и почва въ ней благопріятнѣе для разведенія картофеля, весьма справедливо будетъ предположить, что если Лифляндская губернія была бы поставлена въ тѣ-же условія, относительно путей сообщенія, она могла бы производить, по меньшей мѣрѣ, отъ 200 до 250 миллионъ градусовъ спирта и достигла-бы этого результата въ самое короткое время, благодаря только разведенію картофеля. При этомъ мѣстное потребленіе, согласно указаніямъ опыта, наврядъ ли бы измѣнилось, такъ что въ этой губерніи, смотря по урожаю картофеля и стеченію другихъ благопріятныхъ обстоятельствъ, могло бы оставаться отъ 175 до 225 миллионъ градусовъ спирта для продажи.

Во всѣхъ отношеніяхъ этотъ промыселъ былъ бы неисчерпаемымъ источникомъ благосостоянія и процвѣтанія мѣстнаго сельскаго хозяйства, ибо винокурение, въ томъ видѣ, какъ оно производится въ Лифляндской губерніи, имѣетъ чрезвычайно благоприятное вліяніе на плодородность почвы, а слѣдовательно и на хорошіе урожаи. Не одни только большіе заводы занимались бы этимъ промысломъ, но каждое, достаточно большое, имѣніе открыло-бы нынѣ закрытыя винокурни, чтобы воспользоваться получающимся кормомъ, для откармливанія скота и для обработки полей. Такимъ образомъ, отъ обезпеченнаго сбыта спирта, не только развелось бы снова винокурение, но эта губернія имѣло бы снова и значительные свободные капиталы. Посредствомъ же усиленной обработки полей, увеличились бы урожаи всѣхъ прочихъ продуктовъ сельскаго хозяйства; Петербургъ могъ-бы получить изъ Лифляндіи свѣжее и дешевое мясо; наконецъ громадныя количества дорогой пшеницы и ржи употребляемая въ среднихъ и южныхъ губерніяхъ на гонку спирта, могли-бы быть предоставлены для вывоза въ видѣ зерна за границу, потому что болѣе дешевый и менѣе удобный къ вывозу картофель получилъ-бы правильное примѣненіе.

Нигдѣ въ Россіи не родится такъ хорошо картофель какъ въ Прибалтійскихъ губерніяхъ, въ особенности въ Лифляндіи; и будь эта губернія непосредственно соединена съ Псковомъ, она легко могла бы удовлетворять, не только всѣмъ требованіямъ на спиртъ Петербурга (отъ 81 до 82 милліоновъ градусовъ ежегодно), но и покрывать часть потребнаго количества вина для Москвы и для сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ губерній и, такимъ образомъ, косвенно способствовать усиленному вывозу изъ Россіи пшеницы и ржи, а слѣдовательно увеличенію общаго благосостоянія. Могущій же при этомъ оказаться излишекъ вина, сбывался бы въ такомъ случаѣ столь же удобно за границу чрезъ Ригу или Перновъ какъ это происходитъ въ настоящее время чрезъ Ревель, а этимъ — испрашиваемый желѣзно-дорожный путь получилъ-бы еще бѣльшее значеніе чѣмъ то, чтобы удовлетворять однимъ мѣстнымъ интересамъ страны.

Если *производство* и *сбытъ* находятся между собою въ такой тѣсной связи, что послѣдній обуславливаетъ первое, то становится яснымъ, что выработавшаяся отъ развитія земледѣлія въ Лифляндской губерніи экономическая система, а именно система *денежнаго хозяйства*, особенно сильно страдаетъ отъ недостатка въ средствахъ сообщенія. Изъ имѣющихся нынѣ въ Лифляндіи 32.977 надѣловъ *частныхъ*

**Денежное хозяйство
и аренды.**

имѣній, 10.355 проданы крестьянамъ (по талерамъ * 39,60% всѣхъ надѣловъ). остальные же, вмѣстѣ съ надѣлами казенныхъ имѣній (около 59.000 талеровъ), отданы всѣ въ денежную аренду. Нѣтъ надобности въ особенныхъ доводахъ для того что-бы положительно утверждать, что крайнія затрудненія которыя испытываютъ крестьяне отъ своевременной уплаты ежегодныхъ процентовъ съ условленной покупной суммы въ 31.621,350 рублей, т. е. 1.581,000 рублей, вмѣстѣ съ суммою погашенія въ 316,213 рублей, кромѣ того, арендной суммы за частныя владѣнія и наконецъ арендъ за казенныя имѣнія, приблизительно въ 235,500 рублей, происходятъ отъ того, что сельскому хозяину часто нѣтъ никакой возможности продать свои произведенія, вслѣдствіе невозможности доставить ихъ къ одному изъ портовъ.

