

Лекція XXVIII.

Средства сообщенія и ихъ значеніе. Почта, телеграфъ, телефонъ. Краткія свѣдѣнія о развитіи и эксплуатаціи почтъ, телеграфовъ, телефононвъ. Почтовая и телеграфная регалии. Пути сообщенія. Морскія сообщенія. Внутреннія водныя сообщенія. Гужевыя сообщенія.

Средства сообщенія имѣютъ весьма важное значеніе въ народномъ хозяйствѣ. Быстрота сообщеній, удобство, срочность и дешевизна передвиженія товаровъ существенно необходимы для развитія мѣновыихъ оборотовъ, а слѣдовательно, и для экономическихъ успѣховъ страны. Усовершенствованіе способовъ и средствъ сообщенія влечетъ за собою расширеніе сбыта продуктовъ на болѣе дальнія разстоянія и увеличеніе потребленія. Вслѣдствіе удешевленія перевозки товаровъ, продуктъ захватываетъ все новые и новые рынки, а болѣе быстрая и срочность сообщеній даютъ потребителю возможность пріобрѣтать продукты самыхъ отдаленныхъ странъ. Особенно выигрываютъ отъ удешевленія провоза и улучшенія средствъ передвиженія товары малоцѣнные (хлѣбъ, каменный уголь, лѣсъ и т. п.), которые, однако, необходимы для удовлетворенія наиболѣе пасущныхъ потребностей человѣка. Расширеніе же сбыта и потребленія обуславливаетъ собою и увеличеніе производства и его концентрацію. Обороты торговли, какъ посредствующаго звена въ обращеніи цѣнностей, должны при этомъ увеличиваться до громадныхъ размѣровъ. вмѣстѣ съ развитіемъ торговыхъ оборотовъ является болѣе равномерность цѣнъ продуктовъ на разныхъ рынкахъ: на мѣстахъ производства онѣ возвышаются, вслѣдствіе увеличенія спроса, а на мѣстахъ потребленія становятся болѣе умѣренными, вслѣдствіе усиленнаго предложенія со стороны торговцевъ. Только съ улучшеніемъ и расширеніемъ почтъ и телеграфовъ, съ постройкою желѣзныхъ дорогъ и съ развитіемъ пароходства стали возможны тѣ колоссальные размѣры торговли, какіе достигнуты въ новѣйшее время.

Со средствами сообщенія тѣсно связаны не только экономическіе интересы, но и культурное развитіе человѣчества, ибо вся

кипучая духовная его дѣятельность можетъ происходить единственно при условіи, если ей обезпечены необходимыя средства сообщенія.

Понятно повтому, что вопросъ о средствахъ сообщенія люди ставили всегда на первый планъ, и мы видимъ, что народы даже въ младенческой порѣ своего развитія не щадятъ никакихъ усилій и не останавливаются ни передъ какими трудами, чтобы преодолѣть разстояніе и обезпечить себѣ возможность безпрепятственнаго сообщенія.

Всѣ средства сообщенія можно раздѣлить на двѣ группы. Одни изъ нихъ направлены къ удовлетворенію потребности преимущественно духовнаго общенія, къ передачѣ черезъ большія разстоянія мыслей и желаній; таковы — *почта, телеграфъ и телефонъ*. Другія имѣютъ въ виду удовлетвореніе потребностей матеріальнаго свойства—перевозку пассажировъ и грузовъ; таковыми являются собственно *пути сообщенія* — водные, гужевые и желѣзные. Необходимо оговориться, что это дѣленіе грѣшитъ нѣкоторою неточностью, а именно почта до сихъ порѣ удерживаетъ, кромѣ перевозки писемъ, еще и перевозку посылокъ, т.-е. грузовъ въ небольшихъ количествахъ, а въ болѣе рѣдкихъ случаяхъ — и перевозку пассажировъ; но это лишь остатки стараго порядка вещей *).

Сначала мы рассмотримъ средства сообщенія первой группы.