Въ тѣ годы, когда ленъ родится неудачно, или же, по другимъ причинамъ, упадаетъ въ цѣнѣ, слѣдующія наличныя деньги получаются такъ трудно, что всякому хозяйству угрожаетъ кризисъ, тѣмъ болѣе опасный, что губернія на всемъ своемъ пространствѣ страдаетъ одинаково отъ одной и той же причины, такъ какъ поставлена въ необходимыя условія воздѣлывать одинъ и тотъ-же предметъ вывоза. Но то, что относится до крестьянъ землевладѣльцевъ и арендаторовъ, то въ той же мѣрѣ отзывается и на крупныхъ помѣщикахъ: переселеніе рабочихъ продолжается; цѣна за провозъ постоянно возрастаетъ, а съ нею вмѣстѣ возрастаетъ и поденная плата, до такихъ размѣровъ, что становится почти не возможнымъ пріобрѣсти необходимыя рабочія силы, какъ для тягольнаго хозяйства, такъ и для самаго помѣщика.

По новѣйшимъ ревизіоннымъ исчисленіямъ, произведеннымъ въ 1875 году, размѣръ частныхъ имѣній въ Лифляндіи слѣдующій:

Крестьянской земли на	505.704 тал.	207 ⁴ ₁₁₂ грош.
Участковой земли, несущей на себѣ всѣ крестьянскія подати	105.386	» 64 ⁷ ₀₀₀ »
Дворовой земли	312.484	» 85 ⁹³ ₀₀₀ »
Итого . .	923.557 тал.	80 ⁶² ₁₁₂ грош.

Цѣнность и доходность земли. Подати.

При средней арендной платѣ за всѣ эти земли, по 7 руб. 50 коп. за талеръ, совпадающей среднимъ числомъ съ рентою за цѣну купли, лифляндская пахатная земля должна приносить:

*) Талеръ, дѣлимый на 90 грошей, означаетъ дѣйствующую съ Шведскихъ временъ оцѣночную единицу земли въ Лифляндской губерніи.

	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
1) Чистаго дохода въ годъ	—	—	6.925,684	—
каковая сумма должна быть внесена наличными деньгами.				
Далѣ суммы для покрытія:				
2) всѣхъ податей съ крестьянской земли (за исключеніемъ дорожной подати), составляющихъ:				
для Рижскаго уѣзда	182,428	35 ³ / ₄		
„ Вольмарскаго „	154,738	67 ¹ / ₂		
„ Венденскаго „	243,548	71 ¹ / ₄		
„ Валькскаго „	187,608	53		
„ Дерптскаго „	249,637	02 ³ / ₄		
„ Верроскаго „	164,877	01 ³ / ₄		
„ Перновскаго „	109,585	92		
„ Феллинскаго „	175,705	44 ¹ / ₄		
			1.468,129	68 ¹ / ₄
3) земскихъ повинностей съ <i>крестьянскихъ</i> земель	—	—	111,871	—
4) дорожной повинности по всей губерніи, переведенной въ деньги	—	—	400,000	—
5) дворянскихъ взносов за дворовую землю съ добавленіемъ содержанія почтовыхъ станцій, церковной натуральной повинности и проч., около	—	—	640,000	—
6) арендныхъ денегъ съ <i>казенныхъ</i> имѣній, а именно:				
а) аренды за тяглы	235,500	—	—	—
б) аренды за 737 ³³ / ₄₀ га <i>казенныхъ</i> дворовой земли.	109,950	—		
			345,450	—
Итого. . .	—	—	9.891,134	68 ¹ / ₄

Хотя вышеприведенныя среднія числа въ дѣйствительности мѣняются незначительно съ годами, все-таки пахатная земля Лифляндской губерніи въ состояніи приносить около десяти милліоновъ рублей для уплаты ренты съ цѣны купли помѣстьевъ, аренды и всѣхъ податей. Понятно что ежегодно повторяющаяся реализація такой большой суммы представляетъ для страны, съ недостаточными путями сообщенія, безконечныя затрудненія, а потому, заботы, съ которыми сельскій хозяинъ смотритъ въ будущность, а также просьбы и желанія края о дарованіи ему желѣзно-дорожныхъ сообщеній, представляются совершенно основательными и заслуживающими полнаго вниманія. При этомъ приведенныя хозяйственныя и денежныя нужды съ каждымъ годомъ становятся все болѣе чувствительными, а самая столь цвѣтущая губернія, при дальнѣйшемъ существованіи указанныхъ ненормальныхъ условій, не мало должна пострадать въ своемъ

благосостояніи. Въ то время, когда внутреннія губерніи не имѣли еще желѣзно-дорожнаго сообщенія ни съ заграничными портами (Кенигсбергомъ и Данцигомъ), ни съ нашими Балтійскими, — сельскіе продукты Лифляндской губерніи находили въ названныхъ портахъ весьма хорошіе рынки, не смотря на недостатокъ путей сообщенія внутри губерніи, потому что имъ не приходилось *конкурировать съ болѣе дешевыми провозными цѣнами по желѣзнымъ дорогамъ.*

Съ открытіемъ же сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи, положеніе дѣлъ совершенно измѣнилось: Лифляндская губернія стала изолированной, т. е. безъ прямаго сообщенія, какъ со своими собственными портами такъ и съ Петербургомъ; Риго-Динабургская же желѣзная дорога, хотя и соединяетъ непосредственно губернской городъ Ригу съ западными и юго-западными губерніями, что приноситъ огромную пользу торговлѣ этихъ губерній, вслѣдствіе совпаденія направленія ея съ окраиною губерніи, для самой Лифляндской губерніи не доставляетъ почти никакихъ выгодъ.