Почта, какъ учрежденіе для передачи всего того, что одинъ человекъ желаетъ сообщить другому, извѣстна была въ глубокой древности. Разумѣется, пока гражданственность была слаба, до тѣхъ порѣ не существовало правильно организованной почты. Но по мѣрѣ того, какъ утверждалась постоянная власть, вопросъ о почтѣ выдвигался на первый планъ. Уже въ древнемъ мірѣ — въ Персіи, Египтѣ, Греціи, Римѣ — правительства содержали особыхъ гонцовъ для передачи устныхъ и письменныхъ сообщеній. Въ Римѣ пользованіе правительственной почтой разрѣшалось лишь въ государственныхъ цѣляхъ и опредѣленнымъ должностнымъ лицамъ. Что же касается частныхъ лицъ, то къ ихъ услугамъ существовали въ Римѣ особые предприниматели, которые занимались какъ пересылкою корреспонденціи, такъ и перевозкою пассажировъ и грузовъ.

Послѣ распада Западной Римской Имперіи, въ мелкихъ средневѣковыхъ государствахъ возникли мѣстныя почты, которыя

*) Даже въ Россіи, гдѣ почтовая перевозка пассажировъ удержалась болѣе чѣмъ гдѣ бы то ни было въ Европѣ, доходъ отъ этой перевозки составляетъ менѣе полупроцента всего дохода отъ почтоваго дѣла.

устривались какъ отдѣльными городами, такъ и духовными и свѣтскими корпораціями (монастырями, университетами, купеческими гильдіями) для своихъ специальныхъ нуждъ; но этими почтами пользовались также и частныя лица. Въ Германіи славилась своею точностію въ соблюденіи сроковъ гонцы Ганзейскихъ городовъ; затѣмъ извѣстны были гонцы университетовъ въ Болоньѣ, Неаполѣ, Парижѣ, почта мясниковъ въ Германіи и пр.

Съ усиленіемъ государственной власти стала зарожаться современная централизованная почта. Первая попытка въ этомъ направленіи была сдѣлана во Франціи королемъ Людовикомъ XI, который учредилъ для надобностей правительства должности королевскихъ курьеровъ и устроилъ по всей странѣ сѣть станцій для перемѣны лошадей. Дальнѣйшимъ крупнымъ шагомъ въ развитіи почтового дѣла явилось предпріятіе членовъ рода Таксисовъ изъ Бергамо въ Италіи, которые организовали почтовую службу на широкихъ международныхъ началахъ, при томъ не только для правительственныхъ надобностей, но и для пользованія частныхъ лицъ. Въ 1504 году Францу фонъ Таксису дано было государственною властью право учредить и содержать почтовые сношенія въ Нидерландахъ, Германіи, Франціи, Италіи, а затѣмъ это право было распространено и на Италію. Съ теченіемъ времени почтовое дѣло обратилось въ наследственное предпріятіе рода Таксисовъ, которые оказали большія услуги развитію почтовыхъ сообщеній. Особенно прочно утвердилась и долго держалась почта Таксисовъ въ Германіи, гдѣ она просуществовала до 1867 года.

Несмотря на успѣхъ частной почты Таксисовъ, идея почтовой регалии, т.-е. исключительнаго права правительства содержать въ предѣлахъ государства почтовые учрежденія, распространялась все болѣе и болѣе. Возникнувъ въ концѣ XVI столѣтія, идея эта уже въ XVII вѣкѣ стала мѣстами проводиться въ жизнь, а въ послѣдствіи сдѣлалась руководящимъ принципомъ во взглядахъ правительствъ на почтовое дѣло и повела къ сосредоточенію этого дѣла въ рукахъ государства.

Въ настоящее время нѣтъ болѣе государства, въ которомъ не дѣйствовала бы *почтовая регалия*. Въ Германіи для завѣдыванія всѣмъ почтовымъ дѣломъ образовано особое учрежденіе, состоящее въ вѣдѣніи статсъ-секретаря почтъ и подчиненное непосредственно имперскому канцлеру. Въ Австро-Венгріи главное управленіе почтъ входитъ въ составъ министерства торговли. Во Франціи почта вмѣстѣ съ телеграфомъ находилась нѣкоторое время въ вѣдѣніи особаго министерства, затѣмъ подчинена была министерству финан-

совъ и, наконецъ, въ послѣднее время входитъ въ составъ министерства торговли и промышленности. Въ Англии почта объединена въ одно управленіе съ телеграфомъ и находится въ вѣдѣніи генераль-почтмейстера, который состоитъ членомъ кабинета министровъ. На такихъ же основаніяхъ организовано управленіе почтою и въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ. Въ другихъ государствахъ почта, по большей части соединенная съ телеграфомъ, точно такъ же управляется правительственной властью, либо составляя особое министерство, либо входя въ составъ министерствъ внутреннихъ дѣлъ, путей сообщенія, финансовъ или торговли. Въ Китаѣ, гдѣ до самаго послѣдняго времени не было правильной почты, начиная съ 1896 года организовывается имперская почта, которая поручена вѣдѣнію главнаго начальника морскихъ таможенъ. Въ Японіи управленіе почтъ и телеграфа находится въ вѣдѣніи министерства путей сообщенія. Даже отдаленнѣйшія страны земного шара, какъ колоніи Южной Африки, Австраліи, Сандвичевы острова и т. п., въ послѣднее время устроили у себя правильно организованную почту по тому или иному изъ европейскихъ образцовъ.

Въ древней Руси, какъ и въ другихъ странахъ, правительственные приказанія первоначально передавались особыми гонцами. Впослѣдствіи многимъ городамъ и селеніямъ, лежащимъ на большихъ дорогахъ, вмѣнено было въ обязанность содержать для этой цѣли положенное число лошадей и людей. Москва была соединена съ болѣе крупными городами (Новгородомъ, Псковомъ и др.) посредствомъ ряда пунктовъ, въ которыхъ производилась шерембна лошадей и которые получили названіе „ямовъ“ (отъ монгольскаго слова „дзямъ“ — дорога). Первоначально ямское дѣло было исключительно натуральной повинностью, лежавшей на жителяхъ придорожныхъ селеній. Въ XVI вѣкѣ ямская натуральная повинность была превращена въ денежную, и правительство стало заводить постоянныхъ ямщиковъ, которыхъ оно надѣляло землей и жалованьемъ и расселяло цѣлыми слободами въ соотвѣтственныхъ пунктахъ. Ямщики обязаны были возить казенныя бумаги и должностныхъ лицъ. За известную плату правительство предоставляло право пользованія ямскими лошадьми и частнымъ лицамъ, выдавая имъ для этого особыя грамоты или подорожныя. Въ началѣ XVII вѣка въ Москвѣ учрежденъ былъ ямской приказъ, завѣдывавшій всѣмъ ямскимъ дѣломъ. Первая у насъ частная почта, специально для сношенія съ иностранными государствами, была устроена иностранцемъ фонъ-Сведеномъ въ 1665 году и отправлялась сначала черезъ

Гугу, а позже через Смоленскъ до польской границы. При Петрѣ I почтовое дѣло получило значительное развитіе, и было устроено нѣсколько новыхъ линий. Въ 1721 году была учреждена должность генераль-почтъ-директора. Изъ преемниковъ Петра I наибольшія перемѣны въ почтовомъ дѣлѣ произвела Екатерина II. При ней сословіе ямщиковъ было упразднено, содержаніе почтовыхъ лошадей и станцій стало сдаваться съ торговъ въ аренду. Всѣмъ губернаторамъ было приказано составить планы почтовыхъ путей. Всякія различія между видами почтъ были уничтожены и введена однообразная поперстная плата (по поясамъ) для пишесемъ и проѣзжающихъ. По учрежденію министерствъ 1811 года, почтовое вѣдомство вошло особымъ департаментомъ въ составъ министерства внутреннихъ дѣлъ, въ періоды 1830—1868 и 1880—1881 годовъ оно составляло сначала (до 1865 года) самостоятельное управленіе, а затѣмъ отдѣльное министерство и, наконецъ, въ 1884 году получило организацію, которая дѣйствуетъ по настоящее время.

Почта вмѣстѣ съ телеграфомъ вѣдается у насъ Главнымъ управленіемъ, которое входитъ въ составъ Министерства внутреннихъ дѣлъ. Въ ближайшемъ завѣдываніи Главнаго управленія находятся почтово-телеграфныя учрежденія обѣихъ столицъ и городовъ Варшавы и Одессы; для завѣдыванія остальными почтовыми и телеграфными учрежденіями Имперіи образованы 35 почтово-телеграфныхъ округовъ, во главѣ которыхъ стоятъ начальники; для приѣма и выдачи корреспонденціи установлены почтово-телеграфныя конторы и отдѣленія. Съ 1890 года почтовая часть Финляндіи соединена съ почтовою частью всей Имперіи, и, такимъ образомъ, завершено объединеніе всего почтового дѣла въ Имперіи въ рукахъ правительства.