Перновъ.

Перновъ какъ торговый пунктъ, зависящій исключительно отъ привоза лифляндскихъ продуктовъ, вслѣдствіе вышеизложенныхъ причинъ, долженъ бороться съ большими затрудненіями. Путь къ этому порту на протяженіи послѣднихъ 60 верстъ сдѣлался почти непроходимымъ отъ массы идущихъ по немъ воевъ, и не смотря на попытки земской полиціи, поддержать его въ исправности, мѣстные крестьяне, обязанные его поддерживать, не въ состояніи осилить такой работы, такъ что осенью и весною сообщеніе во внутрь губерніи для тяжелыхъ воевъ почти прекращается, а если оно и совершается, то лишь за непомерно высокія провозныя цѣны. При такомъ положеніи дѣлъ должна отняться наконецъ энергія и у мѣстнаго купечества, не пожалѣвшаго никакихъ жертвъ, чтобы, въ надеждѣ на осуществленіе желѣзно-дорожнаго сообщенія во внутрь Лифляндской губерніи, удержать за Перновскимъ портомъ то видное мѣсто, которое онъ занималъ до настоящаго времени въ ряду прочихъ Остзейскихъ портовъ. Новозможно ли при подобныхъ условіяхъ сохранить въ Лифляндской губерніи правильные торговые обороты? Какимъ образомъ сельскохозяйственныя произведенія могутъ быть обращаемы въ деньги и какимъ образомъ могутъ попасть внутрь страны всѣ необходимые предметы привоза?

Ввозъ.

Очевидно, что если страдаетъ вывозъ, то и ввозъ не можетъ избѣгнуть вліянія вышеизложенныхъ условій, а вслѣдствіе этого всѣ жизненныя потребности, становятся несоразмерно дорогими. Населеніе Лифляндской губерніи въ 1.050,000 душъ (за исключеніемъ Риги и Пернова, въ которыхъ числится до 920,000

чел. жит.), должно получать большую часть самых необходимых потребностей жизни изъ этихъ двухъ городовъ, потому что у него нѣтъ другихъ болѣе близкихъ источниковъ продовольствія. Какія потери несетъ край отъ высокихъ фрахтовъ и отъ обусловливаемаго ими вздорожанія всѣхъ жизненныхъ потребностей — легко понять, если принять во вниманіе то значеніе, которое приобрѣло потребление предметовъ ввоза въ Лифляндской губерніи.

Къ сожалѣнію, нельзя дать подробной и точной перечни всѣхъ отдѣльныхъ статей привоза за немѣніемъ для сего необходимыхъ статистическихъ данныхъ; однако не подлежитъ сомнѣнію, что ввозъ товаровъ чрезъ Ригу и Перновъ въ Лифляндію, простирается по крайней мѣрѣ отъ 4 до 4¹/₂ милл. пудовъ, а въ Псковъ — отъ 1¹/₂ до 2 милліоновъ пудовъ, ежегодно.

Такъ напримѣръ, въ 1874 году, изъ означенныхъ двухъ портовъ доставлено въ Лифляндскую губернію и въ Псковъ:

сельдей до	500,000	пуд.
соли до	1.500,000	»
желѣза и стали до . .	450,000	»

Къ этому прибавляются всѣ прочіе предметы домашняго обихода и роскоши, а равно сельскаго хозяйства, промышленности и т. д., безъ которыхъ нельзя обойтись и количество которыхъ, при значительномъ населеніи губерніи, въ выше приведенныхъ общихъ цифрахъ, принято скорѣе слишкомъ низкимъ чѣмъ въ дѣйствительности. Но полагая даже, что весь ввозъ составитъ круглымъ числомъ не болѣе 5 милліоновъ пудовъ и что помощью болѣе дешевыхъ фрахтовъ, при существованіи желѣзной дороги, будетъ достигнуто сокращеніе въ привозной платѣ на болѣе 15 коп. съ пуда, то и тогда получается уже значительная сумма 750,000 руб., которая ежегодно была бы сберегаема въ означенной губерніи, за одни лишь фрахты.

Морской торговый оборотъ Рижскаго порта въ **Торговый оборотъ Риги.**
1874 году простирался:

по ввозу до	30.725,183	руб.
а по вывозу до	43.504,915	»
а всего до	74.230,098	»

Такое значительное движеніе вполне оправдываетъ заботы Правительства по устройству Рижскаго порта, выразившихся еще недавно ассигнованіемъ значительныхъ суммъ на улучшеніе этого порта, на постройку таможи и т. д. При этомъ нельзя не принять во вниманіе, что близъ лежащая обширная и отлично обработанная полоса земли не можетъ извлекать

соотвѣтствующей пользы изъ такихъ сооруженій и улучшеній, такъ какъ въ вышеприведенной цифрѣ вывоза, участіе Лифляндской губерніи ограничивается однимъ только льномъ и льнянымъ сѣмянемъ. Лифляндскіе хлѣба, какъ замѣчено выше, почти вовсе не достигаютъ Риги, точно также какъ и лѣсной матеріалъ, не смотря на то, что для послѣдняго Рига предоставляетъ первоклассный рынокъ, (такъ напр., въ 1874 году, изъ Риги было вывезено строеваго лѣса въ сыромъ и обдѣланномъ видѣ, а равно дровъ на сумму 11.252,640 р.), а потому понятно, что заботы Правительства, направленные къ оживленію и укрѣпленію Рижской торговли, тогда только будутъ увѣнчаны полнымъ успѣхомъ, когда будетъ проведена желѣзная дорога въ центральные богатые уѣзды Лифляндской губерніи, и установлено прямое сообщеніе съ Псковомъ и Петербургомъ. Въ настоящее время значительные казенные и частные лѣса Лифляндской губерніи не приносятъ почти никакого дохода, точно такъ какъ и избытокъ зерна.

Съ проведеніемъ желѣзной дороги не только означенные предметы получаютъ иное значеніе, но, какъ замѣчено выше, и та часть лифляндскаго льна и льнянаго сѣмени, которая въ настоящее время отправляется чрезъ Псковъ въ Кенигсбергъ, по всей вѣроятности пошла бы тогда на Ригу и Перновъ. Кромѣ того, по меньшей мѣрѣ отъ 4 до 5 милліоновъ пудовъ зерна, большое количество спирта, строеваго и поддѣльнаго лѣса, откормленный скотъ, мѣха и кожи, шерсть, сѣмена, растенія и кормовыя травы, конопля и конопляное сѣмя и многіе другіе товары легко могли бы найти сбытъ на туземныхъ рынкахъ, а такъ какъ потребленіе легко и скоро получаемыхъ, а чрезъ то значительно удешевляющихся продуктовъ сильно возростетъ, то и вышепомянутые порты пріобрѣли бы быстрое развитіе.

Въ то время, когда Петербургскій портъ будетъ закрытъ, а Рижскій еще доступенъ или вновь открывается, Псковская, Новгородская и прилегающія къ нимъ губерніи могли бы пріобрѣтать необходимые предметы изъ Риги несравненно дешевле и скорѣе чѣмъ въ настоящее время, вслѣдствіе чего, благодаря этому пути и естественнымъ благопріятнымъ условіямъ, въ которыхъ находятся порты Балтійскаго моря, сказанный край получилъ бы для себя еще новыя выгоды и пользу.

Кенигсбергскій Портъ.

Такъ какъ въ настоящей запискѣ нѣсколько разъ упоминается о Кенигсбергѣ, какъ о портѣ, который благодаря своимъ желѣзно-дорожнымъ сообщеніямъ приноситъ самый большой ущербъ нашей Балтійской торговлѣ, то въ доказательство справедливости этого можно привести тотъ

фактъ, что вывозъ русскаго льна и конопля чрезъ Вержболово съ 1-го января 1874 года, по 1-е января 1875, составилъ:

льна	2.200,931 пуд.
конопля	1.724,043 » ,

при чемъ почти половина вывезеннаго такимъ образомъ льна поступала преимущественно изъ Острова и Пскова, а именно:

изъ Острова	495,454 пуд.
» Пскова	432,843 »

итого 928,288 пуд.,

между тѣмъ какъ Рига въ 1874 г. вывезла русскаго льна всего 2.693,802 пуда, въ каковомъ количествѣ небыло впрочемъ ни Псковскаго, ни Островскаго льна.

Изъ этого легко убѣдиться, что связь помянутыхъ русскихъ портовъ съ внутренними губерніями и въ особенности съ восточными еще не вполне достигнута, ибо если напримѣръ Рига была бы соединена съ Псковомъ кратчайшимъ путемъ, Псково-Островскій ленъ, а также большое количество Лифляндскаго, направился бы не въ Кенигсбергъ, но въ Ригу, такъ какъ отъ Пскова было бы 140 верстъ, а изъ Острова 72 версты ближе къ Ригѣ по послѣднему пути, чѣмъ чрезъ Динабургъ.