Подобно почтѣ, и *телеграфное дѣло* составляетъ монополию правительственной власти. Потребность въ передачѣ важныхъ извѣстій съ большою быстротою, конечно, ощущалась людьми уже на первыхъ порахъ гражданской и государственной жизни, но эта потребность удовлетворялась въ весьма слабой степени. Еще въ глубокой древности для быстрой передачи извѣстій пользовались сигнальными огнями, которые зажигались на вершинахъ горъ или на построенныхъ для этого башняхъ. Но такой способъ сообщенія, пригодный для предупрежденій о приближеніи врага или для извѣщенія о событіяхъ, которыхъ всѣ ожидали, не могъ имѣть широкаго примѣненія. Значительное усовершенствованіе въ этомъ дѣлѣ было произведено въ 1793 году Клодомъ Шаппомъ, изобрѣтателемъ такъ называемаго оптического телеграфа. Способъ Шаппа

состоялъ въ устройствѣ зданій съ высокими мачтами, на вершинѣ которыхъ укрѣплялись подвижныя перекладины; при помощи различныхъ наклоненій этихъ перекладинъ получалась возможность передавать съ одной станціи на другую связаную рѣчь. Оптический телеграфъ Шаппа нашелъ себѣ распространеніе какъ во Франціи и другихъ западно-европейскихъ государствахъ, такъ и въ Россіи. Однако, онъ представлялъ то существенное неудобство, что не могъ дѣйствовать въ ночное время, а въ дурную погоду, при снѣгѣ, туманѣхъ и сильныхъ вѣтрахъ, вслѣдствіе неясности и неточности знаковъ, давалъ ошибочныя показанія.

Дѣло кореннымъ образомъ измѣнилось, когда геній человѣка узналъ и подчинилъ себѣ электрическую силу. Послѣ первыхъ опытовъ, произведенныхъ въ началѣ XIX вѣка, примѣненіе электричества къ передачѣ извѣстій стало на твердую почву, благодаря изобрѣтеніямъ, сдѣланнымъ въ 30-хъ годахъ барономъ Шиллингомъ и Якоби въ Россіи и Гаусомъ и Веберомъ въ Германіи. Новымъ изобрѣтеніемъ воспользовались очень широко, и дѣло было сразу организовано на правильныхъ основаніяхъ. Въ большинствѣ государствъ телеграфъ съ самаго начала былъ объявленъ правительственной регаліей, а затѣмъ присоединенъ къ почтѣ и объединенъ съ ней въ одномъ управленіи.

Въ дѣлѣ развитія телеграфовъ Россія старалась не отставать отъ другихъ европейскихъ государствъ. Первая телеграфная линія—Царскосельская—проведена была въ 1843 году, а затѣмъ расширеніе телеграфной сѣти шло довольно быстро. Правительство старалось, по возможности, сосредоточить это дѣло въ своихъ рукахъ, и если не считать единичныхъ концессій, выданныхъ частнымъ предпринимателямъ на такія телеграфныя предпріятія, которыя имѣютъ самостоятельный характеръ, какъ, напр., устройство подводнаго телеграфа между Россіей, Даніей и Швеціей или устройство индо-европейской телеграфной линіи, то вся остальная сѣть телеграфныхъ линій находится въ вѣдѣніи правительства. Хотя при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ частными предпринимателями послѣдніе устраивали также телеграфныя линіи вдоль этихъ дорогъ, но эксплуатація и этихъ линій находится подъ особымъ надзоромъ правительства.

Такимъ образомъ, фактически и почта, и телеграфъ повсюду сдѣлались государственной регаліей. Этотъ результатъ зависѣлъ отъ нѣсколькихъ причинъ. Во-первыхъ, для успѣха почтово-телеграфнаго дѣла требуется увѣренность каждаго въ томъ, что сообщеніе будетъ производиться правильно и непрерывно, а такую увѣренность можетъ дать только гарантія правительственной власти.

Затѣмъ, почтъ и телеграфу ввѣряются слишкомъ важные интересы, чтобы эти средства сообщенія можно было оставлять въ рукахъ частныхъ лицъ или даже обществъ. Наконецъ, вмѣшательство частной предприимчивости въ это дѣло представляется нежелательнымъ и потому, что частный предприниматель всегда ставитъ на первый планъ матеріальныя выгоды; между тѣмъ съ почтовыми и телеграфными сообщениями тѣсно связываются задачи культурныя, и ради осуществленія этихъ задачъ можетъ возникнуть необходимость въ такомъ удешевленіи пользованія почтой и телеграфомъ, на которое можетъ рѣшиться только государство, а не частный предприниматель.

Вопросъ о таксѣ за пользованіе почтой и телеграфомъ представляетъ для рѣшенія весьма большія трудности. Неудобства могутъ возникнуть какъ отъ слишкомъ низкой таксы, такъ и отъ слишкомъ высокой. Если бы въ цѣляхъ чисто - культурныхъ правительство пожелало довести эту таксу до минимума, то въ результатѣ получился бы, конечно, значительный убытокъ по почтово-телеграфному дѣлу, и этотъ убытокъ пришлось бы покрывать общегосударственными доходами. Въ такомъ случаѣ содержаніе предпріятія, которое служитъ преимущественно высшимъ и среднимъ слоямъ населенія, оплачивалось бы, главнымъ образомъ, низшими слоями. Съ другой стороны, если бы правительство пожелало за почтово-телеграфныя услуги взимать очень высокую плату, то этимъ достигалась бы цѣль чисто фискальная — прибыль отъ почтово-телеграфнаго дѣла, что не всегда могло бы соответствовать общимъ интересамъ. Очевидно, ни тотъ, ни другой результатъ не желательны, и такса должна представлять благоразумный компромиссъ между указанными крайностями.

Хотя всѣ европейскія государства извлекаютъ въ настоящее время изъ почтово-телеграфнаго дѣла весьма значительные доходы [напримѣръ, Англія получаетъ свыше 42 милліоновъ рублей чистаго дохода, Германія — около 20 милліоновъ рублей и Россія (за 1899 годъ) — около 12,9 милліоновъ рублей], тѣмъ не менѣе такса въ этихъ государствахъ достаточно низка, чтобы признаваться налогомъ на сообщенія.

Имѣя въ своемъ вѣдѣніи почтово-телеграфное дѣло, правительства получили возможность заключать между собою конвенціи относительно порядка передачи корреспонденцій изъ одного государства въ другое. Постепенно число подобныхъ конвенцій увеличилось, и въ настоящее время имѣется *почтовый союзъ*, который можно назвать почти всемірнымъ. Въ 1897 году территория

государствъ, входящихъ въ этотъ союзъ, составляла болѣе 90 милліоновъ квадратныхъ верстъ, съ населеніемъ въ 1 милліардъ 20 милліоновъ душъ.

Къ числу средствъ сообщенія разсматриваемой нами категоріи относится еще *телефонъ* — изобрѣтеніе сравнительно недавняго времени.

Хотя телефонъ представляетъ собою, какъ и телеграфъ, одно изъ приложеній электрической силы, однако, онъ очень существенно отличается отъ телеграфа. Съ одной стороны, телефонъ представляетъ значительное преимущество въ отношеніи скорости сообщенія. Какъ ни скоро передается по кабелю телеграмма, тѣмъ не менѣе, если принять во вниманіе время, необходимое для доставки написаннаго на станцію отправленія и для передачи адресату станціе назначенія, получается при благоприятныхъ условіяхъ нѣсколько часовъ, тогда какъ по телефону цѣль достигается въ нѣсколько минутъ. Кромѣ того, большое преимущество телефона — это возможность непосредственнаго разговора, при которомъ предметъ, интересующій разговаривающихъ, можетъ быть надлежащимъ образомъ выясненъ. Зато, съ другой стороны, телефонъ уступаетъ телеграфу въ отношеніи пространства своего дѣйствія. По крайней мѣрѣ, при настоящемъ техническомъ состояніи телефона, имъ невозможно пользоваться для разговоровъ между очень отдаленными пунктами. При такихъ условіяхъ, телефонъ, какъ всякаго рода комфортъ городского обихода, можетъ эксплуатироваться частными предпринимателями. Исходя изъ этого соображенія, правительство, въ началѣ введенія телефона въ Россіи (въ 1881 году), сдѣлало попытку привлеченія къ этому дѣлу частныхъ предпринимателей, которымъ, на опредѣленныхъ условіяхъ, и предоставило устройство телефоновъ въ обѣихъ столицахъ, Варшавѣ, Одессѣ и Ригѣ. Однако, черезъ нѣсколько лѣтъ послѣ того произведенъ былъ опытъ правительственной эксплуатаціи телефоновъ, и этотъ опытъ оказался довольно успѣшнымъ, такъ что въ настоящее время сѣтъ правительственныхъ телефоновъ гораздо значительнѣе, чѣмъ сѣтъ телефоновъ частныхъ.