Промышленность и фабричный промыселъ въ Лифляндской губерніи не такъ развиты, какъ это слѣдовало бы предполагать какъ по ея величинѣ и относительному благосостоянію мѣстнаго населенія, такъ и по значенію трехъ главныхъ ея городовъ: Риги, Дерпта и Пернова, при чемъ нельзя не обратить особенное вниманіе на то обстоятельство, что въ послѣднее десятилѣтіе многія фабрики прекратили свою дѣятельность, многія же другія изъ нихъ уменьшили и ограничили ее, потому что и для нихъ недостаточныя и дорогія средства внутренняго сообщенія представляютъ важныя затрудненія. Не смотря однако на это, ежегодный оборотъ 238 фабричныхъ заведеній, въ Лифляндской губерніи простирается до 21 милл. рублей, не включая сюда:

114 винокуренныхъ заводовъ.	
201 пивоваренныхъ »	
и 62 медоваренныхъ »	

Нѣтъ надобности вдаваться въ дальнѣйшія разясненія, чтобы доказать, что продажа и отправка выработываемыхъ въ настоящее время фабричныхъ продуктовъ, цѣною до 21 милл. рублей, безъ существованія желѣзныхъ дорогъ можетъ совершаться только съ весьма чувствительными потерями. Отъ долгаго же лежанія готовыхъ продуктовъ происходитъ значительная потеря процентовъ и требуется несоразмѣрно большой оборотный капиталъ, вслѣдствіе чего, конечно, товаръ дорожаетъ. Но,

Лифляндская фабричная промышленность.

для многихъ мѣстныхъ фабрикъ гораздо бѣльшее затрудненіе представляетъ добываніе необходимыхъ сырыхъ матеріаловъ, потому что и сіи послѣдніе, вслѣдствіе недостаточно удобныхъ путей сообщеній, дѣлаются дороже, равно какъ дорожаютъ топливо, машины и т. д. Естественно, что отъ такихъ причинъ затрудняется и конкуренція съ другими, болѣе благопріятно обставленными, фабричными заведеніями, а для нѣкоторыхъ отраслей промышленности она почти совершенно невозможна.

Тѣ же самыя обстоятельства, которыя стѣсняютъ развитіе сельскаго хозяйства и торговлю вообще, точно также вредно вліяютъ и на фабричный промыселъ. Но можно ли сомнѣваться, что открытіе новыхъ путей для сбыта, удешевленіе и облегченіе сообщеній придадутъ и лифляндской промышленности новую жизнь и сильно толкнутъ ее по пути развитія? Впрочемъ, для всего этого уже существуютъ благопріятныя предварительныя условія: страна обладаетъ значительнымъ количествомъ горячаго матеріала и въ ней весьма много воды; она имѣетъ въ своемъ распоряженіи около 14,500 фабричныхъ рабочихъ, отличается духомъ предприимчивости и необходимою интеллегенціею; въ ней имѣется отличная высшая политехническая школа и университетъ; наконецъ въ ней нашлись бы и необходимыя капиталы;—но промышленность все таки страдаетъ и не можетъ развиваться до дѣйствительнаго процвѣтанія, потому что губернія, находясь въ изолированномъ положеніи, не въ состояніи конкурировать съ сосѣдними губерніями.

Производительность.

Находящіяся въ Лифляндской губерніи фабрики и заводы слѣдующіе:

Названіе фабрикъ.	Число.	Стоимость производ-ства.	Число рабо-чихъ.
		рубли.	
Суконныхъ	6	1,578,718	1,926
Шерстепрядильныхъ	3	750,000	580
Шелковыхъ	2	31,500	31
Кожевенныхъ	4	237,800	86
Перчаточныхъ	1	100,000	475
Платяныхъ	2	27,000	27
Мыловаренныхъ и свѣчныхъ	4	218,700	34
Фабрикъ экипажной мази	3	245,000	36
Костеразваривательныхъ	1	2,700	1
Костесожигательныхъ	2	5,000	14
Табачныхъ и сигарныхъ	7	1.394,300	1,789
Бумажныхъ	8	832,550	459

Название фабрикъ.	Число.	Стоимость	Число
		производства. рубли.	
Фабрикъ кровельной папки	3	50,580	23
Бумаго-прядильныхъ	4	719,303	762
Лено-прядильныхъ	1	230,000	346
Прядильныхъ	1	150,000	91
Чулочныхъ	1	40,000	40
Вѣльевыхъ	1	3,000	6
Канатныхъ	1	35,000	30
Резиновыхъ	1	60,000	26
Мебельныхъ	3	92,000	104
Паровыхъ пильныхъ мельницъ	17	5,055,110	2,039
Пробочныхъ	4	848,040	1,016
Водочныхъ и ликерныхъ заводовъ	70	3,523,338	294
Заводовъ искусственнаго приготовленія вина	5	122,320	39
Дрожжевыхъ	1	10,000	3
Паровыхъ мельницъ	8	340,940	82
Цикорныхъ фабрикъ	2	272,000	180
Макаронныхъ	1	15,000	25
Крахмальныхъ	1	38,000	4
Масляныхъ мельницъ	3	659,405	85
Укусныхъ фабрикъ	5	32,308	9
Лаковыхъ	1	12,800	3
Детярныхъ	1	1,349	2
Сахароварныхъ	1	30,000	4
Сургучныхъ	1	15,000	5
Конфектныхъ	2	20,000	27
Зеркальныхъ	1	115,000	185
Стекланныхъ	9	163,227	150
Израсцовыхъ	2	31,000	54
Фаянсовыхъ и фарфоровыхъ	3	415,200	1,058
Ботельныхъ	3	30,159	30
Чугунныхъ и машинныхъ заводовъ	8	762,785	940
Механическихъ мастерскихъ	3	109,000	193
Газовыхъ заводовъ	1	208,000	70
Цементныхъ	2	217,536	250
Шерстечесаленъ	3	14,500	17
Гипсовыхъ мельницъ	1	8,000	10
Мѣловыхъ фабрикъ	1	5,755	8
Спичешныхъ	4	50,295	108
Фабрикъ для изготовленія физическихъ и хирургическихъ инструментовъ	2	8,000	27
Леночистеленъ	1	7,440	2
Фабрика шнуровыхъ книгъ	1	80,000	47
Вагонныхъ	1	900,000	668
Фабрикъ минеральныхъ водъ	7	64,798	25
Всѣхъ фабрикъ и заводовъ	238	20,932,339	14,553

Винокурение и пивоварение.

Кромѣ вышеприведенныхъ въ Лифляндской губерніи еще находится заводовъ:

Названіе.	Число.	Стоимость производства.	Число рабочихъ.
		рубли.	
Винокуренныхъ	114	1.441,347	373
Пивоваренныхъ	201	2.686,033	1,197
Медоваренныхъ	62	11,560	—
Всего	377	4.138,940	—

Почти пятнадцать лѣтъ тому назадъ, въ 834 частныхъ имѣніяхъ Лифляндской губерніи (за исключеніемъ острова Эзеля) находилось около 500 винокуренныхъ заводовъ; въ настоящее-же время какъ это видно изъ выше показанной таблицы число ихъ, сократилось на 114.

Направленіе линій желѣзныхъ дорогъ.

На сколько теряетъ обработка почвы съ уменьшеніемъ числа винокурныхъ заводовъ было замѣчено выше. Какъ видно, неблагоприятныя условія недостаточнаго сообщенія отзываются вообще *на всѣхъ* отрасляхъ хозяйства.

При разсмотрѣніи вопроса о направленіи желѣзной дороги, которая, пересѣкая Лифляндскую губернію, по возможности удовлетворяла бы всѣмъ ея интересамъ, установила-бы самое цѣлесообразное сообщеніе и, вмѣстѣ съ тѣмъ, приносила бы наибольшую доходность, должно остановиться на слѣдующихъ двухъ главныхъ линіяхъ:

1) На линіи отъ *Риги* въ *Дерптъ*, — для соединенія ея съ *Тапсъ-Дерптскою* вѣтвью *Балтійской* дороги съ вѣтвью отъ *Валька* до *Пернова*.

2) На линіи отъ *Риги* въ *Псковъ*, — для соединенія съ *Варшавскою* желѣзною дорогою, съ боковою вѣтвью отъ *Стаккелна* до *Пернова* и съ имѣющеюся въ виду вѣтвью въ *Дерптъ*.

Относительныя протяженія означенныхъ линій и разстоянія отъ главныхъ пунктовъ усматриваются изъ слѣдующей таблицы:

№№	I. По Риго-Дерптской линии.	Верстъ.	II. По Риго-Псковской линии.	Верстъ.
	Отъ Риги до Стаккелна . . .	130 128,70	Отъ Риги до Верро	190 201,60
	„ Стаккелна до Дерпта . . .	99	„ Верро до Дерпта	65
1	Отъ Риги до Дерпта	229 227,70	Отъ Риги до Дерпта	255 266,60
			Отъ Пскова до Верро	89 76,90
			„ Верро до Дерпта	65
2	Отъ Пскова до Дерпта	—	Отъ Пскова до Дерпта	154 141,90
			Отъ Пернова до Стаккелна . . .	111 110,70
			„ Стаккелна до Пскова	149,80
3	Отъ Пернова до Пскова	—	Отъ Пернова до Пскова	260 260,50
	Отъ Риги до Дерпта	229 227,70	Отъ Риги до Дерпта	255 266,60
	„ Дерпта до Тапса	106	„ Дерпта до Тапса	106
	„ Тапса до Ревеля	73	„ Тапса до Ревеля	73
4	Отъ Риги до Ревеля	408 406,70	Отъ Риги до Ревеля	434 445,60
	Отъ Риги до Тапса	335 330,70	Отъ Риги до Пскова	279 278,50
	„ Тапса до Петербурга	274	„ Пскова до Петербурга	256
5	Отъ Риги до Петербурга	609 607,70	Отъ Риги до Петербурга	535 534,50
	Отъ Пернова до Дерпта	221 209,70	Отъ Пернова до Пскова	260,50
	„ Дерпта до Петербурга	380	„ Пскова до Петербурга	256
6	Отъ Пернова до Петербурга	601 589,70	Отъ Пернова до Петербурга	516,50