Вторую группу средствъ сообщенія, имѣющихъ цѣлью преимущественно перевозку пассажировъ и грузовъ, составляютъ, какъ мы сказали, пути сообщенія. Къ этой группѣ относятся, во-первыхъ, *водные пути*, которые, въ свою очередь, раздѣляются на *внѣшніе* и *внутренніе*; во-вторыхъ, *сухопутные пути*, которые также можно подраздѣлить на *примитивные* и *искусственные*, и, наконецъ,

въ-третьихъ, *железные пути*, которые, въ зависимости отъ рода двигателя, бываютъ *конные, электрическіе и паровые*.

Развитіе морскихъ сообщеній началось еще въ глубокой древности. Сначала развилось плаваніе *каботажное*, т.-е. прибрежное, отъ мыса къ мысу, отъ острова къ острову, при которомъ плавающій не теряетъ изъ вида земли. Такое плаваніе не требуетъ ни астрономическихъ знаній, ни особыхъ техническихъ усовершенствованій, а потому является весьма дешевымъ способомъ перевозки пассажировъ и грузовъ. Кроме того, развивая въ населеніи привычку къ морскимъ плаваніямъ, оно служитъ школою, гдѣ подготовляются будущіе мореплаватели. Поэтому каботажное плаваніе всегда находилось подъ покровительствомъ правительственной власти, которая и принимала мѣры для его упроченія и правильного развитія. Обыкновенно государства признаютъ каботажъ, т.-е. плаваніе между принадлежащими имъ побережьями, привилегіей своихъ подданныхъ и лишь въ исключительныхъ случаяхъ предоставляютъ право каботажа жителямъ сосѣднихъ государствъ.

Переходъ отъ каботажа къ настоящему мореплаванію совершился послѣ того, какъ усовершенствовалась техника кораблестроенія и расширились астрономическія познанія. Примѣненіе пара произвело въ этой области переворотъ, поставивъ мореплаваніе къ значительной мѣрѣ внѣ зависимости отъ погоды и удешевивъ перевозку. Много способствовало успѣху дѣла также прорытіе морскихъ каналовъ (какъ, на примѣръ, Суэцкаго), сократившее морскіе переходы. Въ настоящее время коммерческое мореплаваніе достигло колоссальныхъ размѣровъ. Постоянныя сообщенія и срочные рейсы поддерживаются какъ между портами различныхъ европейскихъ государствъ, такъ и между портами Старого и Нового Свѣта, и перевозимые грузы исчисляются миллиардами пудовъ.

Въ Россіи, какъ странѣ континентальной по преимуществу, мореплаваніе не получило до сихъ поръ широкаго развитія, и морское коммерческое движеніе производится большею частью на иностранныхъ судахъ. Суда подъ русскимъ флагомъ составляютъ у насъ по количеству около 10%, а по вмѣстимости даже нѣсколько менѣе 10% всѣхъ судовъ заграничнаго плаванія. Въ общемъ, русское морское судоходство до настоящаго времени сохраняетъ скорѣе характеръ большого каботажа. Тѣмъ не менѣе, оно развивается, и по портамъ нашихъ внѣшнихъ морей (Бѣлаго, Балтійскаго и Чернаго съ Азовскимъ) насчитывается уже до 3 тысячъ судовъ, причемъ общая перевозка грузовъ на нихъ достигаетъ до 300 милліоновъ пудовъ въ годъ. Между русскими морскими коммерческими

предпріятіями на первое мѣсто должны быть поставлены „Русское общество пароходства и торговли“ и „Добровольный флотъ“.