Данные этой таблицы приводятъ къ слѣдующимъ результатамъ:

- 1) что Петербургъ отстоялъ бы отъ Риги, по Дерптской линии, на 73 версты дальше, чѣмъ по Риго-Псковской; напротивъ того, Дерптъ и Ревель, по направленію первой линии были бы ближе къ Ригѣ на 26 верстъ;
- 2) что, по Риго-Псковской линии, Петербургъ и Псковъ были бы ближе къ Ригѣ, чѣмъ по нынѣ существующей желѣзной дорогѣ, чрезъ Динабургъ, на 170, а Островъ—на 72 версты;
- 3) что разстояніе между Дерптомъ и Ревелемъ было бы короче чѣмъ между Дерптомъ и Ригою, по первой линии, на 51 версту, а по второй—на 77 верстъ; наконецъ,
- 4) что, съ устройствомъ Риго-Дерптской линии, не было бы достигнуто прямое сообщеніе между Дерптомъ и Псковомъ, съ одной стороны, и Перновомъ и Псковомъ съ другой стороны, что достигается лишь съ осуществленіемъ Риго-Псковской линии.

черезъ города: *Пегоры*, *Верро* и *Валкз* до ст. *Стаккелнз*, протяженіемъ въ 149 верстѣ.

отъ ст. *Стаккелнз*, по пересѣченіи рѣки Лифляндской *Аа*, она прошла бы черезъ города: *Вольмарз* и *Венденз* до *Риги* длиною въ 130 верстѣ.

и отъ ст. *Стаккелнз*. черезъ мѣстечки *Руенз* и *Тигницз*, въ *Перновз* протяженіемъ въ 111 верстѣ.

Такъ что общая длина трехъ линій составила бы 390 верстѣ.

Такъ какъ Тапсъ-Дерптская желѣзная дорога не можетъ оставаться глухимъ путемъ, то принимая во вниманіе интересы и желанія края, Правительство, вѣроятно признаетъ полезнымъ соединить со временемъ *Дерптз*, и *Ревель* съ *Риго-Псковскою* желѣзною дорогою. Въ такомъ случаѣ пунктомъ соединенія Дерптской вѣтви могъ бы быть или городъ *Верро* (65 верстѣ), или же городъ *Валкз* (85 верстѣ).

Первая линія какъ болѣе короткая, имѣла бы предпочтеніе предъ другою.

Направленіе отъ Дерпта черезъ Островъ на Вязьму.

Представители Лифляндской губерніи имѣютъ весьма понятное и нелишенное права желаніе, заявлять Правительству о своихъ мѣстныхъ интересахъ и нуждахъ страны; но вмѣстѣ съ тѣмъ они далеки отъ того чтобы затрогивать при подобныхъ поводахъ вопросы, находящіеся внѣ сказаннаго круга. Тѣмъ не менѣе здѣсь нельзя неупомянуть объ обстоятельствахъ, распространившіеся слухи о которыхъ, не мало озаботили Рижское и Перновское купечества, и которые, съ точки зрѣнія общихъ торговыхъ интересовъ, быть можетъ болѣе чѣмъ какія либо другія причины, говорятъ въ пользу выбора *Риго-Псковской* линіи. Это относится къ стараніямъ, которые были сдѣланы, и которыя судя по слухамъ, еще до сихъ поръ продолжаются, съ цѣлью получить концессию на устройство желѣзной дороги отъ *Дерпта* черезъ *Островз* на *Вязьму*, для того чтобы поставить послѣдній пунктъ въ непосредственную связь съ *Ревельскимъ* портомъ.

Представители Лифляндской губерніи берутъ смѣлость высказать здѣсь открыто, что подобная линія, по ихъ мнѣнію, должна причинить торговлѣ Риги и Пернова сильный уронъ, если въ то же время не будетъ разрѣшена *Риго-Перново-Псковская* желѣзная дорога. Достаточно одного взгляда на карту чтобы убѣдиться въ томъ, что соединеніемъ Вязьмы и Дерпта создается линія, которая, если она къ тому будетъ находиться въ однихъ рукахъ, могла бы при помощи особыхъ тарифовъ

совершенно прервать товарное движеніе Московско-Смоленской и другихъ желѣзныхъ дорогъ къ Рижскому и Перновскому портамъ, направивъ его къ болѣе отдаленному Ревельскому порту, а чрезъ то подорвать хлѣбную торговлю въ сказанныхъ портахъ Лифляндской губерніи. Но, съ другой стороны, такъ какъ Кенигсбергъ, въ такомъ случаѣ отстоялъ бы отъ Вязьмы всего на 10 верстъ далѣе Ревеля, то понятно, что съ этимъ вмѣстѣ была бы вызвана конкуренція и между Кенигсбергомъ и Ревелемъ, конкуренція тѣмъ болѣе опасная что сравнительная разница въ разстояніяхъ между послѣдними двумя пунктами и Вязью была бы еще меньшая чѣмъ между Вязью, Кенигсбергомъ и Ригою. Съ осуществленіемъ же Риго-Перново-Псковской желѣзной дороги, Лифляндскіе балтійскіе порты были бы вполне защищены отъ неминуемаго ихъ упадка, такъ какъ лишь только линіи направляющіяся отъ нашихъ западныхъ портовъ *прямо на востокъ*, въ состояніи бороться съ прусскими портами.