Гораздо значительнѣе развитіе внутреннихъ водныхъ сообщеній. Какъ извѣстно, огромное большинство населенія въ Россіи расположилось у рѣкъ, и это обстоятельство дало ему возможность использовать рѣчное сообщеніе, насколько позволяли естественныя условія. Общее протяженіе водныхъ путей въ Европейской Россіи, считая озера, рѣки и каналы, превышаетъ 100 тысячъ верстъ, но надо замѣтить, что большая часть рѣкъ годны лишь для сплава, а часть, по мелководью, доступна лишь для небольшихъ судовъ. Тѣмъ не менѣе, количество грузовъ, которые перевозятся по внутреннимъ воднымъ путямъ, очень значительно и изъ года въ годъ растетъ. Число рѣчныхъ судовъ, по послѣдней переписи (1895 года), превышаетъ 23.000; общее же количество грузовъ, перевозимыхъ на этихъ судахъ, простирается свыше 1,7 миллиардовъ пудовъ, причеиъ около половины этого количества падаетъ на бассейнъ Волги. Главнѣйшими грузами, перевозимыми по внутреннимъ воднымъ путямъ, являются лѣсные строительные матеріалы, дрова, хлѣбные товары и нефтяное топливо.

Нѣтъ сомнѣнія, что сообщенія по внутреннимъ воднымъ путямъ Россіи могли бы развиваться въ гораздо болѣе значительной степени, если бы не встрѣчался цѣлый рядъ препятствій со стороны географическихъ и климатическихъ условій страны. Значеніе водныхъ путей у насъ уиалается прежде всего тѣмъ, что въ теченіе всего зимняго періода они замерзаютъ, и навигація по нимъ совершенно прекращается. Этотъ періодъ, для различныхъ мѣстностей различный, въ среднемъ продолжается около 4—5 мѣсяцевъ. Другимъ неудобствомъ является то, что самая большая рѣка, Волга, впадаетъ не въ открытое море, а въ замкнутое озеро, соединяющее Россію лишь съ второстепенными азіатскими государствами. Для того, чтобы при такихъ условіяхъ все же можно было извлечь значительную пользу изъ этого великаго воднаго пути, государство вынуждено было затратить громадныя суммы на искусственное соединеніе Волги съ Невой. Построенная для этого цѣлая система каналовъ не можетъ, однако, давать тѣхъ удобствъ сообщенія, какія представляетъ свободная рѣка. Наконецъ, на всѣхъ нашихъ рѣкахъ встрѣчаются такъ называемые перекаты, т.-е. мѣста обмеленія, которые крайне затрудняютъ и, во всякомъ случаѣ, замедляютъ водное сообщеніе.

Всѣ эти причины и даютъ въ результатъ то, что перевозка грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ въ Россіи не можетъ

получить столь широкаго развитія, какъ въ странахъ западно-европейскихъ, оставленныхъ въ этомъ отношеніи въ болѣе благоприятныя условія.

Переходя къ обзорѣнью гужевыхъ сообщений, можно сказать, что исторія ихъ начинается вмѣстѣ съ исторіей человѣческой жизни на землѣ. Извѣстно, что еще въ древнемъ мѣрѣ были прекрасно устроенныя дороги, по которымъ можно было ѣздить со скоростью до 150 верстъ въ день. Впослѣдствіи, при развитіи почтоваго дѣла, дороги, составляя предметъ особой заботливости государственной власти, довольно хорошо удовлетворяли своему назначенію. Когда появились желѣзные пути съ примѣненіемъ, вмѣсто живого двигателя, паровой силы, назначеніе гужевыхъ путей кореннымъ образомъ измѣнилось, какъ измѣнился весь вообще строй экономической жизни. Желѣзныя дороги, по своимъ особымъ преимуществамъ, сразу получили значеніе настоящихъ *магистральныхъ* дорогъ, а гужевые пути превратились въ пути *подвѣздные*. Въ самое послѣднее время, по мѣрѣ того, какъ техника желѣзнодорожнаго дѣла подвигается впередъ, въ большихъ западно-европейскихъ государствахъ замѣчается стремленіе устраивать желѣзнодорожныя линіи второстепеннаго значенія и подвѣздные рельсовые пути, по крайней мѣрѣ, отъ всѣхъ крупныхъ промышленныхъ и торговыхъ центровъ. При такихъ условіяхъ, гужевые пути отодвинутся современемъ еще болѣе на второй планъ и будутъ служить лишь для сообщенія между селами и мелкими пунктами.

Хотя въ Россіи развитіе желѣзнодорожной сѣти, особенно въ послѣдніе годы, идетъ довольно быстро, и протяженіе ея въ настоящее время превышаетъ 50 тысячъ верстъ, однако, при громадности территоріи, желѣзныя дороги далеко не удовлетворяютъ всей потребности въ путяхъ сообщенія. Поэтому вопросъ о гужевыхъ путяхъ имѣетъ у насъ особенно важное значеніе, тѣмъ болѣе, что и желѣзныя дороги не могутъ приносить всей пользы, если не обезпеченъ подвозъ грузовъ къ ихъ станціямъ. Въ отношеніи этого подвоза у насъ, вслѣдствіе почвенныхъ и климатическихъ условій, встрѣчаются такія затрудненія, которыя не извѣстны на западѣ Европы. Мягкая черноземная поверхность гужевыхъ путей періодически два раза въ годъ — весною отъ таянія снѣга и осенью отъ обилія атмосферной влаги — дѣлается почти непроѣздной, и вслѣдствіе этого прекращается правильное сообщеніе; кромѣ того, даже зимою при удобномъ санномъ пути, временами, вслѣдствіе частыхъ перемѣнъ погоды, ѣзда по разбитому пути представляетъ большія трудности. Эти неудобства отражаются удорожаніемъ про-

воза грузовъ по гужевому пути и, слѣдовательно, потерями для торговли и промышленности.

При такихъ условіяхъ ограничиваться одними грунтовыми дорогами невозможно; необходимо создавать искусственные гужевые пути, т.-е. шоссированныя дороги. Такихъ дорогъ въ предѣлахъ Европейской Россіи имѣется не болѣе 26.000 верстъ; изъ нихъ часть находится въ завѣдываніи Министерства путей сообщенія, а другая вѣдается земствами и губернской администраціей (въ губерніяхъ, гдѣ нѣтъ земскихъ учреждений). Признавая столь малое количество шоссейныхъ дорогъ крайне недостаточнымъ, правительство въ 1895 году рѣшило придти въ этомъ дѣлѣ на помощь мѣстнымъ учреждениямъ и освободило земства отъ цѣлага ряда платежей казнѣ съ тѣмъ, чтобы эти суммы употреблены были на образованіе дорожныхъ капиталовъ. Затѣмъ разрѣшено было выдавать земствамъ ссуды изъ казны на устройство или улучшение дорожной части. Указанныя мѣры не могутъ пройти безслѣдно, и нѣкоторое улучшение въ этомъ дѣлѣ будетъ достигнуто.

Во всякомъ случаѣ, вопросъ о гужевыхъ путяхъ, какъ и вопросъ о внутреннихъ водныхъ путяхъ сообщенія, заслуживаетъ самаго серьезнаго вниманія. Было бы заблужденіемъ думать, что развитіе желѣзнодорожной сѣти устраняетъ заботу о другихъ дорогахъ. Всѣ три категоріи дорогъ, при правильной постановкѣ дѣла, стнудь не должны конкурировать между собою, но дополнять другъ друга. Водные пути имѣютъ громадное преимущество передъ всѣми другими въ дешевизнѣ перевозки, но значительно уступаютъ въ скорости доставки, а потому они пригодны для такихъ товаровъ, которые перевозятся большими массами и не требуютъ особой скорости, какъ, напримѣръ, лѣсные матеріалы, дрова, хлѣбъ и пр. Съ другой стороны, гужевые пути, перевозка по которымъ вообще обходится дорого, имѣютъ назначеніемъ служить подъѣздными путями для главныхъ торговыхъ артерій, т.-е. желѣзныхъ дорогъ.