Если, быть можетъ, удалось достигъ главной задачи сей памятной записки: обратить вниманіе Правительства на мѣстныя обстоятельства, затрудненія и нужды Лифляндской губерніи, которыя для ней столь тягостныя, что она съ полною увѣренностью ожидаетъ, что на нихъ будетъ обращено должное вниманіе, то въ заключеніе остается каснуться еще нѣкоторыхъ общихъ взглядовъ, заслуживающихъ не менѣе безпристрастнаго разбора.

Нельзя отрицать, что въ почти изолированномъ положеніи, въ которомъ находится Лифляндская губернія и, въ недостаточности или, по крайней мѣрѣ, въ затруднительности сообщенія ея съ остальными частями государства, надо искать причину нѣкоторыхъ, къ сожалѣнію, нерадостныхъ явленій, для которыхъ, вѣроятно, не нашлось бы никакого основанія, при болѣе близкомъ ознакомленіи съ господствующими мѣстными порядками, устройствами и узаконеніями. Незнаніе же всѣхъ условій и недостатокъ въ взаимномъ сообщеніи приводятъ легко къ отчужденію и пробуждаютъ извѣстнаго рода недовѣріе къ особымъ формамъ жизненныхъ проявленій, чрезъ что конечно затрудняется правильное и объективное ихъ обсужденіе. Эти то соображенія, не менѣе другихъ, заставляютъ Лифляндскую губернію желать скорѣйшаго устраненія преградъ для болѣе оживленныхъ сношеній со всѣми частями государства и въ особенности со столицею. Независимо отъ этого, государство, занимающее такое громадное пространство какъ Россія, должно

Общія замѣчанія.

завсегда считать своей задачей развивать и усиливать сообщения со своими пограничными провинціями и обезпечить себѣ легкій доступъ къ своимъ берегамъ. При господствѣ же настоящихъ обстоятельствъ неудивительно, что большая часть русскаго ввоза и вывоза проходитъ черезъ заграничные порты, изъ которыхъ нѣкоторые какъ напр. Кенигсбергъ, получили на столько серьезное значеніе для русской торговли, что стали для нея почти неизбѣжными. Но при всемъ томъ не трудно себѣ представить такого рода обстоятельства и условія при которыхъ совершенная независимость даже и въ отношеніи торговли имѣла бы для Россіи большую важность и составляла бы для нея драгоценное приобрѣтеніе. Открытіе сообщенія между Ригою и Перновымъ, устройство *ближайшаго* и *прямаго* соединенія съ Варшавскою желѣзною дорогою и съ Петербургомъ существеннѣйшимъ образомъ послужили бы къ достиженію указанной цѣли, причемъ въ случаю какого нибудь кризиса, русская торговля и международныя связи наши сдѣлались бы независимыми отъ заграничныхъ портовъ.

Стратегическое значеніе линіи.

Наврядъ ли есть надобность указывать особо на стратегическое значеніе Риго-Псковской и Перновской линіи; она бросается на столько въ глаза что Правительство, въ своей неотступной заботѣ о защитѣ береговъ и границъ Государства, вѣроятно уже давно поняло и оцѣнило значеніе сказанныхъ линій. Здѣсь остается лишь вкратцѣ замѣтить, что въ настоящую минуту, Перновъ и его берегъ, при отсутствіи всякаго желѣзно-дорожнаго сообщенія, совершенно беззащитны, Рига же связана съ восточною частью Государства однимъ только рельсовымъ путемъ, черезъ Динабургъ. Поэтому одноколѣйная Варшавская дорога, съ вѣтвью ея въ Вержболово, представляетъ въ настоящее время единственное и наврядъ-ли достаточное средство для сосредоточиванія войскъ на сѣверо-западной границѣ и возлѣ Риги.

Доходность.

Что касается доходности будущей Риго-Перновско-Псковской желѣзной дороги, то долготѣнія изслѣдованія означенныхъ линій, произведенныя съ большею тщательностью, даютъ право утверждать, что доходность ея будетъ вполне обезпечена, если стоимость постройки не будетъ чрезмѣрно высокою.

Слѣдующая таблица, выработанная на основаніи имѣющихся подробныхъ данныхъ, въ состояніи подтвердить выше сказанное.

